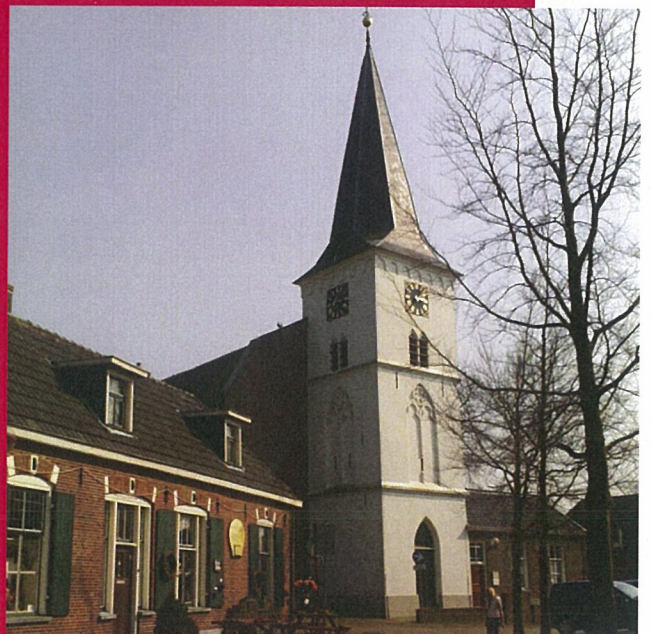


Gemeente Rijssen-Holten

Parkeernotitie Holten-centrum



Omdat we ons verplaatsen

Behoort bij besluit
van de raad van RIJSSEN-HOLTEN
d.d. 28-06-2012 nr 49

mij bekend,
de griffier

adviseurs
mobiliteit

**Goudappel
Coffeng**

Gemeente Rijssen-Holten

Parkeernotitie Holten-centrum

Datum	23 november 2011
Kenmerk	RSN109/Bkc/1503
Eerste versie	2 maart 2011

Documentatiepagina

Opdrachtgever(s)	Gemeente Rijssen-Holten
Titel rapport	Parkeernotitie Holten-centrum
Kenmerk	RSN109/Bkc/1503
Datum publicatie	23 november 2011
Projectteam opdrachtgever(s)	de heer J. van Eck
Projectteam Goudappel Coffeng	de heren R.H.M. ter Avest en H.D. van Essen
Projectomschrijving	Actualisatie van de parkeernota voor het centrum van Holten.
Trefwoorden	parkeernota, parkeeronderzoek, structuurvisie

Inhoud	Pagina	
1	Inleiding	1
2	Aanpak	2
2.1	Van de praktijk naar een modelmatige aanpak	2
2.2	Acceptabele parkeersituatie	2
3	Zonering onderzoeksgebied	4
3.1	Zonering Holten-centrum	4
4	Parkeersituatie 2011	6
4.1	Inleiding	6
4.2	Ontwikkelingen in het centrum	7
4.3	Parkeerdruk	7
4.3.1	Centrum als geheel	7
4.3.2	Afzonderlijke zones	8
4.4	Motieven	9
4.4.1	Methodiek	9
4.4.2	Centrum als geheel	10
4.4.3	Afzonderlijke zones	10
5	Parkeersituatie 2020	12
5.1	Inleiding	12
5.2	Ontwikkelingen	12
5.3	Parkeeraanbod winkelzone	14
5.4	Parkeerbalans winkelzone	15
5.5	Conclusies huidige en toekomstige parkeersituatie	16
6	Parkeerregulering	17
6.1	Parkeerregulering winkelzone	17
6.2	Te reguleren gebied	17
6.3	Effect parkeerregulering	20
7	Conclusies en aanbevelingen	21
7.1	Conclusies	21
7.2	Aanbevelingen	22
	Bijlagen	
1	Onderzoek 2005	
2	Functiegegevens voor Holten in 2005	

1

Inleiding

Het centrumgebied is van vitaal belang voor de kern Holten. Er vinden veel activiteiten plaats, mensen komen er samen om in hun dagelijkse behoefte te voorzien en te recreëren. De kom heeft verschillende functies tegelijkertijd; juist die combinatie maakt het tot een centrum, maar die verschillende functies kunnen elkaar ook in de weg zitten. Zowel door hun feitelijk ruimtegebrek als de effecten die met de functies gepaard gaan kunnen tot conflicten leiden. Een goede afstemming tussen de verschillende functies in relatie met het toekomstperspectief dat voor Holten wordt beoogd is daarom noodzakelijk. De gemeente heeft dit in een structuurvisie voor de kom Holten vastgelegd.

Ter ondersteuning van deze structuurvisie heeft de gemeente Rijssen-Holten opdracht gegeven om een actualisatie te maken van de parkeernota. Onderdeel van deze parkeernota zijn de recente ontwikkelingen in het centrum van Holten. De gemeente wil antwoord op een aantal vragen:

- Wat is de gewenste/noodzakelijke omvang van het parkeren in Holten in de huidige situatie?
- Wat is de gewenste/noodzakelijke omvang van het parkeren in Holten voor langere termijn, rekening houdend met de ontwikkelingen in het centrum?

Deze rapportage gaat eerst in op de parkeersituatie in 2011 en kijkt vervolgens vooruit naar de toekomstige parkeersituatie (met als prognosejaar 2020). De parkeersituatie 2011 is gebaseerd op het parkeeronderzoek 2011, waarvan de resultaten in bijlage 1 zijn opgenomen. Het parkeeronderzoek 2011 is een herhaling van het parkeeronderzoek dat in 2005 door ons is uitgevoerd, met dien verstande dat in 2011 is uitgegaan van een langere onderzoeksperiode: er is geteld op een donderdag, vrijdag en zaterdag (in 2005 op donderdag en zaterdag), terwijl op de zaterdag is geteld van 06.00 tot 18.00 uur (in 2005 van 11.00 tot 18.00 uur). Dit levert een nauwkeurig en betrouwbaar beeld van de huidige parkeersituatie in het centrum van Holten. Op basis van de dynamische parkeerbalans wordt de toekomstige parkeersituatie in 2020 in beeld gebracht en worden voorstellen gedaan om de parkeersituatie in het centrum in de toekomst acceptabel te houden.

2

Aanpak

In deze paragraaf wordt de aanpak van het in kaart brengen van de parkeersituatie in 2011 en in 2020 toegelicht. Allereerst wordt in paragraaf 2.1 de vertaling van het parkeeronderzoek naar de *DYNAMISCHE PARKEERBALANS*[©] toegelicht. In paragraaf 2.2 wordt vervolgens beschreven wat in dit rapport wordt verstaan onder een acceptabele parkeersituatie.

2.1 Van de praktijk naar een modelmatige aanpak

De situatie in 2011 is in kaart gebracht aan de hand van een parkeeronderzoek in het centrum van Holten (zie bijlage 1). Deze praktijksituatie is vervolgens omgezet in de *DYNAMISCHE PARKEERBALANS*[©], waarmee de parkeersituatie modelmatig in kaart kan worden gebracht. Deze modelmatige benadering van de parkeersituatie in het centrum van Holten biedt de mogelijkheid om de invloed van de toekomstige ontwikkelingen op de parkeersituatie te bepalen (zie hoofdstuk 4 en 5). Door de vrijwel gelijkblijvende parkeerdruk tussen 2005 en 2011 (zie hoofdstuk 3) zijn er geen redenen om de kencijfers in de dynamische parkeerbalans voor 2020 aan te passen.

2.2 Acceptabele parkeersituatie

Van een uitstekende parkeersituatie is sprake als de zoektijd naar een parkeerplaats verwaarloosbaar is. Uit de ervaring van Goudappel Coffeng blijkt dat bij een bezettingsgraad hoger dan 80 tot 90% de zoektijd naar een parkeerplaats sterk toeneemt. Wanneer de zoektijd toeneemt, zal de bereikbaarheid van een locatie afnemen en de verkeersoverlast voor de omgeving toenemen. De bezettingsgraad vormt hiermee een kwaliteitsmaat voor de 'vol-ervaring' bij parkeerders.

Een norm van 80% geldt voor grotere gebieden met veel kortparkeerders en een norm van 90% voor gebieden met voornamelijk langparkeerders. De norm van 85% wordt gebruikt voor gemêleerde gebieden of voor gebieden met een versnipperd parkeeraan-

bod. Voor het centrum van Holten wordt daarom de norm van 85% (parkeerdruk) gebruikt als maat voor een goede parkeersituatie.

Wanneer de parkeerdruk op het maatgevende moment hoger is dan de gestelde norm, is er sprake van een tekort aan parkeerplaatsen om een kwalitatief goede parkeersituatie te bieden. Bij een parkeerdruk hoger dan 100% is er ook in absolute zin sprake van een tekort aan parkeerplaatsen. Wanneer de parkeerdruk op het maatgevende moment lager is dan de gestelde norm, kan gesteld worden dat er (ruim) voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn en dat er nog parkeerruimte 'over' is.

