



# Onderzoek naar parkeerbehoefte centrum Bussum

Gemeente Gooise Meren

22 mei 2025

**SPARK**

Spark B.V.  
Nieuwstraat 4  
2266 AD Leidschendam  
+31 (0)70 31 77 005

info@spark-parkeren.nl  
spark-parkeren.nl  
KvK 28108453

## Colofon

### Opdrachtgever

Gemeente Gooise Meren

### Titel

Onderzoek naar parkeerbehoefte centrum Bussum

### Versie

1.3

### Datum

22 mei 2025

### Projectteam opdrachtgever

Bert Vossebelt  
Maciek Jablonski

### Projectteam Spark

Ernst Bos  
Leticia Lindenberg Lemos

### Projectleider Spark

Ernst Bos

## Inhoudsopgave

<b>1. Inleiding</b>	<b>4</b>
1.1 Hoe dit document is opgebouwd	4
<b>2. Werkwijze</b>	<b>5</b>
2.1 Het onderzoekgebied	5
2.2 Belangrijke begrippen	6
2.3 Autonome groei van personenauto's	7
<b>3. De huidige parkeersituatie</b>	<b>9</b>
<b>4. Toekomstige ontwikkelingen</b>	<b>11</b>
4.1 Ontwikkellocaties	11
4.2 Wijzigingen in de ontwikkellocaties	12
<b>5. Scenario's voor het parkeren in het centrum</b>	<b>14</b>
5.1 Scenario maximaal	15
5.2 Scenario minimaal	16
<b>6. Samenvattend: een opgave voor parkeren</b>	<b>17</b>

## 1. Inleiding

De gemeente Gooise Meren heeft voor het centrum van Bussum in 2019 de 'Gebiedsvisie en Centrumplan Bussum' vastgesteld. Het doel is tot een groen en economisch vitaal centrum te komen, met een aantrekkelijk en divers winkelaanbod waar mensen elkaar graag ontmoeten. Mede als gevolg van de keuzes die op basis van de visie zijn gemaakt, worden een aantal veranderingen in het centrum van Bussum zichtbaar, zoals onder meer: nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen, parkeerplaatsen die komen te vervallen en de vervanging van de parkeergarage De Olmen.

Alle veranderingen hebben een invloed op de vraag naar parkeerplaatsen en daarom wil de gemeente Gooise Meren een goed beeld krijgen van de huidige en toekomstige parkeerbehoefte in het centrum van Bussum. Mede op basis hiervan kan de omvang van de nieuwe parkeergarage De Olmen worden bepaald.

De gemeente heeft Spark gevraagd om te onderzoeken hoeveel parkeerplaatsen in het centrum van Bussum, en daarmee in de nieuwe parkeergarage, nodig zijn als rekening wordt gehouden met toekomstige ontwikkelingen in de omgeving en de autonome groei in het gebruik van personenauto's. In de gebiedsvisie uit 2019 is het streven naar een autoluw Bussum benoemd. Hoewel een concreet plan ontbreekt om Bussum autoluw te maken, is de intentie dat bewoners meer in parkeergarages parkeren en daarmee parkeren op straat wordt teruggedrongen. De vrije capaciteit in de parkeergarage zou daarvoor bestemd kunnen worden.

### 1.1 Hoe dit document is opgebouwd

Deze rapportage is opgebouwd uit vijf hoofdstukken. Hoofdstuk 2 gaat in op de gevolgde werkwijze. In hoofdstuk 3 wordt de huidige parkeersituatie gepresenteerd. Hier laten we de huidige parkeercapaciteit en de bezettingsgraad zien. Hoofdstuk 4 beschrijft de mogelijk toekomstige ontwikkelingen uit de Ontwikkelvisie. In hoofdstuk 5 ten slotte worden twee scenario's beschreven: één op basis van de hoogste berekende parkeervraag en één met de laagste parkeervraag.

## 2. Werkwijze

Om een goed beeld van het aantal benodigde parkeerplaatsen te krijgen na uitvoering van een aantal ontwikkelingen in het centrum en in de verdere toekomst, is een zogenaamd parkeerbalansmodel opgesteld waarin de te verwachten parkeervraag op basis van het huidige gebruik (in 2023 onderzocht door onderzoeksbureau 4-Traffic) en de parkeerbehoefte als gevolg van de ontwikkelingen samen zijn gebracht. In dit hoofdstuk is werkwijze van het onderzoek beschreven.

