

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0)570 666 222
F +31 (0)570 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

Den Haag
Verheeskade 197
2521 DD Den Haag

Eindhoven
Flight Forum 92-94
5657 DC Eindhoven

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

Gemeente Rijssen-Holten

Centrumontwikkeling Holten

Effecten op de parkeersituatie in centrum-zuid

Datum 23 november 2011
Kenmerk RSN118/Bes/1521
Eerste versie 26 oktober 2011

1 Inleiding

De gemeente Rijssen-Holten werkt aan een nieuw hart voor Holten. Onderdeel van deze ontwikkeling is enerzijds het verplaatsen en versterken van centrumfuncties en anderzijds het autoluw/parkeervrij maken van de Dorpsstraat/Smidsbelt. Dit zal gevolgen hebben voor de parkeersituatie in het centrum, aangezien een deel van de parkeerplaatsen langs de Dorpsstraat en op de Smidsbelt worden opgeheven. Goudappel Coffeng BV is door de gemeente gevraagd om door middel van een parkeerbalans de gevolgen voor het zuidelijk deel van het centrum te kwantificeren. Hierbij wordt uitgegaan van de parkeersituatie zoals die is gemeten tijdens het parkeeronderzoek dat in september 2011 is uitgevoerd.

Leeswijzer

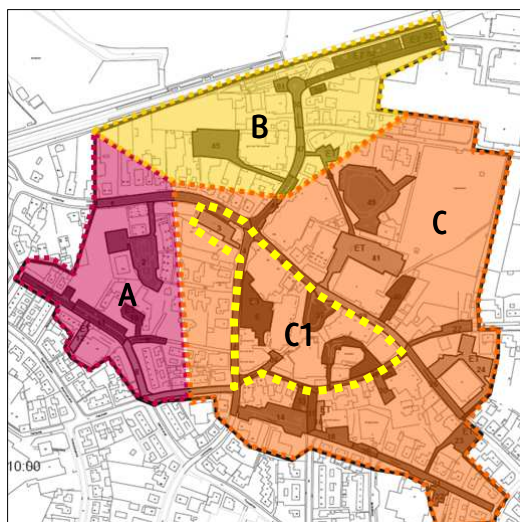
- In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op de gehanteerde uitgangspunten.
- In hoofdstuk 3 wordt in de gegaan op de huidige parkeersituatie in centrum-zuid, gebaseerd op het parkeeronderzoek 2011.
- In hoofdstuk 4 wordt op basis van geplande centrumontwikkelingen ingegaan op de toekomstige parkeersituatie in centrum-zuid.
- In hoofdstuk 5 staan de conclusies.

2 Uitgangspunten

- In 2011 is een parkeeronderzoek uitgevoerd in het centrum van Holten. De resultaten van dit onderzoek zijn - samen met een prognose van de parkeersituatie in 2020 - verwerkt in de parkeernotitie Holten-centrum (kernmerk RSN019/Bkc/1503). In de parkeeronderzoek/parkeernotitie is het centrum van Holten onderverdeeld in een woonzone, de stationszone en de winkelzone (zie figuur 2.1). Het autovrij maken van de Smidsbelt zal vooral effecten hebben op het zuidelijk deel van de (kern)winkelzone. Dit is het gebied tussen de Dorpsstraat, Larenseweg en Kerkstraat. In deze notitie wordt dit gebied aangeduid met 'centrum-zuid'.
- De bezettingsgraad is een kwaliteitsmaat voor de 'vol-ervaring' bij parkeerders. Een norm van 80% geldt voor grotere gebieden met veel kortparkeerders, een norm van 90% voor gebieden met voornamelijk langparkeerders. Een norm van 85% wordt gebruikt voor gemêleerde gebieden of voor gebieden met een versnipperd parkeeraanbod. Voor het centrum van Holten wordt de norm van 85% (parkeerdruk) gebruikt als maat voor een goede parkeersituatie. Wanneer de bezettingsgraad op het maatgevende moment hoger is dan 85% is er sprake van een tekort aan parkeerplaatsen om een kwalitatief goede parkeersituatie te bieden.
- Als maat voor de situering van parkeerplaatsen ten opzichte van functies kan de loopafstand dienen. De acceptatie van loopafstanden is afhankelijk van de verblijfsduur, het parkeermotief (winkelen, werken etc.) en de aantrekkelijkheid van de looproute. Op grond van het ASVV2004¹ kunnen de volgende acceptabele loopafstanden voor kleine centrumgebieden worden gehanteerd:
 - supermarkt: verblijfsduur 30 minuten, 50 tot 100 meter lopen;
 - overige winkels en horeca: verblijfsduur 45 tot 60 minuten, 100 tot 200 meter lopen.