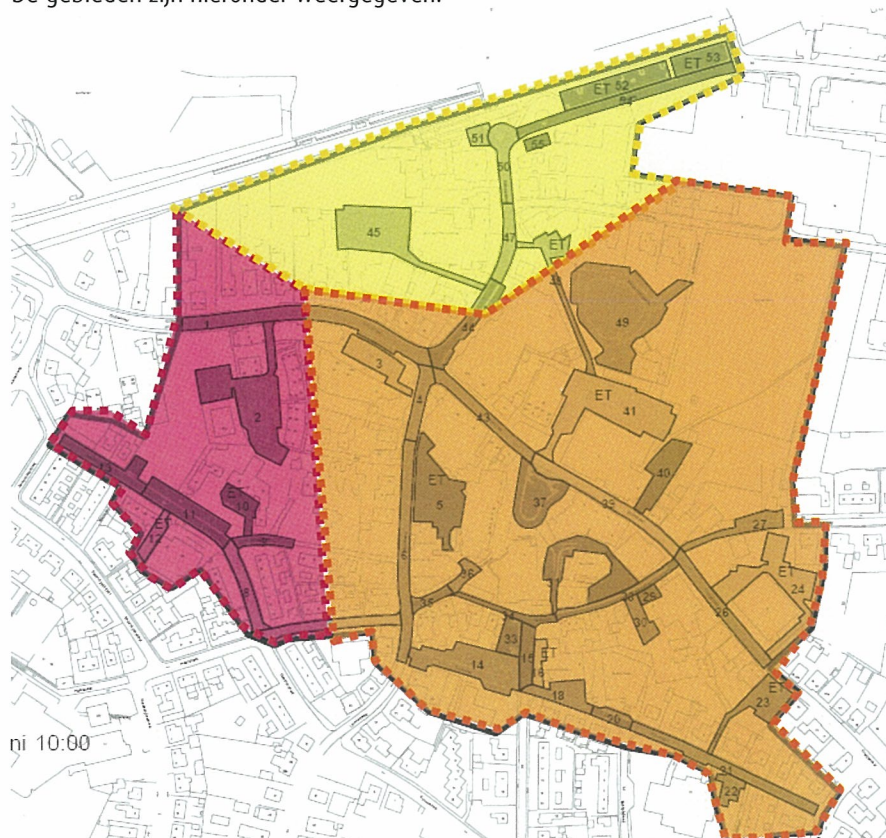
De uitkomsten van het parkeeronderzoek 2011 en de *DYNAMISCHE PARKEERBALANS*© zijn beoordeeld aan de hand van het uitgangspunt dat er sprake is van een acceptabele parkeersituatie bij een maximale parkeerdruk van 85%.

3

Zonering onderzoeksgebied

3.1 Zonering Holten-centrum

Om een gedetailleerdere parkeersituatie van het centrum te berekenen is het onderzoeksgebied opgedeeld in drie zones. Een woonzone, stationszone en een winkelzone. De gebieden zijn hieronder weergegeven:



Figuur 3.1: Zonering Holten-centrum (paars: woonzone, geel: stationszone en oranje: winkelzone)

Deze zone indeling heeft consequenties voor het parkeeraanbod in het centrum, het aanbod hierbinnen wordt beperkt tot de directe omgeving waardoor er een realistischer beeld over de parkeersituatie in het centrum ontstaat.

In tabel 3.1 zijn de consequenties voor de zonering opgenomen. Binnen de stationszone wordt enkel het beschikbare parkeeraanbod in mindering gebracht op het totaal. In de woonzone wordt naast het parkeeraanbod ook het aantal woningen in dit gebied niet meer meegerekend voor de balans, in tabel 3.1 is dit nader gespecificeerd.

Effect hiervan is dat de parkeervraag van de functies in het kerngebied van Holten verdeeld worden over het beschikbare aanbod rond de winkels en niet in de woon- en of stationsgebieden.

	aantal eengezinswoningen	aantal meergezinswoningen	aantal parkeerplaatsen
stationszone	-	-	124
woonzone	30	59	138
winkelzone	88	60	548
totaal	118	119	810 ¹

Tabel 3.1: Effecten van de zone indeling op de functies en parkeeraanbod

¹ Het parkeerterrein achter de Rabobank (Oranjestraat), met een totale capaciteit van 28 parkeerplaatsen, is afgesloten door middel van een slagboom. Daarom is dit terrein niet meegenomen in de totale parkeercapaciteit van 810 parkeerplaatsen.

4

Parkeersituatie 2011

4.1 Inleiding

In september 2011 is door Goudappel Coffeng een parkeeronderzoek op straat uitgevoerd. Dit onderzoek betrof een herhaling van het onderzoek zoals dat in juni 2005 is uitgevoerd. Beide onderzoeken zijn met elkaar vergelijkbaar doordat ze in vergelijkbare perioden (buiten het toeristische seizoen) zijn uitgevoerd.

Het parkeeronderzoek betrof een telling en kentekenregistratie van geparkeerde auto's in straten en op terreinen in de openbare ruimte, verdeeld over 58 secties in het centrum. De meting is uitgevoerd op:

- donderdag 22 september 2011 van 06.00 tot 21.00 uur;
- vrijdag 23 september 2011 van 06.00 tot 18.00 uur;
- zaterdag 24 september van 06.00 tot 18.00 uur.

Door het parkeeronderzoek kan de huidige situatie ten aanzien van parkeerdruk, de verdeling over het centrum en de parkeermotieven (bewoners, werkers en bezoekers) worden waargenomen en geregistreerd.

In bijlage 1 zijn de sectie-indeling en de resultaten van de parkeerdruk en motiefverdeling op overzichtskaarten weergegeven.

4.2 Ontwikkelingen in het centrum

Tussen 2005 en 2011 heeft er in het centrum van Holten geen grootschalige ontwikkeling plaatsgevonden. De volgende ontwikkelingen zijn van belang:

- De verhuizing van het gemeentehuis naar Rijssen, in het voormalige gemeentehuis mis nu het Kulturhus gevestigd.
- De capaciteit van het parkeerterrein Kalfstermansweide is uitgebreid: van 31 parkeerplaatsen naar 66 parkeerplaatsen. Het zuidelijk deel van het huidige terrein is voor kort parkeren (39 parkeerplaatsen) en het noordelijk deel voor lang parkeren (27 parkeerplaatsen).
- De toenmalige leegstand opgevuld door niet dagelijkse detailhandel. In de tabellen (4.1 en 4.2) zijn de ontwikkelingen afgezet tegen de metrages.

opgeheven	metrages	omschrijving
kantoor met baliefunctie	- 1970	gemeentehuis
kantoor zonder baliefunctie	- 1179	gemeentehuis

Tabel 4.1: Opgeheven functies in de periode 2005-2011

toevoegingen	metrages	omschrijving
detailhandel	650	was leegstand
sociaal-culturele accommodatie	3060	Kulturhus in gemeentehuis
horeca	238	Kulturhus

Tabel 4.2: Toegevoegde functies in de periode 2005-2011

Naast de hierboven genoemde ontwikkelingen hebben er ook een aantal verschuivingen plaatsgevonden in het centrum van Holten. De Houtbeurs (doe-het-zelf zaak) is failliet gegaan, de winkelruimte is overgenomen door de Zeeman, de oorspronkelijke winkelruimte van de Zeeman is toegevoegd aan de Albert Heijn. Deze verschuivingen brengen echter geen vergroting of verkleining van het totale aantal functies met zich mee.

4.3 Parkeerdruk

4.3.1 Centrum als geheel

- De parkeerdruk voor het centrum als geheel (stationszone, woonzone en winkelzone) is in 2011 lager dan in 2005 (zie tabel 4.3). Op het drukste uur was de parkeerdruk in 2005 68% (donderdag 9 juni 2005 om 10.00 uur). In 2011 is de parkeerdruk op het drukste uur 60% (donderdag 22 september 11.00 uur). De parkeerdruk op het drukste uur op de zaterdag (11.00 uur) ligt in 2011 een fractie hoger dan in 2005 (56% om 54%).

- De afname van de parkeerdruk op de donderdag is het gevolg van de toevoeging van extra parkeercapaciteit in het centrum², het aantal parkeerders is vrijwel gelijk gebleven. Op de zaterdag is wel een toename waarneembaar in het aantal parkeerders, maar deze is ongeveer gelijk aan de toename van de extra parkeercapaciteit. Per saldo resulteert dit in een vrijwel gelijkblijvende parkeerdruk.
- Op de vrijdag in 2011 is de parkeerdruk in het centrum het hoogst om 14.00 uur (59%). Dit houdt verband met de weekmarkt.

dag	parkeercapaciteit	bezetting drukste uur (absoluut)	bezetting drukste uur (relatief)
<i>2005</i>			
donderdag (10.00 uur)	737	502	68%
zaterdag (11.00 uur)	737	399	54%
<i>2011</i>			
donderdag (11.00 uur)	810	489	60%
vrijdag (14.00 uur)	810	476	59%
zaterdag (11.00 uur)	810	451	56%

Tabel 4.3: Parkeerdruk in centrum als geheel in 2005 en in 2011

4.3.2 Afzonderlijke zones

- In de afzonderlijke zones is de parkeerdruk op het drukste moment op de donderdag (11.00 uur), vrijdag (14.00 uur) en zaterdag (11.00 uur) acceptabel. De bezettingsgraad is op die momenten in alle zones ruim beneden de 85% (zie tabel 4.4). Dit betekent dat er overcapaciteit is in de zones, waardoor overloop tussen zones in principe mogelijk is.
- In de winkel- en stationszone komt echter *lokaal* wél een hoge parkeerdruk voor. Dit is weergegeven op de kaarten met de parkeerbezetting op het drukste uur op donderdag 22 september (11.00 uur), vrijdag 23 september (14.00 uur) en zaterdag 24 september 2011 (11.00 uur). Het parkeerterrein C1000 (Larensweg), het Kerkplein, de Smidsbelt (allen in de winkelzone) en het parkeerterrein naast het station (in de stationszone) hebben op de drukste momenten op de donderdag, vrijdag en zaterdag een bezettingsgraad hoger dan 85%. Op de vrijdagmiddag is de Smidsbelt afgesloten voor autoverkeer in verband met de weekmarkt. De parkeerdruk (bezettingsgraad > 85%) concentreert zich dan op het parkeerterrein bij de Albert Heijn en het Meer-manspad. Op de zaterdagochtend is de parkeerdruk op het parkeerterrein bij de Albert Heijn en op de Kalfstermansweide (zuidelijk deel) eveneens hoog (bezettingsgraad > 85%).