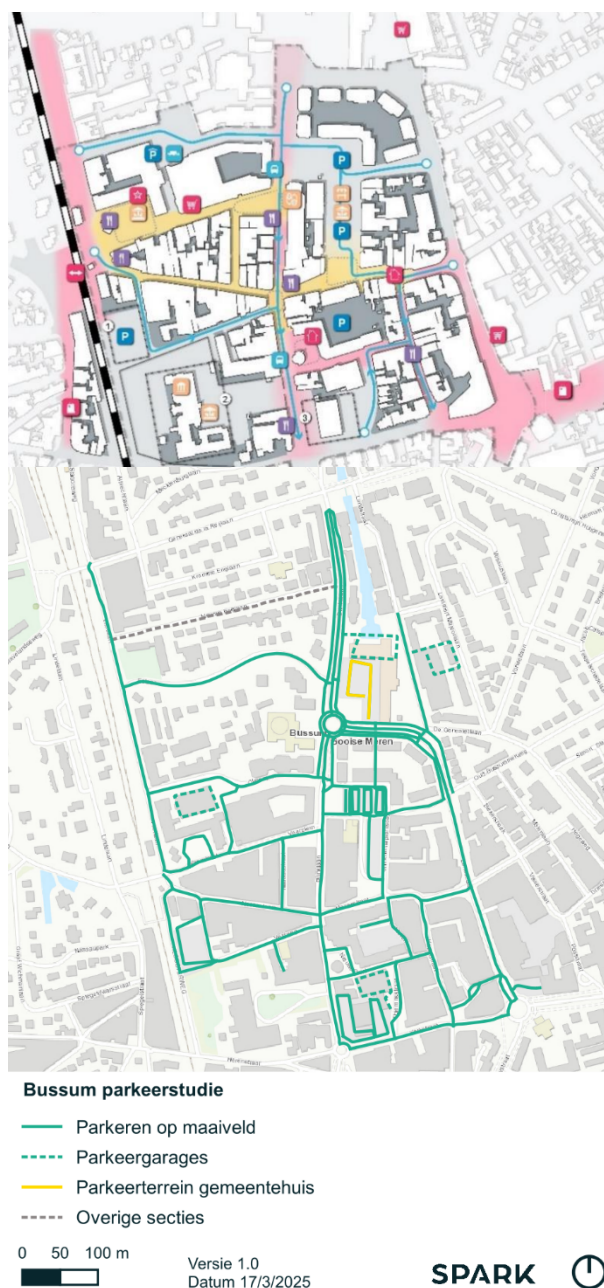
### 2.1 Het onderzoekgebied

Onderzocht is het centrumgebied in Bussum, zoals in de figuur hiernaast is weergegeven (Figuur 1). Om inzicht te krijgen in de parkeerdruk in en rondom het centrum heeft de gemeente het onderzoeksbureau 4-Traffic gevraagd om een parkeeronderzoek uit te voeren in Bussum. Onderzocht is de parkeerdruk op 40 meetmomenten, verdeeld over acht onderzoeksdagen.

In het parkeeronderzoek zijn ook straten en wegen buiten het centrum meegenomen. Daarom is het gebied van het parkeeronderzoek breder dan het centrumgebied (Figuur 22). Hoewel deze straten buiten het centrum vallen, parkeren ook hier bezoekers aan het centrum. Om deze reden zijn ze overgenomen voor de voorliggende parkeerstudie, met uitzondering van de Nieuwe Englaan. De parkeerplaatsen in deze woonstraat zijn primair voor de bewoners en niet bedoeld voor bezoekers aan het centrum.

#### Bussum op IJs

Tijdens een maand in de winter (van begin december tot begin januari) wordt het parkeerterrein bij het gemeentehuis gebruikt voor Bussum op IJs<sup>1</sup>. Gedurende dit evenement is in het onderzoek het parkeerareaal in het centrumgebied met 64 parkeerplaatsen verminderd. Er is geen parkeeronderzoek door 4-Traffic uitgevoerd tijdens dit evenement. Om het parkeren tijdens Bussum op IJs te simuleren is de door 4-Traffic gemeten bezetting van het



Figuur 22: secties uit het parkeeronderzoek

<sup>1</sup> [Hyperlink naar Bussum op IJs](#)

terrein modelmatig over de overgebleven parkeercapaciteit per dagdeel verdeeld.

## 2.2 Belangrijke begrippen

In deze paragraaf worden drie begrippen uitgelegd, die we gebruiken bij de analyse: parkeerbehoefte – normatieve en gelijktijdige (dubbel gebruik); salderen van parkeerplaatsen; en de grenswaarde voor de parkeerdruk.

### Parkeerbehoefte: normatief en gelijktijdig

Voor nieuwe ontwikkelingen in het centrum en veranderd gebruik van bestaande panden is de parkeerbehoefte berekend. Hiervoor zijn de autoparkeernormen gebruikt zoals opgenomen in de 'Uitgangspunten en werkwijze parkeereis Gooise Meren 2023'.

Omdat niet alle doelgroepen die gebruik maken van de parkeerplaatsen gelijktijdig aanwezig zijn, is dubbelgebruik van parkeerplaatsen mogelijk. Bijvoorbeeld: alle bewoners zijn aanwezig op een werkdagnacht, maar niet overdag, omdat zij bijvoorbeeld dan aan het werk zijn. Op dat moment kunnen andere doelgroepen gebruik maken van de beschikbare parkeerplaatsen. Dit is alleen mogelijk als de parkeervoorziening gebruikt kan worden door verschillende doelgroepen en niet exclusief door bijvoorbeeld bewoners. Door dubbelgebruik van de voorziening kan de totale hoeveelheid parkeerplaatsen worden verminderd. Dit noemen we *gelijktijdige parkeerbehoefte*. De gelijktijdige parkeerbehoefte berekenen we op basis van aanwezigheidspercentages uit de Uitgangspunten en werkwijze parkeereis Gooise Meren 2023 (paragraaf 3.6.8).

### Salderen van parkeerplaatsen

Bij sommige ontwikkellocaties komen bestaande functies te vervallen. Bij het vervallen van deze functies vervalt ook de daaruit afgeleide (theoretische) bezetting van de huidige parkeerplaatsen: de parkeerders die ooit voor deze functie kwamen, zullen niet meer gebruik maken van deze parkeerplaatsen. Om te voorkomen dat er in de openbare ruimte of in de garages een restcapaciteit ontstaat door het vervallen van de functies, wordt de parkeerbehoefte van de te vervallen functies gesaldeerd. Salderen betekent dus het verrekenen van de nieuw te realiseren parkeerplaatsen met de theoretische parkeervraag van de te vervallen functies.

