

Parkeeradvies Coevorden Holwert

Parkeervraagonderzoek Holwert-zuid

Definitief

ESPRIT Planontwikkeling BV
Postbus 111
7450 AC HOLTEN

Grontmij | Parkconsult
De Bilt, 12 november 2009

Verantwoording

Titel : Parkeeradvies Coevorden Holwert
Subtitel : Parkeervraagonderzoek Holwert-zuid
Projectnummer : 257975 / 286012
Referentienummer : I&M-99400490-BdV/WM
Revisie :
Datum : 12 november 2009

Auteur(s) : S. (Bas) de Vreeze
Drs. D. (Dagmar) Bisschops-Severens
E-mail adres : bas.devreeze@grontmij.nl
Gecontroleerd door : Ir. Sj. (Sjoerd) Stienstra
Paraaf gecontroleerd :
Goedgekeurd door : Ir. J.G. (Jeroen) Quee
Paraaf goedgekeurd :
Contact : De Holle Bilt 22
3732 HM De Bilt
Postbus 203
3730 AE De Bilt
T +31 30 220 79 11
F +31 30 220 01 74
parkconsult@grontmij.nl
www.grontmij.nl

Inhoudsopgave

1	Samenvatting	4
2	Inleiding	6
2.1	Opzet rapportage	7
3	Werkwijze, beschrijving rekenmodel.....	8
3.1	Parkeervraagonderzoek.....	8
3.2	Input parkeermodel	9
4	Analyse parkeervraag	10
4.1	Uitgangspunten	10
4.2	Bezoekgedrag	15
4.3	Parkeerbalans	16
5	Conclusies en aanbevelingen	21
	Bijlage 1. Plankaart met afsluiting	22

1 Samenvatting

Een van de elementen van het ontwikkelingsplan voor de binnenstad van Coevorden is een herontwikkeling van het gebied Krimweg/ Holwert-Zuid.

Voor Esprit Planontwikkeling BV heeft Grontmij | Parkconsult de gevolgen van deze herontwikkeling op de parkeervraag en -capaciteit in kaart gebracht. De belangrijkste resultaten zijn hieronder aangegeven. Het gebied is hierbij opgesplitst in een zuidelijk deelgebied (de zone met woningbouw ten noorden van de Krimweg) en een noordelijk deelgebied (ontwikkeling met grotere winkelunits, met daarboven woningen). Uitgangspunt voor onze berekeningen is de tekening in bijlage 1 en het functioneel programma dat in de onderstaande tabel is weergegeven.

Het CROW¹ geeft een bandbreedte voor de parkeerkcijfers voor woningen, afhankelijk van de prijsklasse, stedelijkheidsgraad en type gebied.

- Voor de woningen in het zuidelijk deelgebied is uitgegaan van de gemiddelde parkeerkcijfers in de volgende 3 prijsklassen: goedkoop/midden/duur. Bij deze klassificering van de woningen is uitgegaan van de prijssegmentering zoals door Esprit planontwikkeling BV is aangegeven. Daarbij is gerekend met gebiedsclassificatie schil/overloopgebied en de ligging in een matig stedelijke omgeving. Daarvoor geeft het CROW een parkeerbehoefte van 1,3 - 1,8 pp/ woning.
- Voor de woningen in het noordelijk deelgebied van de Holwert zijn kengetallen gehanteerd voor sociale huur/ goedkope woningen; gebiedsclassificatie schil/overloopgebied; matig stedelijke omgeving. Daarvoor geeft CROW een parkeerbehoefte van 1,3 -1,5 pp/ woning.

Het gemiddelde gewogen parkeerkcijfer voor het *totale* gebied bedraagt 1,48 parkeerplaats per woning. Gebruikmakend van deze parkeerkcijfers ontstaat, met toevoeging van de detailhandel het onderstaande beeld.