² Het verschil in parkeercapaciteit tussen 2005 (737 parkeerplaatsen) en 2011 (810 parkeerplaatsen) is 73 parkeerplaatsen. Dit is te verklaren door de toevoeging van extra parkeersecties in het parkeeronderzoek 2011 (+ 22 parkeerplaatsen), de uitbreiding van Kalfstermansweide in 2006 (+ 35 parkeerplaatsen) en verschil in het bepalen van de capaciteit per parkeersectie (+ 16 parkeerplaatsen).

- Opvallend is dat in de winkelzone op de donderdagochtend (11.00 uur) de parkeerdruk in het westelijk deel van de Tuinstraat (tussen Larenseweg en Bushofstraat), de Boschkampstraat (tussen Kerkstraat en Tuinstraat) en Kerkstraat (tussen Smidsbelt en Kerkplein) hoog is (bezettingsgraad >85%). Op de vrijdag en de zaterdag is de parkeerdruk in deze straten lager (bezettingsgraad <85%).
- In de woonzone is de parkeerdruk op alle momenten acceptabel (bezettingsgraad <85%).

	parkeercapaciteit	bezetting op het drukste uur					
		donderdag (11.00 uur)		vrijdag (14.00 uur)		zaterdag (11.00 uur)	
		abs.	rel.	abs.	rel.	abs.	rel.
stationszone	124	83	67	74	60	55	44
woonzone	138	70	51	50	36	63	46
winkelzone	548	336	61	349	64	333	61
totaal	810	489	60	473	58	451	56

Tabel 4.4: Parkeerdruk in afzonderlijke zones in 2011

4.4 Motieven

4.4.1 Methodiek

De hiervoor beschreven parkeerdruk geeft geen inzicht in wie er parkeren op de verschillende plaatsen. Om op een eenvoudige manier te bepalen wie gebruik maken van de openbare parkeerplaatsen in een bepaald gebied, is de hiernavolgende onderzoeksmethode toegepast:

- 's Morgens vóór 06.00 uur zijn alle kentekens van de in het gebied geparkeerde auto's genoteerd. Deze kentekenopname is om 09.00 en 11.00 uur herhaald. Er mag van worden uitgegaan dat de auto's die vóór 06.00 uur zijn waargenomen, toebehoren aan de bewoners van het gebied. Door deze kentekens te vergelijken met de waarneming van 09.00 en 11.00 uur, is nagegaan of de bewoner vóór 09.00 uur met de auto vertrekt of dat de auto gedurende de rest van de dag blijft staan.
- De auto's die voor het eerst om 09.00 uur zijn waargenomen en er om 11.00 uur nog staan, behoren toe aan de 'werkers' in het gebied.
- Auto's die alleen om 09.00 of 11.00 uur zijn geregistreerd, behoren toe aan bezoekers.

Op deze wijze is relatief eenvoudig te bepalen hoeveel parkeerplaatsen (en in welke secties) bezet zijn door bewoners, werkers en bezoekers van het onderzochte gebied. Dit is weergegeven op de kaarten met het parkeermotief op de donderdag 22 september (11:00 uur), vrijdag 23 september (15:00 uur³) en zaterdag 24 september 2011 (11:00 uur).

³ Op de vrijdag is 14.00 uur het drukste uur qua bezetting. De motiefmetingen zijn uitgevoerd om 06.00, 09.00, 11.00 en 15.00 uur, vandaar dat voor de vrijdag is uitgegaan van 15.00 uur en niet van 14.00 uur.

In relatie tot de parkeerdruk is het vooral van belang om te weten welk deel van de parkeercapaciteit wordt ingenomen door werkers. In een winkelzone kan een hoge parkeerdruk in combinatie met een hoog aandeel parkerende werkers leiden tot een capaciteitstekort voor kort parkerende bezoekers. Dit heeft negatieve consequenties voor de bereikbaarheid en aantrekkelijkheid van de winkelzone voor bezoekers. In de volgende paragrafen wordt daarom ingegaan op het aandeel werkers in het centrum als geheel en in de afzonderlijke zones.

4.4.2 Centrum als geheel

Het aandeel werkers is in het centrum als geheel op de donderdag het hoogst. Bijna de helft van de parkeercapaciteit (48%) wordt dan ingenomen door werkers (zie tabel 5.4a tot en met 5.4c). Op de vrijdag (22%) en de zaterdag (24%) wordt ongeveer een kwart van de parkeercapaciteit ingenomen door werkers.

	parkeercapaciteit	bezetting	aandeel werkers	
			abs.	rel.
stationszone	124	83	69	83%
woonzone	138	70	24	34%
winkelzone	548	336	142	42%
totaal	810	489	235	48%

Tabel 4.5a: Aandeel werkers op donderdag 22 september, drukste uur (11.00 uur)

	parkeercapaciteit	bezetting	aandeel werkers	
			abs.	rel.
stationszone	124	74	43	58%
woonzone	138	50	2	4%
winkelzone	548	349	61	17%
totaal	810	473	106	22%

Tabel 4.5b: Aandeel werkers op vrijdag 23 september, drukste uur (15.00 uur)

	parkeercapaciteit	bezetting	aandeel werkers	
			abs.	rel.
stationszone	124	55	33	60%
woonzone	138	63	4	6%
winkelzone	548	333	69	21%
totaal	810	451	106	24%

Tabel 4.5c: Aandeel werkers op zaterdag 24 september, drukste uur (11.00 uur)

4.4.3 Afzonderlijke zones

- Het aandeel werkers is het hoogst in de stationszone. Meer dan de helft van de parkeercapaciteit wordt in de stationszone ingenomen door werkers. Dit is te verklaren door de aanwezigheid van P&R (reizigers komen met de auto en reizen verder per

trein) en het bedrijf Enkco (vleesverwerking). Het aandeel werkers is in de stationszone het hoogst op de donderdag (83%); op de vrijdag (58%) en zaterdag (60%) is dit aandeel lager. Dit betekent dat er op de vrijdag en zaterdag vanuit de woon- en winkelzone overloop (van parkerende werkers) naar de stationszone mogelijk is. Met de realisatie van een P&N-terrein⁴ aan de westzijde van het station wordt op termijn extra parkeercapaciteit aan de stationszone toegevoegd (ca. 50 parkeerplaatsen). Dit verruimt de mogelijkheden voor overloop van parkerende werkers vanuit de woon- en winkelzone naar de stationszone.

- In de woonzone is het aandeel werkers – uitgezonderd de donderdag – relatief gering: nog geen 10% van de parkeercapaciteit wordt dan ingenomen door werkers. Op de donderdag is het aandeel werkers in de woonzone 34%.
- In de winkelzone wordt op de donderdag bijna de helft (42%) van de parkeercapaciteit ingenomen door werkers. Op de vrijdag (17%) en zaterdag (21%) is dit aandeel lager. Het lagere aandeel op de vrijdag is te verklaren door de weekmarkt op de Smidsbelt. In verband met de weekmarkt hebben winkeliers onderling afgesproken dat het eigen personeel buiten de winkelzone parkeert.
- In paragraaf 4.3 werd geconcludeerd dat er lokaal in de stations- en winkelzone een te hoge parkeerdruk is (bezettingsgraad > 85%). Uit tabel 4.6 blijkt dat de parkeerterreinen in de stations- en winkelzone die een te hoge parkeerdruk kennen, substantieel worden gebruikt door werkers. Op de donderdag is het aandeel werkers het hoogst, bijna de helft van de parkeercapaciteit wordt op deze terreinen dan bezet door werkers. Op de vrijdag en zaterdag is dit aandeel lager. Het Kerkplein en het parkeerterrein naast het station hebben zowel op donderdag, vrijdag als zaterdag een hoog aandeel werkers. Concluderend kan worden gesteld dat deze parkeerterreinen op het drukste moment zowel een kwantitatief parkeerprobleem (te hoge parkeerdruk) als een kwalitatief parkeerprobleem (bezetting door werkers) hebben. Een oplossing is het verminderen van het aandeel werkers op deze parkeerterreinen door parkeerregulering. Hiermee komt capaciteit vrij, die benut kan worden voor kort parkerende bezoekers.

parkeerterrein	capaciteit	bezettingsgraad			aandeel werkers		
		donderdag*	vrijdag	zaterdag	donderdag	vrijdag	zaterdag
Lareneweg (C1000)	47	100%	89%	87%	20%	7%	2%
Smidsbelt	33	88%	n.v.t.**	97%	14%	0%	16%
Albert Heijn	73	52%	95%	85%	8%	1%	8%
Kalfstermansweide (noord)	27	56%	89%	41%	87%	0%	64%
Kalfstermansweide (zuid)	39	23%	54%	92%	89%	0%	19%
Station***	57	>100%	93%	81%	83%	64%	63%
Tuinstraat	44	89%	70%	36%	41%	19%	13%
Kerkplein	16	>100%	>100%	>100%	53%	24%	45%

* donderdag 11.00 uur, vrijdag 15.00 uur en zaterdag 11.00 uur;
 ** niet van toepassing in verband met de weekmarkt op de Smidsbelt;
 *** sectie 52 en sectie 53 in parkeeronderzoek 2011.

Tabel 4.6: Aandeel werkers op parkeerterreinen in stations- en winkelzone

⁴ Park & Nature.