Salderen is alleen mogelijk als de te vervallen functies gebruik maken van een openbare parkeervoorziening. Voor het salderen worden de parkeernormen gebruikt om de theoretische hoeveelheid parkeerplaatsen te bepalen en de aanwezigheidspercentages om de parkeerplaatsen per dagdeel te berekenen.

### Grenswaarde voor de parkeerdruk

Het berekenen van het benodigde aantal parkeerplaatsen is meer dan een rekenkundige oefening. Beleidskeuzes bepalen of er op elk moment parkeerplaatsen beschikbaar moeten zijn, of dat wordt geaccepteerd dat het op de drukste dagen vol is op straat.

De parkeerdruk is de verhouding tussen de beschikbare parkeercapaciteit en de bezetting daarvan. In de 'Uitgangspunten en werkwijze parkeereis Gooise Meren 2023' is sprake van een te hoge parkeerdruk als binnen de acceptabele loopafstand (van de hoofdfunctie) de maximale bezettingsgraad - de verhouding tussen de parkeercapaciteit en bezetting daarvan - boven de grenzen in de onderstaande tabel ligt.

Periode	Max. acceptabele bezettingsgraad
Werkdagochtend	85%
Werkdagmiddag	85%
Werkdagavond	90%
Werkdagnacht	90%
Koopavond*	85%
Zaterdagmiddag*	85%
Zaterdagavond	90%
Zondagmiddag	90%

Figuur 3: tabel uit het gemeentelijke beleid met de maximaal acceptabele bezettingsgraden

Bij een bezetting boven 85%-90% neemt het zoekverkeer toe omdat het moeilijker wordt om een plek te vinden. Een bezetting boven de 100% betekent dat er geen parkeerplaatsen over zijn en daarboven zal er foutparkeren plaatsvinden in bijvoorbeeld groenstroken of andere locaties, wat niet wenselijk is. Vol betekent in dit geval dat een maximale bezetting wordt gehanteerd die lager is dan 100% om te voorkomen dat er te veel zoekverkeer ontstaat.

Veelal wordt in Nederland 85% als maximale bezettingsgraad gehanteerd. Bij 85% wordt zoekverkeer voorkomen, maar moeten uiteindelijk ook extra parkeerplaatsen worden aangelegd of gebouwd die (nagenoeg) nooit worden gebruikt. In Gooise Meren wordt 85% gehanteerd als maximale bezettingsgraad op de werkdagochtend, werkdagmiddag, koopavond en zaterdagmiddag. Op andere dagdelen (werkdagavond, werkdagnacht, zaterdagavond en zondagmiddag) wordt 90% gehanteerd als grenswaarde.

Het zoekverkeer is een probleem voor het parkeren op maaiveld (op straat). Om deze reden worden deze grenswaarden alleen toegepast bij straatparkeren. Bij parkeergarages is een bezettingsgraad van 100% wel acceptabel, omdat dan bij de entree het aantal beschikbare parkeerplaatsen kan worden aangegeven.

## 2.3 Autonome groei van personenauto's

Relevant voor dit onderzoek is de verwachte autonome groei van personenauto's. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) schetst in haar publicatie "Het wijdverbreide autobezit in Nederland"<sup>2</sup> een toekomstbeeld voor de ontwikkeling van het autobezit in Nederland. Landelijk is het autobezit de afgelopen decennia gestegen van 0,8 in 1990 naar bijna 1,1 auto per huishouden tegenwoordig. Veel beleid in Nederlandse gemeentes is erop gericht om te voorkomen dat het autobezit verder zal stijgen. Dit door het inzetten op betere fietsvoorzieningen, beter OV en het aanbieden van deelmobiliteit. Volgens de KiM publicatie is het echter denkbaar dat het aantal auto's per inwoner de komende jaren blijft toenemen, maar wel minder snel dan de afgelopen decennia.

De afgelopen vijf jaar is het autobezit (personenauto's per huishouden) in Gooise Meren gemiddeld 0,4% per jaar gestegen, van 1,16 in 2019 naar 1,19 in 2024. Over dezelfde periode is het aantal personenauto's gemiddeld in Nederland 1,4% per jaar toegenomen, hoewel het afgelopen jaar (2023-2024) deze toename lager was, namelijk 1,13% (tussen 2023 en 2024). Deze cijfers zijn inclusief een

<sup>2</sup> Hyperlink naar [Het wijdverbreide autobezit in Nederland \(KiM\)](#).

correctie voor leaseauto's (zie tekstkader hieronder). Voor het voorliggende parkeeronderzoek gaan wij ervan uit dat het autogebruik stijgt (samen met het aantal personenauto's) met 1,4% per jaar.

## **Correctie voor leaseauto's**

In iedere woonomgeving staan in de openbare ruimte auto's geparkeerd die niet op het woonadres van de berijder staan geregistreerd. Dit zijn bijvoorbeeld zakelijke leaseauto's en bestelauto's. Deze categorie voertuigen is niet opgenomen in de CBS-kerncijfers wijken en buurten in het adres van de woningen. Dit omdat deze voertuigen doorgaans op het adres van de leasemaatschappij staan geregistreerd. Om deze reden zijn de CBS-cijfers over autobezit gecorrigeerd. Op basis van gegevens<sup>3</sup> van lease brancheorganisatie VNA hebben wij een correctie toegepast om rekening te houden met auto's die niet op het woonadres staan geregistreerd. De hoogte van deze correctie is per jaar anders. Reden hiervoor is dat de leasebranche in Nederland de afgelopen jaren is gegroeid. In 2016 was 7,2% van het totale personenautowagenpark een leaseauto, in 2024 lag dit percentage op 9,5%.