Met in achtneming van deze loopafstanden kunnen de parkeerterreinen bij de Tuinstraat en de Kalfstermansweide als overloopgebieden fungeren voor centrum-zuid. Op de kaart in bijlage 1 zijn de maximale loopafstanden naar deze terreinen weergegeven. Voorwaarde is wel dat bij de centrumontwikkeling wordt uitgegaan van het creëren van aantrekkelijke en veilige looproutes van en naar deze terreinen.

¹ Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom (CROW).



- A = woonzone**
- B = stationzone**
- C = winkelzone**
- C1 = zuidelijke kernwinkelzone ('centrum-zuid')**

Figuur 2.1: Holten centrum met zonering

3 Huidige parkeersituatie centrum-zuid

- Het parkeeronderzoek 2011, bestaande uit een parkeerdrukmeting en een parkeermotiefmeting, is uitgevoerd op donderdag 22 september, vrijdag 23 september en zaterdag 24 september 2011. In het gehele onderzoeksgebied (woonzone, stationszone en winkelzone) is tijdens het parkeeronderzoek een maximale parkeerdruk van 61% gemeten. Dit is ruim beneden de acceptabele grens van 85%.
- Centrum-zuid heeft een totale parkeercapaciteit van 140 parkeerplaatsen (zie tabel 3.1). Uit het parkeeronderzoek blijkt dat in centrum-zuid op het drukste uur een maximale parkeerdruk (bezetting) is gemeten van 89%. Dit is boven de acceptabele grens van 85%. Het maximale aandeel langparkeerders (werkers) is in centrum-zuid 27% (zie tabel 3.2).

sectie	omschrijving	aantal parkeerplaatsen
3	p-terrein Larenseweg (ABN/AMRO)	30
5	p-terrein Larenseweg (C1000)	46
28	Kerkstraat	6
31	Kerkplein	16
35	Smidsbelt	4
37	p-terrein Smidsbelt	33
39	Dorpsstraat	5
Totaal		140

Tabel 3.1: Parkeercapaciteit in centrum-zuid

	bezetting op het drukste uur	in % van capaciteit	maximaal aantal werkers	in % van capaciteit
donderdag (16.00 uur)	125	89%	27	19%
vrijdag (16.00 uur)	100	71%	18	13%
zaterdag (11.00 uur)	123	88%	19	14%

Tabel 3.2: Uitkomsten parkeeronderzoek 2011 voor centrum-zuid

Opmerking: in deze berekening is nog geen rekening gehouden met parkeerterreinen, die direct rond centrum-zuid liggen en daarmee van invloed op een goede bereikbaarheid van centrum-zuid. Voorbeeld daarvan is de huidige terreinen aan de Tuinstraat met 56 plaatsen.

4 Toekomstige parkeersituatie centrum-zuid

4.1 Ontwikkelingen

De gemeente Rijssen-Holten werkt aan een aantrekkelijk, leefbaar en bereikbaar centrum in Holten ('Een nieuw hart voor Holten'). In dit kader worden het Zilverzandtracé en het Wansinktracé gerealiseerd en wordt het centrum van Holten heringericht (zie figuur 4.1). Het autoluw maken van de Dorpsstraat/Smidsbelt is onderdeel van de herinrichting van het centrum. De volgende ontwikkelingen hebben effect op de parkeersituatie in centrum-zuid:

- De Aldi (huidige locatie Larenseweg, nabij de C1000) vertrekt uit centrum-zuid en wordt vervangen door andere detailhandel (niet zijnde een supermarkt). De oppervlakte wijzigt niet (blijft 495 m² bvo).
- Door een reconstructie van het kruispunt Larenseweg-Stationstraat-Dorpsstraat (rotonde) worden 11 parkeerplaatsen opgeheven in sectie 3.
- De Dorpsstraat/Smidsbelt (secties 37 en 39) zal 'parkeervrij' worden gemaakt. Hierdoor komen 23 parkeerplaatsen te vervallen, 19 parkeerplaatsen worden gehandhaafd.
- Er is een voornemen tot invoering van een parkeerschijfzone (blauwe zone) in de winkelzone, bestuurlijke besluitvorming hierover moet nog plaatsvinden. Hierdoor worden langparkeerders geweerd. Ontheffing van de blauwe zone voor bewoners is niet vanzelfsprekend. Er wordt nader ontheffingsbeleid ontwikkeld, dat mede afhankelijk is van de omvang van de blauwe zone en de noodzaak tot het verlenen van ontheffing.
- de capaciteit van het parkeerterrein bij de Tuinstraat² wordt vergroot van 56 parkeerplaatsen naar 92 parkeerplaatsen, dit betekent een uitbreiding van de capaciteit met 36 parkeerplaatsen.

² Secties 14, 15 en 33 in parkeeronderzoek 2011.

4.2 Effect van ontwikkelingen

De gevolgen van de bovenstaande ontwikkelingen voor de parkeerdruk in centrum-zuid zijn weergegeven in tabel 4.1. Er is van uitgegaan dat het heringerichte parkeerterrein bij de Tuinstraat (met een extra capaciteit van 36 parkeerplaatsen) op grond van acceptabele loopafstanden als overloopterrein voor centrum-zuid kan fungeren. In dat geval is de totale parkeercapaciteit van centrum-zuid 192 parkeerplaatsen met een maximale bezetting van 75%. Dit betekent dat er sprake is van een acceptabele parkeersituatie in centrum-zuid. Voorwaarde is wel dat de looproute naar de Tuinstraat kwaliteit krijgt (veilig en aantrekkelijk). In principe kan ook het parkeerterrein Kalfstermansweide als overloopterrein voor centrum-zuid fungeren³. De parkeercapaciteit van dit parkeerterrein is 210 parkeerplaatsen. De parkeerdruk in centrum-zuid zal in dat geval afnemen tot beneden de 74%. Het opheffen van parkeerplaatsen langs de Dorpsstraat en op de Smidsbelt wordt daarmee opgevangen door extra capaciteit op de heringerichte Kalfstermansweide.

	capaciteit	bezetting	in %
huidig (140 plus bestaande Tuinstraat 56)	196	170	87%
min 11 parkeerplaatsen (sectie 3)	185	170	92%
min 23 parkeerplaatsen (Smidsbelt)	162	170	105%
invoering blauwe zone	162	143	88%
uitbreiding Tuinstraat	192	143	74%
herinrichting Kalfstermansweide	228	143	63%

Tabel 4.1: Effecten van centrum-ontwikkelingen op parkeersituatie centrum-zuid

In bovenstaande berekening is het effect van de functiewijziging (nieuwe detailhandel, niet zijnde een supermarkt, voor Aldi) niet meegenomen. Het belang van deze functiewijziging is vooral kwalitatief van aard. Het karakter van het parkeren zal veranderen: van kort(er) parkeren met een hoge(re) bezoekfrequentie (Aldi) naar lang(er) parkeren met een lage(re) bezoekfrequentie (nieuwe detailhandel, niet zijnde een supermarkt). Hierdoor is het mogelijk om het parkeren van de nieuwe detailhandel op grotere afstand te faciliteren (acceptabele loopafstand 100 tot 200 meter): op het parkeerterrein Tuinstraat (maximale loopafstand 170 meter) of het parkeerterrein Kalfstermansweide (maximale loopafstand 150 meter). Door de parkeerschijfzone (blauwe zone) in de winkelzone uit te breiden met het parkeerterrein Tuinstraat⁴, wordt voorkomen dat dit parkeerterrein wordt gebruikt door (lang parkerende) werkers. Het parkeerterrein aan de Larenseweg kan in dat geval worden benut voor het kort parkeren van de C1000. Voorwaarde is wel dat bezoekers van de winkels/functies langs de Dorpsstraat/Smidsbelt niet parkeren op het parkeerterrein Larenseweg, maar op de parkeerterreinen Kalfstermansweide en Tuinstraat.