18
14
12
10
8
6
4
2

16
14
12
10
8
6
4
2



grind 'kerk 'De Kerkhofweg'

Kerkhofweg

Kalfstermansweide

Dorpkerk

Kerkhofweg

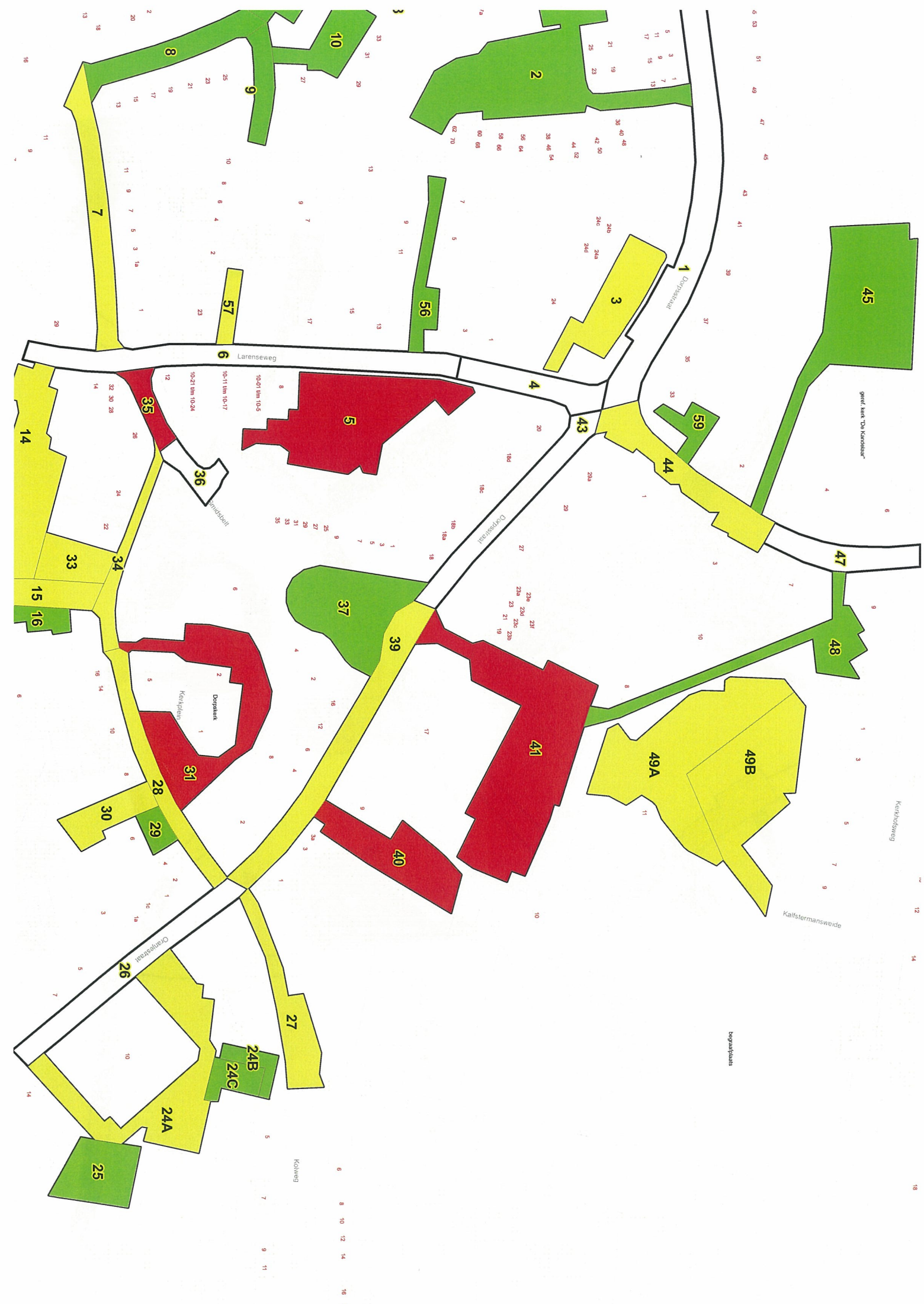
Kollweg

Oudesteeg

Larenseweg

Expansieweg

Expansieweg





5

Parkeersituatie 2020

5.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de toekomstige parkeersituatie in de *winkelzone*. Als gevolg van centrumontwikkelingen zal vooral de parkeersituatie in de winkelzone veranderen. In de stationszone - uitgezonderd de realisatie van het P&N-terrein - en de woonzone zijn tot en met 2020 geen grootschalige wijzigingen in de parkeersituatie voorzien. De toekomstige parkeersituatie is gebaseerd op de *DYNAMISCHE PARKEERBALANS*[©]. In hoofdstuk 2 (Aanpak) is toegelicht hoe deze balans is opgebouwd.

5.2 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 5.1). Het autoluw maken van de Dorpsstraat/Smidsbelt is onderdeel van de herinrichting van het centrum.

In het kader van de herinrichting van het centrum zal ondermeer het plan Schuppert ontwikkeld gaan worden en moet er rekening worden gehouden met een eventuele vergroting van de Albert Heijn. Plan Schuppert is een grootschalige ontwikkeling met winkels en woningen. Binnen het plan komt ruimte voor een supermarkt, horeca en niet dagelijkse detailhandel. Verwacht wordt dat een supermarkt van de zuidkant van het centrum hier naar toe zal verhuizen waarna de oorspronkelijke winkel gevuld zal worden met niet dagelijkse detailhandel. Op de verdieping van de kerk wordt rekening gehouden met een kleine sociaal-culturele accommodatie van ongeveer 150 m². In de tabellen 5.1 en 5.2 zijn de ontwikkelingen in het centrum afgezet tegen de metrages.

opgeheven	metrages	omschrijving
detailhandel (niet-dagelijks)	- 3.225	plan Schuppert
dagelijkse detailhandel	- 595	oude pand supermarkt

Tabel 5.1: Opgeheven functies tussen 2011 en 2020

5.3 Parkeeraanbod winkelzone

De herinrichting van het centrum heeft consequenties voor het parkeeraanbod in de winkelzone. De volgende ontwikkelingen zijn in de periode tot en met 2020 voorzien:

- De parkeerterreinen Kalfstermansweide, Albert Heijn en Meermanspad worden gereconstrueerd. In de huidige situatie (2011) is het parkeeraanbod op deze drie parkeerterreinen gezamenlijk 164 parkeerplaatsen⁵. Het nieuwe parkeerterrein 'Kalfstermansweide' krijgt een totale capaciteit van 210 parkeerplaatsen (waarvan ca. 190 zijn voorzien op de Kalfstermansweide en circa 20 langs het Meermanspad).
- De gemeente wil in het kader van VSP fase 1 de kruising Larensesweg - Stationsstraat - Dorpsstraat reconstrueren. Dit heeft als gevolg dat er 11 parkeerplaatsen op het parkeerterrein tegenover de Zeeman worden opgeheven. Het totale (toekomstige) parkeeraanbod op dit terrein komt daarmee op 19 parkeerplaatsen.
- De gemeente wil in het kader van VSP fase 1 het centrum autoluw maken. Dit heeft tot gevolg dat een deel van de parkeerplaatsen langs de Dorpsstraat (tussen Larensesweg en Kerkstraat/Kolweg) en op de Smidsbelt wordt opgeheven. In de huidige situatie is het parkeeraanbod langs de Dorpsstraat en op de Smidsbelt 42 parkeerplaatsen. Er is nog geen besluit genomen in welke mate de Dorpsstraat/Smidsbelt autovrij wordt. In dit onderzoek wordt uitgegaan van het opheffen van 23 parkeerplaatsen. Dit betekent dat er in de toekomstige situatie een parkeeraanbod van 19 parkeerplaatsen blijft. De exacte situering van deze parkeerplaatsen is nog niet vastgesteld.
- Het parkeerterrein aan de Tuinstraat (achter het Kulturhus) wordt uitgebreid van 56 naar 92 parkeerplaatsen. Dit betekent 36 parkeerplaatsen extra.
- Als gevolg van deze ontwikkelingen neemt het parkeeraanbod in de winkelzone per saldo toe met 48 parkeerplaatsen. Dit betekent een toekomstig parkeeraanbod in de winkelzone van 596 parkeerplaatsen (tegenover 548 parkeerplaatsen in de huidige situatie).

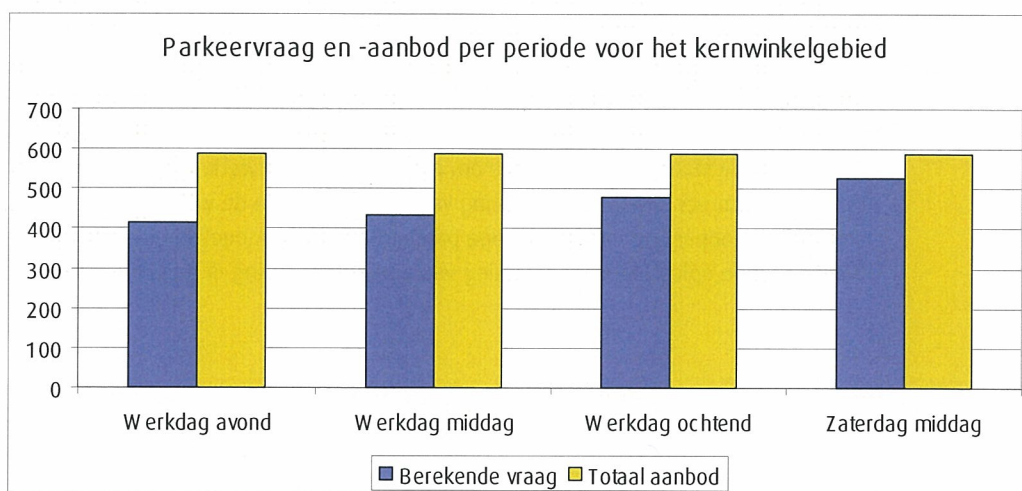
parkeerterrein	aantal plaatsen
herinrichting kalfstermansweide	+46
reconstructie kruispunt larensesweg-stationsstraat	-11
autoluwe dorpsstraat/smidsbelt	-23
vergroten parkeerterrein tuinstraat	+36
totaal	+48

Tabel 5.3: Wijzigingen in het parkeeraanbod in de winkelzone tussen 2011 en 2020

⁵ Kalfstermansweide 66 parkeerplaatsen, Albert Heijn 73 parkeerplaatsen en Meermanspad 25 parkeerplaatsen.