<sup>3</sup> [Hyperlink naar gegevens van VNA voor 2024](#); [Hyperlink naar publicatie VNA "Autoleasemarkt in cijfers 2023", met cijfers van 2018 t/m 2023](#); [Hyperlink naar publicatie VNA "Autoleasemarkt in cijfers 2018", met cijfers van 2011 t/m 2018](#)

## 3. De huidige parkeersituatie

In 2024 heeft gemeente Gooise Meren het parkeren in het centrumgebied laten onderzoeken. In het parkeeronderzoek van 4-Traffic zijn in twee weken tellingen uitgevoerd op de volgende momenten:

- Dinsdag (ochtend, middag, avond)
- Donderdag – markt (ochtend, middag)
- Vrijdag – koopavond (avond)
- Zaterdag (ochtend, middag)

### Parkeercapaciteit

In het centrum en de omliggende straten (zoals aangegeven in Figuur 22) liggen 1.283 parkeerplaatsen, waarvan 247 parkeerplaatsen in de parkeergarage De Olmen. Op marktdagen worden een aantal parkeerplaatsen gebruikt voor de markt en dan bedraagt de parkeercapaciteit 1.162 parkeerplaatsen.

In het centrumgebied zijn 751 parkeervergunningen uitgegeven, waarvan vier voor mantelzorgers. In De Olmen zijn er 226 abonnementen, waarvan 110 voor bedrijven en 126 voor medewerkers.

Het parkeerterrein bij het gemeentehuis beschikt over 64 parkeerplaatsen. In december wordt dit terrein gebruikt voor Bussum op IJs. Daarom wordt de parkeercapaciteit van het centrum en de omliggende straten tijdens dit evenement teruggebracht tot 1.219 parkeerplaatsen op normale dagen en 1.098 parkeerplaatsen op marktdagen. De parkeercapaciteit op de verschillende momenten is in Tabel 1 weergegeven.

	Algemene dagen	Marktdagen
Parkeercapaciteit centrum en omliggende straten*	1.283	1.162
Parkeercapaciteit tijdens Bussum op IJs*	1.219	1.098

Tabel 1: parkeercapaciteit in het centrum en omliggende straten

\* met uitzondering van Nieuwe Englaan

### Bezetting van parkeerplaatsen

De resultaten uit het parkeerdrukonderzoek is weergegeven in de onderstaande Tabel 2. De hoogste bezetting per dagdeel (ochtend, middag en avond) en gemeten dag is in rood weergegeven. De tabel laat zien dat de marktdagen de drukste weekdays zijn (957 parkeerders op donderdag tussen 14 en 16 uur) en de zaterdagmiddag tussen 14 en 16 uur het drukste moment in het algemeen is.

	Ochtend			Middag			Avond	
	06:00 - 08:00	08:00 - 10:00	10:00 - 12:00	12:00 - 14:00	14:00 - 16:00	16:00 - 18:00	18:00 - 20:00	20:00 - 22:00
Dinsdag 21-3	472	548	<b>836</b>	<b>869</b>	852	788	629	<b>682</b>
Dinsdag 28-3	498	597	<b>811</b>	875	<b>905</b>	815	672	<b>750</b>
Donderdag 23-3		620	<b>911</b>	951	<b>957</b>	831		
Donderdag 30-3		589	843	940	897	799		
Vrijdag 24-3							751	756
Vrijdag 31-3							784	<b>808</b>
Zaterdag 25-3		612	<b>819</b>	919	<b>999</b>	893		
Zaterdag 1-4		592	816	979	981	977		

Tabel 2: bezetting van parkeercapaciteit per telmoment uit het parkeeronderzoek 4-Traffic

De bezetting in de bovenstaande tabel geeft een bezettingsgraad van maximaal 82% op de middag, tussen 14 uur en 16 uur, tijdens een marktdag.

	Ochtend			Middag			Avond	
	06:00 - 08:00	08:00 - 10:00	10:00 - 12:00	12:00 - 14:00	14:00 - 16:00	16:00 - 18:00	18:00 - 20:00	20:00 - 22:00
Dinsdag 21-3	37%	43%	<b>65%</b>	<b>68%</b>	66%	61%	49%	<b>53%</b>
Dinsdag 28-3	39%	47%	<b>63%</b>	68%	<b>71%</b>	64%	52%	<b>58%</b>
Donderdag 23-3		53%	<b>78%</b>	82%	<b>82%</b>	72%		
Donderdag 30-3		51%	73%	81%	77%	69%		
Vrijdag 24-3							59%	59%
Vrijdag 31-3							61%	<b>63%</b>
Zaterdag 25-3		48%	<b>64%</b>	72%	<b>78%</b>	70%		
Zaterdag 1-4		46%	64%	76%	76%	76%		

Tabel 3: bezettingsgraad per telmoment uit het parkeeronderzoek 4-Traffic

## 4. Toekomstige ontwikkelingen

### 4.1 Ontwikkellocaties

In het centrum van Bussum zijn verschillende ontwikkelingen en transformaties voorzien. Sommige plannen verkeren nog in een verkennende fase en van een aantal plannen is al een meer concrete uitwerking bekend. De onderstaande Tabel 4 laat de verschillende ontwikkelingen zien, met informatie over het type ontwikkeling, de huidige oppervlakte, parkeerplaatsen die komen te vervallen en de toekomstige parkeervoorziening.