³ De huidige parkeerterreinen Kalfstermansweide, Albert Heijn en Meermanspad hebben een gezamenlijk capaciteit van 174 parkeerplaatsen. In het kader van de centrumontwikkeling worden deze parkeerterreinen heringericht tot één nieuw parkeerterrein 'Kalfstermansweide'. De capaciteit van dit nieuwe terrein is 210 parkeerplaatsen, waarvan ca. 190 op de Kalfstermansweide en ca. 20 op Meermanspad.

⁴ Zie Parkeernotitie Holten-centrum (kenmerk RSN109/BKC/1503).

Dit kan worden gerealiseerd door:

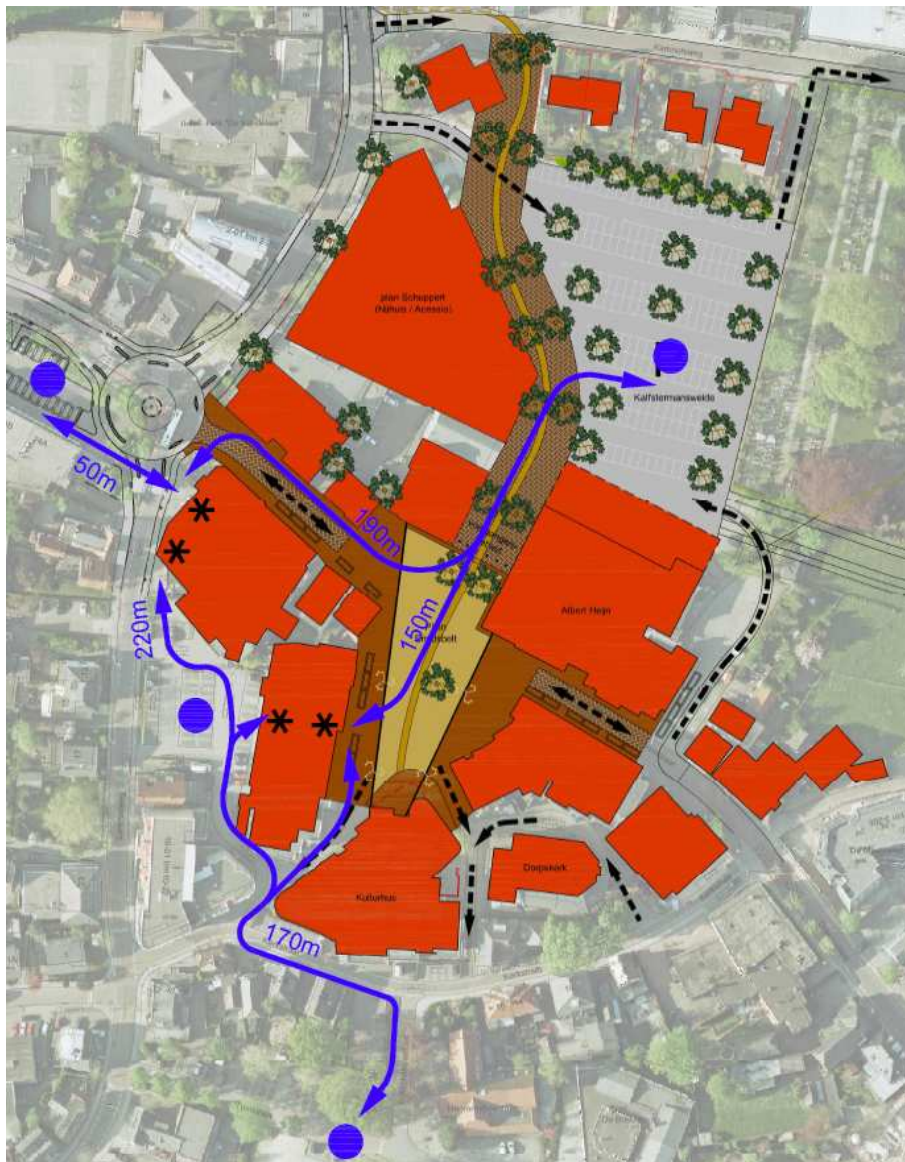
- De Kalfstermansweide direct te ontsluiten vanaf de Stationsstraat, waardoor de aantrekkelijkheid van dit parkeerterrein ten opzichte van het parkeerterrein Larenseweg toeneemt (dit is al voorzien in de huidige planvorming).
- Door de korte doorsteekjes vanaf het parkeerterrein Larenseweg naar Dorpsstraat/Smidsbelt af te sluiten (of in ieder geval onaantrekkelijker te maken), waardoor langere loopafstanden ontstaan vanaf het parkeerterrein Larenseweg naar de Dorpsstraat/Smidsbelt. Dit maakt het parkeerterrein Larenseweg onaantrekkelijker voor bezoekers van winkels/funcities Dorpsstraat/Smidsbelt.