5.4 Parkeerbalans winkelzone

Voor de toekomstige parkeersituatie van het centrum van Holten worden de toekomstige parkeervraag en het toekomstige parkeeraanbod berekend. Door de geplande ontwikkelingen neemt de vraag naar parkeerplaatsen toe, terwijl gelijktijdig het aanbod van parkeerplaatsen toeneemt.



Figuur 5.2: Parkeervraag en -aanbod in de winkelzone (2020) (n=596)

periode	berekende vraag	totaal aanbod	saldo	bezetting (%)
werkdag avond	413	596	183	69
werkdag middag	434	596	162	73
werkdag ochtend	478	596	118	80
zaterdag middag	528	596	68	89

Tabel 5.4: Parkeervraag en -aanbod in de winkelzone (2020)

Uit figuur 5.1 en tabel 5.4 blijkt dat in de toekomstige situatie alleen op de zaterdagmiddag sprake is van een onacceptabele parkeersituatie in de winkelzone (bezettingsgraad > 85%). Op de andere momenten is de parkeersituatie acceptabel. Op basis van de resultaten van het parkeeronderzoek 2011 is het de verwachting dat de parkeerdruk het hoogst zal zijn op het parkeerterrein Kalfstermansweide (Albert Heijn), het parkeerterrein aan de Larenseweg (C1000) en op het Kerkplein. De parkeerdruk op Kalfstermansweide zal door het wegvallen van parkeercapaciteit op de Dorpsstraat/Smidsbelt (licht) toenemen.

5.5 Conclusies huidige en toekomstige parkeersituatie

In de huidige (2011) en toekomstige situatie (2020) is er voldoende parkeercapaciteit in het centrum van Holten als geheel. Lokaal is er echter wel sprake van een hoge parkeerdruk (in de stations- en winkelzone), terwijl de toekomstige parkeersituatie op de zaterdag onacceptabel is (bezettingsgraad > 85%). Uit de motiefmeting blijkt dat de winkelzone een kwalitatief parkeerprobleem heeft. De parkeerterreinen in de winkelzone worden substantieel bezet door werkers. Hierdoor blijft er minder parkeerruimte over voor bezoekers van het centrum.

Om de winkelzone voor bezoekers aantrekkelijk te houden is het van belang dat de werkers op een grotere afstand van de winkelzone parkeren, zodat de parkeergelegenheid rond de detailhandel optimaal gebruikt kan worden voor de bezoekers van het centrum. In de stationszone is ruimte om een overloop van werkers uit de winkelzone op te vangen. Om een goede doorstroming van het parkeren in de winkelzone te bewerkstelligen, is aanpassing van het huidige parkeerbeleid een mogelijkheid. Een voor de hand liggende oplossing is de invoering van parkeerregulering in de winkelzone.

6

Parkeerregulering

6.1 Parkeerregulering winkelzone

De vraag is welke vorm van regulering het meest effectief is voor Holten. Gebruikelijke reguleringsvormen zijn: parkeerschijfzones (blauwe zone), vergunninghouderzones en zones met betaald parkeren of een combinatie van deze verschillende reguleringsvormen. De kern Rijssen heeft bijvoorbeeld al jaren een blauwe zone⁶. Binnen deze reguleringsvormen zijn weer mogelijkheden wat betreft de regulering zelf: differentiatie in parkeertijden, doelgroepen en tarieven.

De parkeerregulering kan bijdragen aan een efficiënter gebruik van de parkeerplaatsen in de winkelzone. Gezien de schaalgrootte van en de parkeerdruk op de winkelzone kan worden volstaan met de invoering van een blauwe zone (in plaats van betaald parkeren). Dit komt overeen met het reguleringsbeleid dat in vergelijkbare kernen in Nederland wordt gehanteerd. In de verstedelijkingsklasse 5 (waar Rijssen-Holten onder valt) komt in Nederland nauwelijks betaald parkeren voor, behalve in de toeristische en de grotere kernen met een regiofunctie.

In een blauwe zone worden de aanwezige parkeerplaatsen gemarkeerd met een blauwe streep, de P-tegel wordt verwijderd en er is sprake van een parkeerduurbeperking (maximaal 0,5 tot 2 uur). Het naleven van de parkeerduurbeperking door parkeerders moet worden gehandhaafd door de inzet van buitengewone opsporingsambtenaren (BOA's) of politie. Hieraan zijn voor de gemeente kosten verbonden.

6.2 Te reguleren gebied

Bezoekers van de winkelzone moeten eenvoudig kunnen parkeren in de directe omgeving van de winkels en horeca. Het te reguleren gebied zal dus rond het 'kernwinkelgebied' liggen. Voorgesteld wordt om de Smidsbelt als centraal punt aan te houden en daaromheen een lijn te trekken over de Kerkstraat, Larenseweg, Stationsstraat en het nieuwe parkeerterrein Kalfstermansweide. De oostelijke grens van het gebied loopt evenwijdig met de grens van Kalfstermansweide (zie figuur 6.1).

⁶ Blauwe zone met betaald parkeren na 1,5 uur (1,5 uur gratis) in twee garages.



Figuur 6.1: Te reguleren gebied in de winkelzone

De belangrijkste argumenten voor deze afbakening zijn:

- dit zijn de parkeerplaatsen het dichtst bij de winkels en horeca en dus geschikt voor kort parkerende bezoekers;
- op grond van het ASVV2004⁷ 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;
- parkeren concentreren op de grotere parkeerterreinen, zodat er zo weinig mogelijk zoekverkeer ontstaat;
- de parkeerplaatsen bij de supermarkten moeten in ieder geval gebruikt worden voor kort parkeerders.

De noordelijke grens van de blauwe zone moet nog worden vastgesteld. Het vraagpunt is of de volledige capaciteit van het nieuwe parkeerterrein Kalfstermansweide wordt bestemd voor kort parkeren (en dus onderdeel wordt van de blauwe zone) of dat een deel wordt gehandhaafd voor vrij parkeren (als in de huidige situatie). Door middel van een parkeeronderzoek kan onderzocht worden wat de effecten zijn wanneer een deel van de capaciteit wordt gehandhaafd voor vrij parkeren. Op basis van de bezetting en de parkeermotieven (bezoekers, werkers) zal beoordeeld moeten worden of er sprake is van een acceptabele parkeersituatie in zowel het gereguleerde gebied als in het gebied met vrij parkeren. In figuur 6.1 is daarom het noordelijk deel van het nieuwe parkeerterrein Kalfstermansweide (ca. 50 parkeerplaatsen) als 'optionele blauwe zone' aange-merkt.

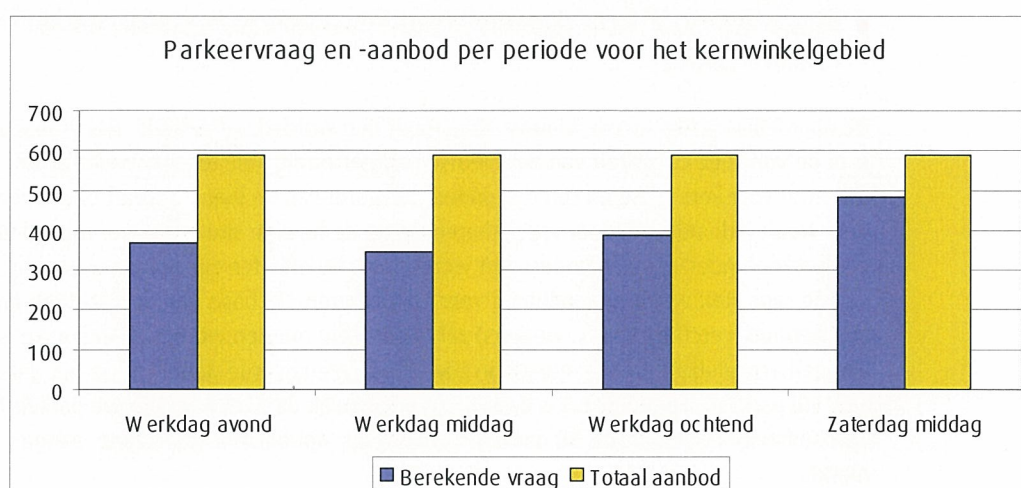
In het kader van de toekomstige parkeersituatie in centrum-zuid (het gebied tussen Dorpsstraat, Larenseweg en Kerkstraat) is een aparte parkeerbalans opgesteld voor dit gebied. De resultaten van deze balans zijn opgenomen in de notitie 'Centrumontwikkeling Holten, effecten op parkeersituatie centrum-zuid' (kenmerk RSN118/Bes/1521). In deze notitie wordt voorgesteld om het parkeerterrein Tuinstraat op te nemen in de blauwe zone. Hierdoor kan dit terrein fungeren als overloopterrein voor het parkeerterrein aan de Larenseweg (C1000) en de functies aan de Smidsbelt. In figuur 6.1 is het parkeerterrein Tuinstraat optioneel opgenomen als onderdeel van de blauwe zone.

Het afgebakende gebied (exclusief de optionele gebieden) heeft een capaciteit van ongeveer 260 parkeerplaatsen, dit is ongeveer de helft van de totale (toekomstige) parkeercapaciteit van de winkelzone. In overleg met de middenstand en de afdeling handhaving zullen de uiteindelijke grenzen moeten worden bepaald. Een deel van het parkeerterrein is gelegen op eigen terrein van de ondernemers. De gemeente zal hierover in overleg moeten treden met de eigenaren. Zowel de ondernemers als gemeente zijn gebaat bij een gezamenlijke oplossing om het parkeren in de winkelzone op een efficiënte en eenduidige manier vorm te geven.