Ontwikkellocaties	Type ontwikkeling	Oppervlakte	Aantal ppl te vervallen	Toekomstige parkeervoorziening
Bibliotheek	functiewijziging	800 m <sup>2</sup> bvo		maaiveld / parkeergarage
Kerk (niet in gebruik)	functiewijziging	300 m <sup>2</sup> bvo		maaiveld / parkeergarage
Kantoren boven winkels	functiewijziging	500 m <sup>2</sup> bvo		maaiveld / parkeergarage
Scapino	functiewijziging	900 m <sup>2</sup> bvo		maaiveld / parkeergarage
HEMA	functiewijziging	1.500 m <sup>2</sup> bvo		maaiveld / parkeergarage
Wilhelminaplantsoen	parkeerplaatsen worden opgeheven	500 m <sup>2</sup> bvo	16 ppl	maaiveld / parkeergarage
Pand De Vonk (Veerplein)	nieuwbouw	700 m <sup>2</sup> bvo		maaiveld / parkeergarage
Nieuwbouw Marieenburg	nieuwbouw	-		parkeren op eigen terrein
Nieuwbouw en parkeerterrein Veldweg	nieuwbouw	-		parkeren op eigen terrein
Ontwikkeling Vlietlaan	nieuwbouw	-		parkeren op eigen terrein

Tabel 4: Ontwikkellocaties

Bij functiewijziging (2<sup>e</sup> kolom van de bovenstaande tabel) is er sprake van bestaande functies die komen te vervallen en vervangen worden door een andere functie met een andere parkeerbehoefte. In deze gevallen is er sprake van salderen van de parkeervraag van de bestaande functies (zie hoofdstuk 2.2). Dit met uitzondering van de kerk, omdat is aangegeven dat het gebouw niet in gebruik is.

#### Compensatie Vlietlaan en Olmenlaan

Bij de herinrichting van de Vlietlaan is de toezegging gedaan dat bij de vervanging van parkeergarage De Olmen 30 plaatsen gecompenseerd worden. Omdat de herinrichting heeft plaatsgevonden voordat het parkeerdrukonderzoek door 4-Traffic werd uitgevoerd, is het gebruik van deze verdwenen parkeerplaatsen impliciet in kaart gebracht. De oorspronkelijke parkeerders parkeerden bij het onderzoek op een andere plaats en werden al zodanig meegeteld.

Voor een eventuele herinrichting van de Olmenlaan geldt dat niet. Op te heffen parkeerplaatsen verdwijnen, maar zijn in het parkeerdrukonderzoek wel opgenomen. Te verdwijnen parkeerplaatsen (mogelijk 34) dienen daarom gecompenseerde te worden in een nieuw te bouwen parkeergarage.

## 4.2 Wijzigingen in de ontwikkellocaties

Voor alle ontwikkellocaties is de parkeerbehoefte en de te vervallen parkeervraag normatief en gelijktijdig (per dagdeel) bepaald op basis van de normering en het aanwezigheidspercentage in het gemeentelijke beleid.

### Functies te vervallen

De aanstaande geeft de te vervallen functies aan.

Ontwikkellocatie	Functie te vervallen	Aantal / oppervlakte	Normering
Bibliotheek	Bibliotheek	800 m <sup>2</sup> bvo	0,4 per 100 m <sup>2</sup> bvo
Kantoren boven winkels	Kantoren	500 m <sup>2</sup> bvo	1,5 per 100 m <sup>2</sup> bvo
Scapino	Hoofdwinkelcentrum	900 m <sup>2</sup> bvo	3,8 per 100 m <sup>2</sup> bvo
HEMA	Hoofdwinkelcentrum	1.500 m <sup>2</sup> bvo	3,8 per 100 m <sup>2</sup> bvo

Tabel 5: Functies die komen te vervallen

De functies die komen te vervallen tellen een normatieve parkeervraag van 94,4 parkeerplaatsen. De parkeervraag is per dagdeel aangegeven in onderstaande Tabel 6. De hoogste parkeervraag die wordt gesaldeerd vindt plaats op de werkdagochtend en -middag. Op de werkdagnacht en in het weekend is er geen parkeervraag te salderen.

	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond*	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Parkeervraag van functies te vervallen	-94,40	-94,40	-4,72	-70,80	0,00	0,00	0,00	0,00

Tabel 6: Parkeervraag van de te vervallen functies per dagdeel

### Nieuwe functies

Bij drie ontwikkellocaties (bibliotheek, Hema en Wilhelminaplantsoen) is de definitieve invulling van de plannen nog niet bekend. Om deze reden zijn twee scenario's beschouwd: een variant met de hoogste (scenario maximaal) en met de laagste (scenario minimaal) parkeerbehoefte.

De transformatie van de bibliotheek naar een multifunctioneel centrum wordt onderzocht. Afhankelijk van de invulling is een grotere aantrekkingskracht vanuit de regio mogelijk. De maximale parkeerbehoefte is gebaseerd op het gebruik als theater, de minimale is gebaseerd op de norm van het hoofdwinkelcentrum.

De mogelijke invulling van de Hemalocatie is weer een winkel (scenario minimaal), maar kan ook horeca zijn (scenario maximaal).