Uitgangspunten en parkeervraag								
	BVO in m ² respectievelijk aantallen	VVO in m ²	Prijsklasse	Kencijfer per woning of 100 m2 vvo	Maximale parkeervraag	Totaal parkeervraag op piekmoment	Parkeercapaciteit	Saldo
Zuidelijk deelgebied (Krimweg) 94 Woningen:								
type A	6		midden	1,6	10	9		
type B (incl. B')	22		goedkoop	1,4	31	28		
type C1	14		duur	1,7	24	21		
type C2	6		midden	1,6	10	9		
type D	35		midden	1,6	56	50	privaat 95	
type F	11		duur	1,7	19	17	openbaar 62	
Totaal Zuidelijk deelgebied					149	133	157	24
Noordelijk deelgebied								
I – supermarkt	1200	960		7,5	72	71		
II – supermarkt	2100	1680		7,5	126	124		
III – supermarkt	1200	960		7,5	72	71		
IV – detailhandel	1000	800		3,0	24	22		
V - detailhandel	500	400		3,0	12	11		
VI - detailhandel	1000	800		3,0	24	22		
VII - overige comm. ruimte	1000	800		3,0	24	9		
55 Woningen:								
type A	55		sociale huur/ koop	1,3	72	51	openbaar 366	
Totaal Noordelijk deelgebied					426	381	366	-15
Totaal						514	523	9

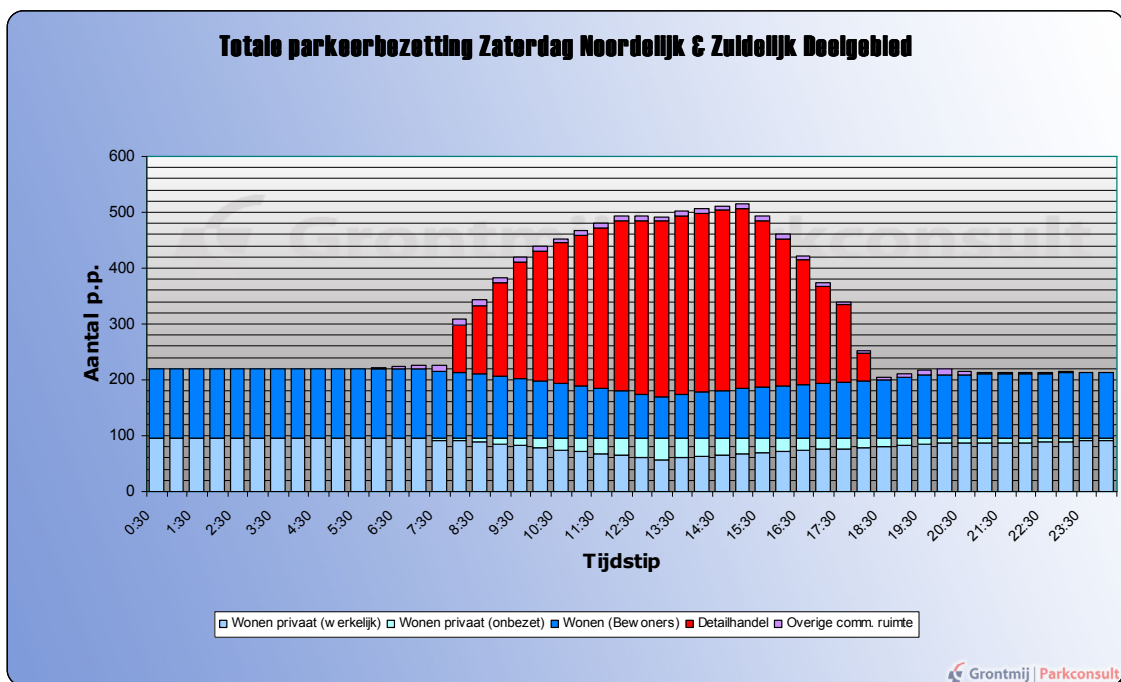
¹ CROW: Het nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte. Geeft richtlijnen die algemeen worden geaccepteerd.

Het parkeervraagmodel werkt met aanwezigheidsprofielen van verschillende functies. Dit is ook van toepassing op dit gebied, waarbij de bewoners op andere tijden parkeerplaatsen gebruiken dan werknemers in de detailhandel. Zodoende ontstaat voor elke groep een parkeervraagpiek op een ander tijdstip. Dit verklaart het verschil tussen de kolom uit de tabel “maximale parkeervraag” en “totaal parkeervraag op piekmoment”.

De gecombineerde piek van alle functies samen doet zich voor tijdens het weekend. Door dubbelgebruik van parkeerplaatsen wordt de som van de parkeervragen lager dan alle pieken tezamen. Dit komt doordat de piek van de individuele parkeervraag van de diverse functies zich op verschillende tijdstippen voordoet. Vooral de combinatie woningen en winkels maakt veel dubbelgebruik mogelijk en dus minder benodigde parkeerplaatsen.