⁷ Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom.

6.3 Effect parkeerregulering

Met de dynamische parkeerbalans is doorgerekend wat het effect is van de parkeerregulering op de toekomstige parkeervraag in de winkelzone. Dit is weergegeven in figuur 6.2 en tabel 6.1. Hieruit blijkt dat door het op afstand zetten van lang parkeerders op alle momenten in de week er sprake is van een acceptabele parkeersituatie (bezettingsgraad <85%). Dit is een kwaliteitsimpuls voor de winkelzone, die zoekverkeer en parkeeroverlast voorkomt.



Figuur 6.2: Parkeervraag en -aanbod in de winkelzone met parkeerregulering (2020) (n=596)

periode	berekende vraag	totaal aanbod	saldo	bezetting (%)
werkdag avond	368	596	228	62
werkdag middag	344	596	252	58
werkdag ochtend	388	596	208	66
zaterdag middag	483	596	113	81

Tabel 6.1: Parkeervraag en -aanbod in de winkelzone met parkeerregulering (2020)

7

Conclusies en aanbevelingen

7.1 Conclusies

- De parkeerdruk in het centrum van Holten is tussen 2005 en 2011 niet toegenomen. In 2005 was de bezettingsgraad op het drukste uur 68%, in 2011 is deze 61%. De parkeerdruk op de zaterdag (drukste uur) is een fractie hoger dan in 2005 (56% om 54%).
- De parkeercapaciteit voor het centrum als geheel is zowel in de huidige als in de toekomstige situatie voldoende, hoewel er in de huidige situatie lokaal (winkelzone, stationsomgeving) en op de toekomstige zaterdagmiddag een te hoge parkeerdruk is (bezettingsgraad >85%).
- De hoge parkeerdruk in de winkelzone is het gevolg van een substantieel aandeel werkers, op de donderdag is dit aandeel bijna 50%. Dit zorgt ervoor dat een deel van de parkeercapaciteit gedurende de dag niet beschikbaar is voor bezoekers. Dit heeft negatieve consequenties voor de bereikbaarheid en aantrekkelijkheid van de winkelzone voor bezoekers.
- Parkeerregulering (in de vorm van de invoering van een blauwe zone) zorgt voor een acceptabele toekomstige parkeersituatie in de winkelzone op alle momenten van de week (bezettingsgraad <85%). Door werkers op afstand te zetten wordt efficiënter gebruik gemaakt van de beschikbare parkeercapaciteit in de winkelzone. De stationszone incl. de capaciteit achter de kerk en de uitbreiding van P&N is beoogd voor langparkeerders, met goede mogelijkheden voor dubbelgebruik werkdagen - weekenden.

7.2 Aanbevelingen

- Een gefaseerde invoering van parkeerregulering in de winkelzone. Op basis van parkeeronderzoek de vinger aan de pols houden en sturen in een geleidelijke invoering van de regulering, daar waar nodig. Dit betreft vooral de regulering van het parkeerterrein Tuinstraat en (een deel van) Kalfstermansweide. De regulering op deze terreinen kan worden gebaseerd op de onderzoeksuitkomsten. Regulering Tuinstraat kan worden gebaseerd op de feitelijke (toekomstige) parkeerdruk op het parkeerterrein langs de Larenseweg (C1000) en het effect van de nieuwe ontsluiting van de Kalfstermansweide vanaf de Stationsstraat (zie hieronder). Bij Kalfstermansweide beoordelen wat het effect is wanneer een deel wordt vrijgehouden voor vrij parkeren (hoe worden beide delen, blauwe zone en vrij parkeren, gebruikt?).
- In de winkelzone is de niet optimale bezetting van het parkeerterrein Kalfstermansweide een aandachtspunt. De dominante verkeersstroom in Holten komt uit het zuiden, via de Larenseweg. Dit zorgt ervoor dat eerst het parkeerterrein bij de C1000 wordt gevuld, gevolgd door de terreinen bij de Smidsbelt en de Albert Heijn. De afgelegen ligging van de Kalfstermansweide, in combinatie met een drukke kruising met de Dorpsstraat, zorgt ervoor dat dit terrein een lage bezettingsgraad heeft (uitgezonderd de zaterdag). Bij de herinrichting van Kalfstermansweide wordt een ontsluiting van de Kalfstermansweide via de Stationsstraat door de gemeente gerealiseerd. In combinatie met een aangepaste hoofdwegenstructuur (VSP fase 1) kan dit zorgen voor een betere verspreiding van de parkeerdruk over de parkeerterreinen in de winkelzone.
- Er moeten genoeg parkeerplaatsen zijn op acceptabele loopafstanden van de verschillende functies. De verschillende groepen zullen ook verschillende loopafstanden accepteren. Bewoners parkeren het liefst voor de eigen woning maar bezoekers zullen maar een minimale loopafstand accepteren. Op grond van het ASVV2004 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.

Bijlage 1

Onderzoek 2011

g	0			0	
		8		8	
aat		6		6	
l		3		3	
osterspad	6			6	
aat	27	2	1	30	
aardenstraat	8			8	
aat	4	5		10	
	42	2		44	
osstraat	4			4	
oschkampsstraat (voor Irenegebouw)	5		1	6	
(naast Irenegebouw)	6		2	8	
	3			3	
	13			13	
uinstraat (uitsluitend bezoekers de Beukenhaeghe)	11			11	
kkenstraat	27			27	onduidelijke vakken
ranjesstraat (achter Rabobank)	30		2	32	Rabobank
ranjesstraat (achter Rabobank)	5			5	P Meenhorst op kent.
ranjesstraat (achter Rabobank)	13			13	P Meenhorst
ranjesstraat (achter Rabobank) (slagboom)	28			28	achter slagboom
at	0			0	
	6			6	
	4	2		6	
erkstraat (voor Kinderboetiek 'Gewoon Leuk')	5			5	
erkstraat (naast Kinderboetiek 'Gewoon Leuk')	12			12	
	12	4		16	
erkstraat	8			8	
	5		2	7	
	4			4	
	0			0	
nidsbelt	33			33	parkeerverbod op vrijdag v
t	5			5	
orpsstraat	25			25	onduidelijke vakken
orpsstraat (Albert Heijn)	70		3	73	
t	0			0	
aat	11			11	
ationsstraat (achter kerk De Kandelaar)	52		4	56	
ationsstraat (achter kerk De Kandelaar)				0	
aat	0			0	
	10			10	onduidelijke vakken
alfstermansweide	66			66	waarvan 1 vak voor electri
aat	0			0	
or station	4		1	5	Inv afgesloten met paal
aast station	35			35	
aast station	22			22	
		6		6	
	5			5	
g	6			6	
		2		2	
osterspad	8		1	9	
chter Vincent Makelaars	5			5	
	777	40	18	3	838

'an 6	1			1
'an 9	1	4	8	13
'an 11		6	11	17
'an 15	1	10	8	19
'an 6	7			7
'an 9	5	20	7	32
'an 11	3	33	9	45
'an 15	3	32	5	40
'an 6	6			6
'an 9	6	1		7
'an 11	4			4
'an 15		2		2
'an 6	2			2
'an 9			2	2
'an 11			2	2
'an 15			2	2
'an 6	2			2
'an 9				
'an 11				
'an 15				
'an 6				
'an 9		2		2
'an 11				
'an 15				
'an 6	15			15
'an 9	13	9	6	28
'an 11	11	7	6	24
'an 15	11	8	4	23
'an 6				
'an 9			8	8
'an 11			8	8
'an 15			5	5
'an 6	4			4
'an 9	1	1	2	4
'an 11	1		2	3
'an 15	1	3		4
'an 6	14			14
'an 9	9	8	14	31
'an 11	8	15	16	39
'an 15	7	17	10	34
'an 6				
'an 9			4	4
'an 11			4	4
'an 15			4	4
'an 6				
'an 9				
'an 11		2		2
'an 15		1		1
'an 6	3			3
'an 9			5	5
'an 11		3	5	8
'an 15	1	2	2	5
'an 6	1			1
'an 9			2	2
'an 11		1	2	3
'an 15		2	1	3
'an 6	3			3
'an 9	2	3	3	8
'an 11	2	1	3	6
'an 15		4	1	5
'an 6	2			2
'an 9	2	1	2	5
'an 11	2	1	2	5
'an 15		2		2
'an 6	5			5
'an 9	2		3	5
'an 11	2	1	2	5
'an 15	3		2	5
'an 6				
'an 9		1		1
'an 11		3		3
'an 15		2		2
'an 6	2			2
'an 9	2	1	1	4
'an 11	2		1	3

'an 6	2			2
'an 9	2	2	3	7
'an 11	2	1	3	6
'an 15	1	2	1	4
'an 6	11			11
'an 9	9		9	18
'an 11	9		10	19
'an 15	8	4	6	18
'an 6	1			1
'an 9	1	1	5	7
'an 11	1		6	7
'an 15	1	1	5	7
'an 6	1			1
'an 9	1		4	5
'an 11	1	3	4	8
'an 15	1	1	4	6
'an 6	1			1
'an 9	1		2	3
'an 11	1		2	3
'an 15	1	1	1	3
'an 6	2			2
'an 9	1	16	3	20
'an 11	1	24	4	29
'an 15	1	26	4	31
'an 6				
'an 9		3	1	4
'an 11		3	1	4
'an 15		3	1	4
'an 6	4			4
'an 9	1	3	6	10
'an 11	1	7	10	18
'an 15	1	4	10	15
'an 6	2			2
'an 9	2	22	2	26
'an 11	2	33	3	38
'an 15	1	39	1	41
'an 6				
'an 9				
'an 11				
'an 15		3		3
'an 6				
'an 9		1	4	5
'an 11		2	6	8
'an 15		2	7	9
'an 6	2			2
'an 9	2		6	8
'an 11	1	1	9	11
'an 15	2	3	8	13
'an 6				
'an 9				
'an 11		1		1
'an 15		2		2
'an 6	2			2
'an 9	2			2
'an 11	2			2
'an 15	1			1
'an 6	1			1
'an 9	1			1
'an 11	1			1
'an 15	1			1
'an 6				
'an 9			1	1
'an 11			1	1
'an 15		3		3
'an 6	6			6
'an 9	6		29	35
'an 11	6		30	36
'an 15	5	3	28	36
'an 6	4			4
'an 9	4		19	23
'an 11	4		20	24
'an 15	2	3	12	17
'an 6				
'an 9			9	9
'an 11			9	9