Op het Wilhelminaplantsoen wordt met het herinrichten van parkeerplaatsen ruimte gemaakt voor terrassen. Voor het scenario minimaal is aangenomen dat deze terrassen onderdeel worden van de bestaande horeca, in het scenario maximaal is uitgegaan van uitbreiding van horeca.

De onderstaande zijn de gehanteerde uitgangspunten van de nieuwe functies opgenomen. Voor de drie bovenstaande ontwikkelingen zijn twee scenario's weergegeven. Voor de overige ontwikkelingen gelden dezelfde uitgangspunten in beide scenario's.

Ontwikkellocatie	Nieuwe functie	Aantal / oppervlakte	Scenario	Normering
Bibliotheek	Multifunctioneel centrum	800 m <sup>2</sup> bvo	max	7,4 per 100 m <sup>2</sup> bvo
	Multifunctioneel centrum	800 m <sup>2</sup> bvo	min	3,8 per 100 m <sup>2</sup> bvo
Kerk	Cultureel gebruik	300 m <sup>2</sup> bvo		7,4 per 100 m <sup>2</sup> bvo
Kantoren boven winkels	Woningen	8 woningen		1,3 per woning*
Scapino	Woningen 30% sociaal	6 woningen		0,7 per woning*
	Woningen 70% vrije sector	14 woningen		1,4 per woning*
HEMA	Horeca	1.500 m <sup>2</sup> bvo	max	5 per 100 m <sup>2</sup> bvo
	Winkel	1.500 m <sup>2</sup> bvo	min	3,8 per 100 m <sup>2</sup> bvo
Wilhelminaplantsoen	Nieuwe horeca	500 m <sup>2</sup> bvo	max	5 per 100 m <sup>2</sup> bvo
	Horecaplein voor bestaande horeca	500 m <sup>2</sup> bvo	min	0 per 100 m <sup>2</sup> bvo
Pand De Vonk (Veerplein)	Horeca en vergaderruimte	420 m <sup>2</sup> bvo		5 per 100 m <sup>2</sup> bvo

Tabel 7: Nieuwe functies die impact hebben op de toekomstige parkeerdruk op maaiveld en/of parkeergarages  
\* inclusief bezoekers van bewoners

De parkeerbehoefte van nieuwe functies is per scenario (maximaal of minimaal) bepaald. Bij het scenario maximaal zijn er afgerond 237 nieuwe parkeerplaatsen normatief nodig in een te bouwen parkeergarage en bij het scenario minimaal zijn er afgerond 165 nieuwe parkeerplaatsen normatief nodig. In dit aantal plaatsen zijn niet eventueel te compenseren parkeerplaatsen die verdwijnen in de Olmenlaan opgenomen.

De gelijktijdige parkeerbehoefte geeft het maatgevende moment (het drukste moment) aan. Dit verschilt per scenario. Bij scenario maximaal zijn er afgerond 177 parkeerplaatsen in een te bouwen parkeergarage nodig op de zaterdagmiddag. Indien voor het scenario minimaal is gekozen, dan zijn er (afgerond) 130 nieuwe parkeerplaatsen nodig op de zaterdagavond.

	Norma- tief	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond*	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Scenario maximaal	237	66,91	102,85	164,74	98,10	121,85	176,55	172,24	86,87
Scenario minimaal	165	45,37	68,37	123,16	76,50	85,30	115,50	129,24	67,52

Tabel 8: Parkeerbehoefte van nieuwe functies, met uitzondering van de functies zonder impact op de parkeerdruk op maaiveld en/of in parkeergarages

## 5. Scenario's voor het parkeren in het centrum

In deze studie is van twee scenario's uitgegaan: maximaal en minimaal. Voor het berekenen van beide scenario's is de maximale bezetting (uit de parkeertelling) per dagdeel overgenomen. Dit betekent dat het "worst-case" scenario is berekend voor beide scenario's.

### Nieuwe functies

Bij het scenario maximaal is gekozen om hogere normen te hanteren en uit te gaan van een uitbreiding van de horecaruimte op het Wilhelminaplantsoen (zie hoofdstuk 4.2). Dit betekent dat het scenario maximaal een hogere parkeervraag oplevert. De norm voor de nieuwe functies bij scenario minimaal zijn lager en op het Wilhelminaplantsoen is gekozen voor geen uitbreiding van nieuwe horeca op te nemen, maar alleen van het uitbreiden van de bestaande horeca met terrassen (zie hoofdstuk 4.2). Dit scenario levert een lagere parkeervraag.

### Maximale bezettingsgraad

Voor scenario maximaal is gekozen om de grenswaarde voor de maximale bezetting op maaiveld van 85% te hanteren gedurende het jaar en 100% tijdens Bussum op IJs op het maatgevende moment (het drukste dagdeel). De grenswaarde voor de maximale bezetting op maaiveld is bij scenario minimaal 90% gedurende het jaar en 100% tijdens Bussum op IJs.

De grenswaarde van maximaal 85% resulteert in minder zoekverkeer, maar meer lege parkeerplaatsen op andere dagdelen. Om die reden is voor het minimale scenario een maximale bezetting gehanteerd van 90%.

Zoekverkeer treedt vooral op bij het parkeren op maaiveld, zoals in paragraaf 2.2 is aangegeven. Om deze reden is de maximale bezettingsgraad (85%, respectievelijk 90%) alleen op maaiveld toegepast. In de berekeningen is ervan uitgegaan dat de parkeergarages 100% kunnen worden bezet. Om te voorkomen dat er een tekort aan parkeerplaatsen in de toekomst kan ontstaan is de grenswaarde berekend voor 2035, met een verwachte autonome groei van 1,4% per jaar.