- In totaal leveren de woningen in het zuidelijk deelgebied (langs de Krimweg) tijdens de zaterdagmiddagpiek (15.00 uur) een parkeervraag van 133 parkeerplaatsen op. De totale parkeercapaciteit is daar 157 parkeerplaatsen, zodat op dat moment een overschot van 24 parkeerplaatsen zal bestaan in dit zuidelijke deel. Deze ruimte kan worden gebruikt voor overloop van de parkeervraag van winkelpersoneel uit het noordelijk deelgebied.
- Voor het noordelijk deelgebied van het voorzieningencentrum Holwert wordt een maximale parkeerbehoefte geraamd van 381 parkeerplaatsen op de zaterdagmiddag. Het totaal aantal openbare parkeerplaatsen van het noordelijk deelgebied (366) is daarmee niet voldoende om de parkeervraag van de noordelijk deelzone op te vangen.

Voor beide deelgebieden samen zijn er voldoende parkeerplaatsen. In de volgende figuur wordt voor het totale plangebied Holwert-zuid de parkeervraag op de maatgevende zaterdag weergegeven.



2 Inleiding

In december 2005 is door de gemeenteraad van Coevorden ingestemd met het Masterplan voor de binnenstad van Coevorden. Daarmee wordt een ingrijpende verbetering van de binnenstad van Coevorden in gang gezet, gebaseerd op het door stedenbouwkundig bureau Khandekar ontwikkelde Wensbeeld. Belangrijke elementen van het plan zijn verbetering van het woon- en verblijfsklimaat, en behoud en herstel van historische kenmerken (o.a. de vestingstructuur).

Een van de elementen van het ontwikkelingsplan is een herontwikkeling van Krimweg/ Holwert Zuid. Dit gebied wordt herontwikkeld en omvat het woongebied langs de Krimweg en het zuidelijk deel van het huidige bedrijventerrein Holwert-zuid. De allure van de Krimweg als belangrijke invalsweg naar het centrum wordt verbeterd, de oude vestingstructuur wordt geaccentueerd, en het zuidelijk deel van bedrijventerrein de Holwert wordt herontwikkeld tot een woon-/winkelgebied voor woningen en ruimte voor supermarkten en grotere detailhandelunits.

Bij deze herontwikkeling wordt samengewerkt door de gemeente Coevorden en projectontwikkelaar Bouwfonds/MAB ontwikkeling Noordoost BV, in samenwerking met Esprit Planontwikkeling BV. Als gedelegeerd projectontwikkelaar wordt het project gecoördineerd door Esprit Planontwikkeling BV.

In het plangebied Holwert-zuid wordt naast woningbouw de ontwikkeling van commerciële ruimte voorzien van ca. 7.000 m² bvo, voor met name een drietal supermarkten, en voor grotere non-food detailhandelsunits en daarnaast is ca. 1.000 m² beschikbaar voor overige commerciële ruimten. In eerdere instantie is, voor de met deze ontwikkeling samenhangende parkeerbehoefte, een raming met behulp van kengetallen gemaakt. Thans ontstaat echter de behoefte een gedetailleerder inzicht te verkrijgen in de te verwachten parkeerbehoefte, uitgaande van de specifieke kenmerken van de geplande functies.

Bouwfonds/MAB ontwikkeling Noordoost BV heeft via Esprit Planontwikkeling BV aan Grontmij Parkconsult BV opdracht gegeven haar in deze van advies te dienen.

Bij het gevraagde advies staan de volgende vragen centraal:

1. Hoe groot is per bouwfase de parkeervraag van de geplande ontwikkeling op Holwert-zuid, op basis van het totaal aan nieuwe functies/ voorzieningen;
2. Hoe kan deze parkeervraag in het gebied worden ingepast?;
Gevraagd wordt de reële omvang en samenstelling van de parkeervraag te ramen, om daarmee vervolgens een optimale verdeling van de parkeerdruk te kunnen bereiken. Daarvoor is het noodzakelijk om uitgaande van de toekomstige functies in het gebied, en de specifieke bezoekenmerken, een op de specifieke situatie toegesneden raming van de parkeerbehoefte te maken. Voor soortgelijke vragen is door ons een gedifferentieerd rekenmodel voor de parkeerbilans ontwikkeld, dat optimaal rekening houdt met de specifieke kenmerken van het onderzoeksgebied. Dit rekenmodel is ingezet om de geformuleerde vragen adequaat te beantwoorden. Daarbij wordt niet alleen de parkeervraag voor het totale gebied beschouwd, maar wordt ook ingezoomd op de parkeerprognose op het niveau van deelgebieden/ parkeerterreinen.