'an 6	4			4
'an 9	4			4
'an 11	4		1	5
'an 15	3		1	4
'an 6	1			1
'an 9	1		2	3
'an 11	1	1	1	3
'an 15	1		2	3
'an 6				
'an 9		2	7	9
'an 11		4	8	12
'an 15		7	5	12
'an 6	1			1
'an 9				
'an 11				
'an 15				
'an 6				
'an 9		1		1
'an 11		2	1	3
'an 15		1	1	2
'an 6				
'an 9		1	6	7
'an 11		1	8	9
'an 15		4	6	10
'an 6				
'an 9			7	7
'an 11		2	13	15
'an 15		11	10	21
'an 6	142			142
'an 9	101	107	205	413
'an 11	91	163	235	489
'an 15	72	219	171	462

'an 6	1			1
'an 9	1	6	9	16
'an 11	1	10	10	21
'an 15		18	6	24
'an 6	8			8
'an 9	4	36	4	44
'an 11	4	36	4	44
'an 15	5	34	3	42
'an 6	7			7
'an 9	6	1	1	8
'an 11	6		1	7
'an 15	3			3
'an 6	1			1
'an 9	1		2	3
'an 11	1		2	3
'an 15	1			1
'an 6	1			1
'an 9				
'an 11				
'an 15				
'an 6	1			1
'an 9	1			1
'an 11	1			1
'an 15	1			1
'an 6	18			18
'an 9	14	6	2	22
'an 11	10	7	2	19
'an 15	14			14
'an 6				
'an 9			7	7
'an 11			7	7
'an 15		1		1
'an 6	4			4
'an 9	2	1		3
'an 11	2	2		4
'an 15	1			1
'an 6	13			13
'an 9	5	2	7	14
'an 11	5	4	7	16
'an 15	8	17	6	31
'an 6				
'an 9			2	2
'an 11		2	2	4
'an 15		3		3
'an 6				
'an 9				
'an 11				
'an 15		3		3
'an 6	2			2
'an 9			1	1
'an 11			1	1
'an 15	1	3		4
'an 6	1			1
'an 9			1	1
'an 11		1	1	2
'an 15				
'an 6	2			2
'an 9		2		2
'an 11		1		1
'an 15	1			1
'an 6	2			2
'an 9	2		1	3
'an 11	1	1	1	3
'an 15		2		2
'an 6	5			5
'an 9	2		2	4
'an 11	2	1	3	6
'an 15	3		3	6
'an 6				
'an 9				
'an 11		2	1	3
'an 15			1	1
'an 6				
'an 9		2	2	4
'an 11		2	2	4

'an 6	3			3
'an 9	2		1	3
'an 11	2	2	2	6
'an 15	2	1	2	5
'an 6	11			11
'an 9	6	3	7	16
'an 11	5	1	8	14
'an 15	4	12	5	21
'an 6	1			1
'an 9	1		2	3
'an 11	1	1	2	4
'an 15	1	6		7
'an 6	2			2
'an 9	2		2	4
'an 11	1		3	4
'an 15	1	4	1	6
'an 6	1			1
'an 9		2	2	4
'an 11			3	3
'an 15		4	1	5
'an 6				
'an 9		2	2	4
'an 11		2	2	4
'an 15		2	2	4
'an 6	3			3
'an 9	2		6	8
'an 11	2	3	10	15
'an 15	2	7	6	15
'an 6	2			2
'an 9	2	25	2	29
'an 11	1	55	2	58
'an 15	1	67	1	69
'an 6				
'an 9		3	1	4
'an 11		1	1	2
'an 15		1	1	2
'an 6	1			1
'an 9		1	3	4
'an 11		2	4	6
'an 15		6	5	11
'an 6	2			2
'an 9	2		6	8
'an 11	2	1	8	11
'an 15	2	4	5	11
'an 6				
'an 9		1		1
'an 11				
'an 15		2		2
'an 6	1			1
'an 9	1			1
'an 11	1			1
'an 15	1	3		4
'an 6				
'an 9				
'an 11				
'an 15		3		3
'an 6	1			1
'an 9	1	1		2
'an 11		4		4
'an 15		1		1
'an 6	3			3
'an 9	3	1	26	30
'an 11	3	2	30	35
'an 15	3	8	22	33
'an 6	4			4
'an 9	4	1	5	10
'an 11	3		12	15
'an 15	3	5	12	20
'an 6				
'an 9			4	4
'an 11			4	4
'an 15		2	4	6
'an 6	1			1
'an 9	1		6	7
'an 11		1	6	7

'an 6	1			1
'an 9	1		1	2
'an 11	1		1	2
'an 15	1		1	2
'an 6				
'an 9		5	9	14
'an 11		4	10	14
'an 15		6	11	17
'an 6	1			1
'an 9	1			1
'an 11				
'an 15				
'an 6				
'an 9			1	1
'an 11		4	1	5
'an 15		3	1	4
'an 6	1			1
'an 9	1		3	4
'an 11	1	5	3	9
'an 15		21		21
'an 6				
'an 9			3	3
'an 11		15	3	18
'an 15		24		24
'an 6	141			141
'an 9	94	107	136	337
'an 11	83	178	162	423
'an 15	79	285	106	470

van 15	18	1	1	20
van 6	3			3
van 9	2	7	3	12
van 11		15	3	18
van 15		7	1	8
van 6	5			5
van 9	4	43	1	48
van 11	1	39	1	41
van 15	4	27		31
van 6	5			5
van 9	5			5
van 11	4	2		6
van 15	3	1		4
van 6	1			1
van 9	1			1
van 11	1	1		2
van 15	1			1
van 6				
van 9				
van 11				
van 15		1		1
van 6	1			1
van 9	1			1
van 11	1	1		2
van 15				
van 6	19			19
van 9	19			19
van 11	18	2		20
van 15	14			14
van 6				
van 9				
van 11		1	2	3
van 15		2	2	4
van 6	13			13
van 9	11	1	2	14
van 11	9	5	2	16
van 15	11	4	1	16
van 6				
van 9				
van 11		2	1	3
van 15		3	1	4
van 6				
van 9				
van 11				
van 15		1		1
van 6				
van 9			1	1
van 11			1	1
van 15				
van 6	2			2
van 9	1	1		2
van 11	2			2
van 15	2	1		3
van 6	1			1
van 9	1		1	2
van 11	1	2	2	5
van 15	1		1	2
van 6	2			2
van 9	2			2
van 11				
van 15	1			1
van 6	6			6
van 9	6			6
van 11	4	3		7
van 15	3	2		5
van 6				
van 9				
van 11				

van 6	2			2
van 9	1		2	3
van 11	1		2	3
van 15	2	1	2	5
van 6	10			10
van 9	8		9	17
van 11	8	3	9	20
van 15	6	4	8	18
van 6	2			2
van 9	2			2
van 11	2	1		3
van 15	1	4		5
van 6	2			2
van 9	2	1	2	5
van 11	2	1	2	5
van 15	1	5	2	8
van 6	2			2
van 9	2	2		4
van 11	2	2		4
van 15	2	2		4
van 6				
van 9				
van 11				
van 15		1		1
van 6	2			2
van 9	1	21	3	25
van 11		27	5	32
van 15		23	4	27
van 6				
van 9		3		3
van 11		4		4
van 15		2		2
van 6	4			4
van 9	4		5	9
van 11	2	8	9	19
van 15	2	4	9	15
van 6	2			2
van 9	2	26	4	32
van 11	2	55	5	62
van 15	2	44	2	48
van 6	1			1
van 9			5	5
van 11		1	6	7
van 15	1	4	3	8
van 6	2			2
van 9	2			2
van 11	2	2	3	7
van 15	1	2	3	6
van 6	1			1
van 9	1			1
van 11	1	1		2
van 15	1	1		2
van 6	1			1
van 9	1			1
van 11	1			1
van 15	1	4		5
van 6				
van 9				
van 11			1	1
van 15		4	1	5
van 6	7			7
van 9	7	2	13	22
van 11	6	3	24	33
van 15	5	7	21	33
van 6	5			5
van 9	5			5
van 11	5	3	5	13
van 15	5	0	5	10

van 15	2	2		4
van 6				
van 9				
van 11			1	1
van 15			1	1
van 6	5			5
van 9	4			4
van 11	4	1		5
van 15	1			1
van 6	1			1
van 9				
van 11	1			1
van 15	1			1
van 6				
van 9		3	2	5
van 11		8	2	10
van 15		3	1	4
van 6				
van 9				
van 11				
van 15		5		5
van 6	2			2
van 9	2	2		4
van 11	2	5		7
van 15		5		5
van 6	2			2
van 9	2		6	8
van 11	2	27	7	36
van 15	1	12	6	19
van 6				
van 9		2	6	8
van 11		4	7	11
van 15		4	5	9
van 6	141			141
van 9	124	118	69	311
van 11	107	238	106	451
van 15	93	210	83	386

Bijlage 2

Functiegegevens voor Holten in 2005

wonen	aantal eengezinswoningen	118	woningen
	aantal meergezinswoningen	119	woningen
detailhandel	dagelijks	2.758	m ² bvo ²
	niet-dagelijks ¹	5.19	m ² bvo ²
werken	kantoor met balie	4.434	m ² bvo
	kantoor zonder balie	2.254	m ² bvo
	praktijkruimten	1.827	m ² bvo
	industrie	0	m ² bvo
overige	horeca	2.173	m ² bvo
	hotel	0	kamers
	sociaal-culturele accommodatie	1.912	m ² bvo
	bibliotheek		
	kerken	1.300	zitplaatsen

¹ Waarvan 1.000 m² in één wooninrichtingwinkel
650 m² leegstand niet meegerekend in 2005; dit zal voorzien in het grootste deel
van de uitbreiding tot en met 2010 in de niet-dagelijkse sector.