5 Conclusies

- De parkeerterreinen Tuinstraat en Kalfstermansweide kunnen op grond van acceptabele loopafstanden voor kleine centrumgebieden fungeren als overloopterreinen voor centrum-zuid. Voorwaarde is wel dat er veilige en aantrekkelijke looproutes worden gecreëerd.
- Rekening houdend met capaciteitsverlies (reconstructie kruispunt, autovrije Dorpsstraat/Smidsbelt), de invoering van een blauwe zone (werkers op afstand) en overlooptermogelijkheden naar Tuinstraat en Kalfstermansweide is er in centrum-zuid sprake van een acceptabele toekomstige parkeersituatie.
 - Met de Tuinstraat als overloopterrein is de totale parkeercapaciteit in centrum-zuid 192 parkeerplaatsen, bij een maximale bezetting op het drukste uur van 74%. Dit is een acceptabele parkeersituatie. Op de restdag (buiten het drukste uur) zal de bezetting lager zijn. Door de parkeerschijfzone (blauwe zone) in de winkelzone uit te breiden met het parkeerterrein Tuinstraat⁵, wordt voorkomen dat dit parkeerterrein wordt gebruikt door (lang parkerende) werkers.
 - Met Kalfstermansweide als overloopterrein is de totale parkeercapaciteit 228 parkeerplaatsen, bij een maximale bezetting op het drukste uur van 63%. Dit is een acceptabele parkeersituatie. Ook hier geldt dat op de restdag (buiten het drukste uur) de bezetting lager zijn. Het opheffen van parkeerplaatsen lang de Dorpsstraat en op de Smidsbelt wordt daarmee opgevangen door de extra capaciteit op de heringerichte Kalfstermansweide.
- De functiewijziging in centrum-zuid (nieuwe detailhandel, geen supermarkt, voor Aldi) biedt mogelijkheden om
 - Het parkeren van de nieuwe detailhandel op grotere afstand te faciliteren (parkeerterrein Tuinstraat).
 - Het parkeerterrein Larenseweg te benutten voor het kort parkeren van de C1000. Voorwaarde is wel dat bezoekers van winkels/funcities aan de Dorpsstraat/Smidsbelt parkeren op het parkeerterrein Kalfstermansweide. Dit kan worden gerealiseerd door de aantrekkelijkheid van Kalfstermansweide te vergroten (directe ontsluiting vanaf de Stationsstraat) en de aantrekkelijkheid van parkeerterrein Larenseweg voor bezoekers Dorpsstraat/Smidsbelt te verminderen (afsluiten doorsteekjes).

⁵ Zie Parkeernotitie Holten-centrum (kenmerk RSN109/BKC/1503).

Bijlage 1 Maximale loopafstanden



Figuur B1.1: Maximale loopafstanden vanuit centrum-zuid van een naar parkeerterrein Tuinstraat en parkeerterrein Kalfstermansweide