De onderstaande Tabel 9 geeft een samenvatting van de uitgangspunten voor elk scenario weer.

	Scenario maximaal	Scenario minimaal
Bezetting parkeer capaciteit	maximale bezetting maatgevend dagdeel	maximale bezetting maatgevend dagdeel
Programma	hoogste parkeerbehoefte	laagste parkeerbehoefte
Maximale bezettingsgraad	85% gedurende het jaar 100% tijdens Bussum op IJs	90% gedurende het jaar 100% tijdens Bussum op IJs

Tabel 9: uitgangspunten voor de scenario's

### Parkeercapaciteit en huidige bezetting

Voor elk scenario zijn twee momenten berekend: gedurende het jaar en tijdens Bussum op IJs. De onderstaande Tabel 10 geeft een samenvatting weer van de huidige en toekomstige parkeercapaciteit en bezetting in het centrumgebied.

	Dinsdag ochtend	Dinsdag middag	Dinsdag avond	Donderdag ochtend	Donderdag middag	Vrijdag avond	Zaterdag middag
Parkeercapaciteit totaal (zonder De Olmen)	1.036	1.036	1.036	914	914	1.036	1.036
Parkeerplaatsen te compenseren uit Wilhelminaplantsoen (zie Tabel 4)	16	16	16	16	16	16	16
Toekomstige parkeercapaciteit gedurende het jaar	1.020	1.020	1.020	898	898	1.020	1.020
Toekomstige parkeercapaciteit tijdens Bussum op IJs	956	956	956	834	834	956	956
Maximale gemeten bezetting	836	905	750	911	957	808	<b>999</b>
Maximale verwachte bezetting 2035*	848	918	761	924	970	819	<b>1.013</b>

Tabel 10: samenvatting parkeercapaciteit en bezetting op basis van het Parkeeronderzoek 2023

\* Toename van 1,4% per jaar (zie hoofdstuk 2.3 voor de verklaring)

De beschikbare parkeercapaciteit voor de berekening van de scenario's is gelijk aan de totale parkeercapaciteit in het centrumgebied (zonder parkeergarage De Olmen) min de parkeerplaatsen die worden opgeheven uit het Wilhelminaplantsoen. Er zijn dan 1.020 parkeerplaatsen beschikbaar op algemene dagen en 898 op marktdagen (956 en 834, respectievelijk, tijdens Bussum op IJs).

De hoogste maximale bezetting vindt plaats op de zaterdagmiddag. Op dit dagdeel zijn maximaal 999 parkeerders gemeten. Op basis van de verwachte groei (zie hoofdstuk 2.3) neemt deze bezetting toe naar 1.013 parkeerders tot 2035.

## 5.1 Scenario maximaal

Om de maximale bezettingsgraad van 85% gedurende het jaar te bereiken voor 2035 (uitgegaan van 1,4% autonome groei per jaar) zijn in dit scenario 269 parkeerplaatsen nodig in de nieuwe parkeergarage De Olmen (zie Tabel 11). In 2025 blijft de bezettingsgraad dan nog lager: 83% op het drukste moment. Tijdens Bussum op IJs wordt de parkeerdruk 94% in 2035.

Benodigde parkeercapaciteit	Dinsdag ochtend	Dinsdag middag	Dinsdag avond	Donderdag ochtend	Donderdag middag	Vrijdag avond	Zaterdag middag
Bij 100% bezetting	-200	-94	-99	-2	81	-173	<b>170</b>
Bij 90% bezetting	-134	-28	-33	52	135	-107	<b>236</b>
Bij 85% bezetting	-101	5	0	79	162	-74	<b>269</b>

Tabel 11: samenvatting benodigde parkeercapaciteit per bezettingsgraad

Met het toevoegen van 269 parkeerplaatsen bedraagt het te verwachten overschot op de dinsdagochtend 480 parkeerplaatsen na realisatie van de ontwikkelingen en 416 parkeerplaatsen in 2035 (zie Tabel 12).

Overschot	Dinsdag ochtend	Dinsdag middag	Dinsdag avond	Donderdag ochtend	Donderdag middag	Vrijdag avond	Zaterdag middag
Gedurende het jaar 2025	<b>480</b>	375	379	283	201	453	113
Tijdens Bussum op IJs 2025	<b>468</b>	363	368	270	188	442	99
Gedurende het jaar 2035	<b>416</b>	311	315	219	137	389	49
Tijdens Bussum op IJs 2035	<b>404</b>	299	304	206	124	378	35

Tabel 12: verwachte overschot bij realisatie van ontwikkelingen en in 2035 bij toevoeging 269 parkeerplaatsen

## 5.2 Scenario minimaal

Om de maximale bezettingsgraad van 90% gedurende het jaar te bereiken in 2035 (uitgegaan van 1,4% autonome groei per jaar) zijn in dit scenario 175 parkeerplaatsen nodig in de nieuwe parkeergarage De Olmen (zie Tabel 13), of moeten anderszins worden toegevoegd aan het parkeerareaal in Bussum. Na realisatie van de ontwikkelingen blijft de bezettingsgraad lager: 88% op het drukste moment. Tijdens Bussum op IJs wordt de parkeerdruk 100% in 2035. Met het toevoegen van 175 parkeerplaatsen bedraagt het overschot op de dinsdagochtend van 408 parkeerplaatsen en 344 parkeerplaatsen in 2035 (zie Tabel 14).