² Omrekenfactor VVO naar bvo is 1,2.

Parkeerkcijfers en aanwezigheidspercentages voor Holten

functie	eenheid	gem. kencijfer	aanwezigheidspercentage			
			werkdag avond	werkdag middag	werkdag ochtend	zaterdag-middag
woning duur	woning	0,6	70	50	50	60
woning midden	woning	0,6	70	50	50	60
werkers kantoren balie-functie	m ² bvo	0,022	0	85	100	0
werkers kantoren zonder baliefunctie	m ² bvo	0,018	0	100	100	0
werkers praktijkruimte	m ² bvo	0,015	0	75	100	0
werkers detailhandel	m ² bvo	0,0055	60	70	75	100
werkers horeca	m ² bvo	0,006	50	30	30	75
werkers sociaal-cultureel centrum	m ² bvo	0,003	80	30	30	60
bezoek kantoren balie-functie	m ² bvo	0,004	0	50	100	0
bezoek kantoren zonder baliefunctie	m ² bvo	0	0	100	100	0
bezoek praktijkruimte	m ² bvo	0,00075	0	75	100	0
bezoek detailhandel	m ² bvo	0,025	60	70	70	100
bezoek horeca	m ² bvo	0,045	50	30	40	75
bezoek sociaal-cultureel centrum	m ² bvo	0,018	80	30	40	60
hotel	kamer	1	100	100	100	100
kerk	zitplaats	0,15	5	5	5	5

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0570) 666 222
F +31 (0570) 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

www.goudappel.nl
goudappel@goudappel.nl

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**

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
Kenmerk
Eerste versie

23 november 2011
RSN118/Bes/1521
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

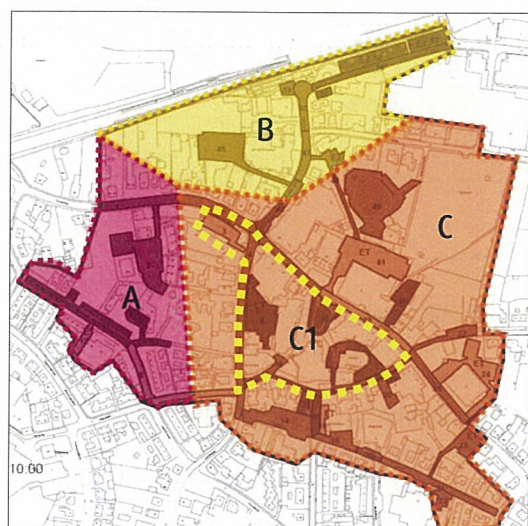
- In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op de gehanteerde uitgangspunten.
- In hoofdstuk 3 wordt in de gegaan op de huidige parkeersituatie in centrum-zuid, gebaseerd op het parkeeronderzoek 2011.
- In hoofdstuk 4 wordt op basis van geplande centrumontwikkelingen ingegaan op de toekomstige parkeersituatie in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

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-Stationsstraat-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:

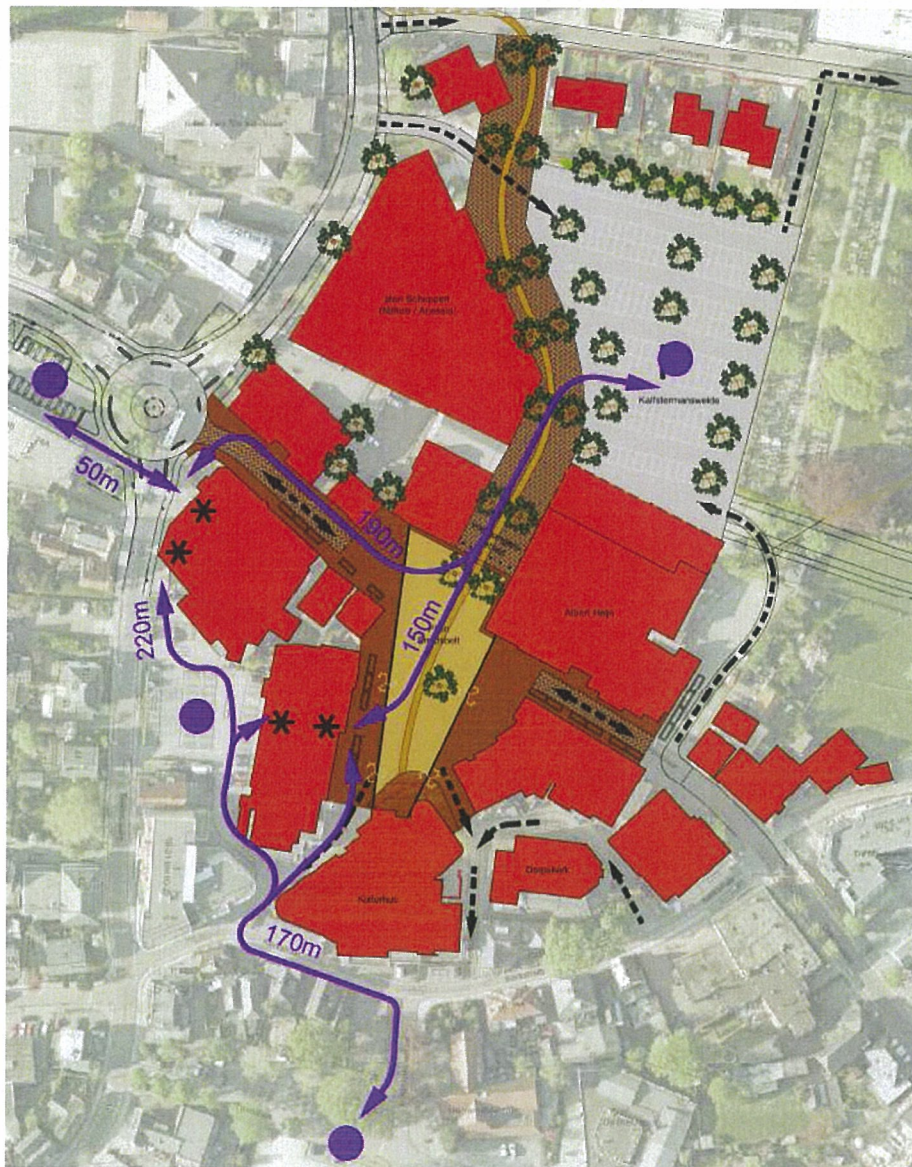
- De Kalfstermansweide direct te ontsluiten vanaf de Stationsstraat, waardoor de aantrekkelijkheid van dit parkeerterrein ten opzichte van het parkeerterrein Larenseweg toeneemt (dit is al voorzien in de huidige planvorming).
- Door de korte doorsteekjes vanaf het parkeerterrein Larenseweg naar Dorpsstraat/Smidsbelt 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

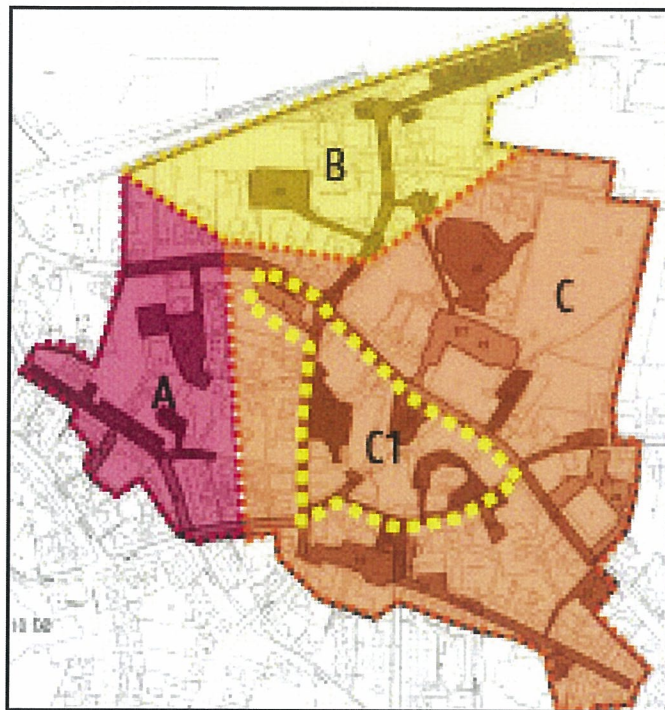
- De parkeerterreinen Tuinstraat en Kalfstermansweide kunnen op grond van acceptabele loopafstanden voor kleine centrumgebieden fungeren als overloopterreinen voor centrum-zuid. Voorwaarde is wel dat er veilige en aantrekkelijke looproutes worden gecreëerd.
- Rekening houdend met capaciteitsverlies (reconstructie kruispunt, autovrije Dorpsstraat/Smidsbelt), de invoering van een blauwe zone (werkers op afstand) en overloopmogelijkheden 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



A = woonzone

B = stationzone

C = winkelzone

C1 = zuidelijke kernwinkelzone
(‘centrum-zuid’)

Figuur 2.1: Holten centrum met zoning