Benodigde parkeercapaciteit	Dinsdag ochtend	Dinsdag middag	Dinsdag avond	Donderdag ochtend	Donderdag middag	Vrijdag avond	Zaterdag middag
Bij 100% bezetting	-221	-128	-141	-23	46	-195	<b>108</b>
Bij 90% bezetting	-155	-62	-75	31	100	-129	<b>175</b>
Bij 85% bezetting	-122	-29	-42	58	127	-96	<b>208</b>

Tabel 13: samenvatting benodigde parkeercapaciteit per bezettingsgraad

Overschot	Dinsdag ochtend	Dinsdag middag	Dinsdag avond	Donderdag ochtend	Donderdag middag	Vrijdag avond	Zaterdag middag
Gedurende het jaar 2025	<b>408</b>	316	326	211	142	381	80
Tijdens Bussum op IJs 2025	<b>396</b>	303	316	198	128	370	66
Gedurende het jaar 2035	<b>344</b>	252	262	147	78	317	16
Tijdens Bussum op IJs 2035	<b>332</b>	239	252	134	64	306	2

Tabel 14: verwachte overschot bij realisatie van ontwikkelingen en in 2035 bij toevoeging 175 parkeerplaatsen

## 6. Samenvattend: een opgave voor parkeren

Gemeente Gooise Meren heeft een ontwikkelplan voor Bussum centrum. In het centrum worden nieuwe ontwikkelingen gerealiseerd, parkeerplaatsen komen te vervallen en de verouderde parkeergarage De Olmen wordt gesloopt. De gemeente wil de impact van deze veranderingen inzichtelijk maken op de parkeeropgave en een schatting hebben voor de benodigde omvang voor de nieuwe parkeergarage De Olmen en/of elders te realiseren parkeerplaatsen.

In deze rapportage heeft Spark de huidige en toekomstige situatie in kaart gebracht. Hiervoor is rekening gehouden met de veranderingen (programma van nieuwe ontwikkelingen en parkeerplaatsen die komen te vervallen). In deze rapportage is tevens een raming opgenomen voor 2025 op basis van de te verwachten de autonome groei van bezit en gebruik van personenauto's van 1,4% per jaar. Op basis van de huidige situatie en de verwachte veranderingen zijn twee scenario's geschetst met het maximale en minimale benodigde aantal parkeerplaatsen.

Uit het parkeeronderzoek blijkt dat in de huidige situatie voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn voor een acceptabele bezetting, ook op het drukste dagdeel. De hoogste bezettingsgraad is op de marktdagmiddag (donderdag), met 82% van de parkeerplaatsen bezet. Het programma van de nieuwe ontwikkelingen leveren een parkeerbehoefte van 177 parkeerplaatsen op de zaterdagmiddag voor het scenario maximaal en 130 parkeerplaatsen op de zaterdagavond voor het scenario minimaal.

Voor het schetsen van de scenario's is in deze studie uitgegaan van een verschil in de acceptabele grenswaarden voor de parkeerdruk (85% voor scenario maximaal en 90% voor scenario minimaal) en met toepassing van de verwachte autonome groei van bezit en gebruik van personenauto's voor 2035. Deze grenswaarden zijn toegepast voor de parkeerdruk gedurende het jaar, maar er is ook gekeken hoe hoog de parkeerdruk wordt tijdens Bussum op IJs.

Bij **scenario maximaal** zijn **269 parkeerplaatsen** extra nodig – naast het bestaande parkeerareaal op straat - in het centrum van Bussum bij een maximale bezettingsgraad van 85% in 2035. Tijdens Bussum op IJs wordt de parkeerdruk dan 94% in 2035. Met het bouwen van dit aantal parkeerplaatsen in een nieuwe parkeergarage bedraagt de bezettingsgraad na realisatie van de ontwikkelingen 83% op het drukste moment. In dit scenario bedraagt het overschot op de dinsdagochtend in 2035 416 parkeerplaatsen.

Bij **scenario minimaal** zijn **175 parkeerplaatsen** extra nodig in het centrum van Bussum bij een maximale bezettingsgraad van 90% in 2035. Tijdens Bussum op IJs wordt de parkeerdruk 100% in 2035. Met het bouwen van dit aantal parkeerplaatsen bedraagt de bezettingsgraad na realisatie van de ontwikkelingen 88% op het drukste moment. In dit scenario bedraagt het overschot op de dinsdagochtend in 2035 van 344 parkeerplaatsen.

De extra parkeerplaatsen zullen gerealiseerd worden in een nieuw te bouwen parkeergarage. In dit aantal plaatsen zijn niet eventueel te compenseren parkeerplaatsen die verdwijnen in de Olmenlaan opgenomen.

# SPARK

Geeft je de ruimte.

## Disclaimer

©2025, Spark B.V.

[info@spark-parkeren.nl](mailto:info@spark-parkeren.nl), 2266 AD Leidschendam

tel +31 (0)70 31 77 005

*Behoudens de door de Auteurswet 1912 gestelde uitzonderingen mag niets uit dit document worden veeleelvoudigd (waaronder begrepen het opslaan in een geautomatiseerd gegevensbestand) of openbaar gemaakt, op welke wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Spark B.V. Alle rechten voorbehouden.*

*All rights reserved. No parts of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system, or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise, without prior written permission of Spark B.V.*

Aan de inhoud van dit document kunnen geen rechten worden ontleend. Spark B.V. aanvaardt geen aansprakelijkheid voortvloeiend uit eventuele onjuistheid of onvolledigheid van de in dit document vermelde informatie.