2.1 Opzet rapportage

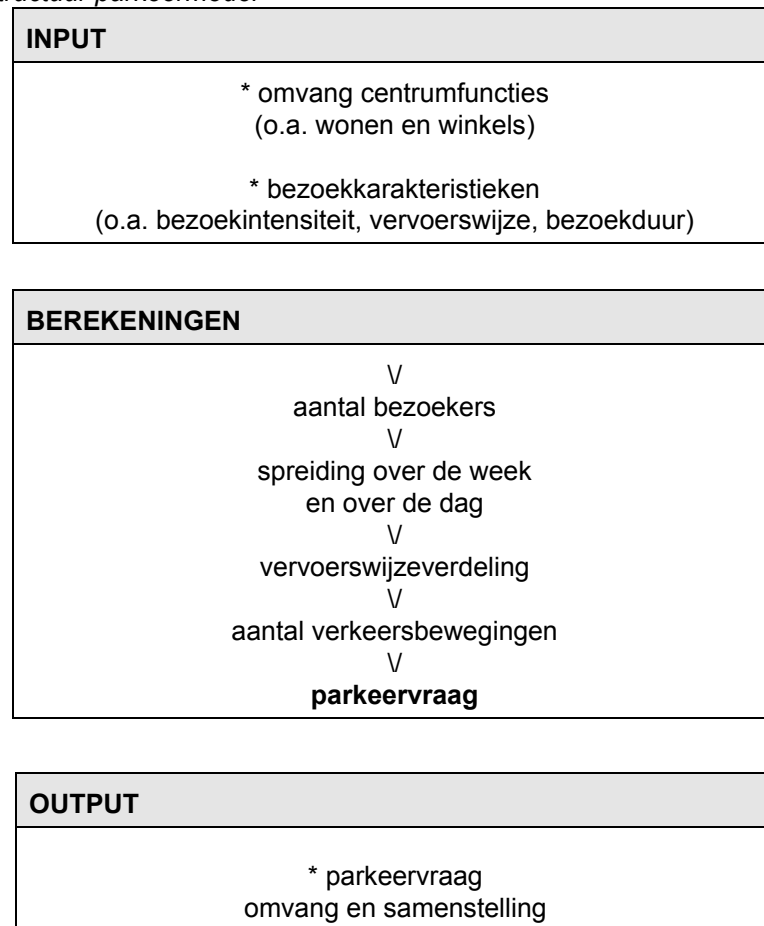
In hoofdstuk 3 wordt in algemene zin ingegaan op de door ons gevolgde methodiek, en met name op het toegepaste rekenmodel. Uitgangspunt daarvan is dat de omvang en samenstelling van de specifieke functies in het gebied, en het daarbij behorende specifieke bezoekgedrag, in sterke mate de omvang en samenstelling van de parkeervraag bepalen. In hoofdstuk 4 wordt nader ingegaan op de specifieke te verwachten kenmerken van functies en bezoekgedrag op de locatie Holwert-zuid, en op de daaruit af te leiden parkeervraag. Het rapport wordt afgesloten met conclusies en aanbevelingen.

3 Werkwijze, beschrijving rekenmodel

3.1 Parkeervraagonderzoek

Bij de analyse van de parkeervraag is gebruik gemaakt van een parkeermodel dat rekening houdt met de samenstelling en de lokale kenmerken van een voorzieningenconcentratie. De methode gaat uit van de publieks- /verkeersaantrekkende werking van de verschillende aanwezige functies, en bereikt via een aantal deelstappen de daarmee samenhangende verkeersstromen met als eindresultaat het benodigde aantal parkeerplaatsen op verschillende momenten van de week. Schema 3.1.1. toont op hoofdlijnen de structuur van het parkeermodel. In het rekenmodel staat het mobiliteitsprofiel van de voorzieningen in het gebied, waarvoor de parkeercapaciteit moet worden bepaald, centraal. Sociaaleconomische functies in een gebied trekken op zich geen parkeerplaatsen aan. De functies trekken bezoekers aan (winkelbezoek, personeel, bewoners van woningen, etc.). Per gebied bestaan daarin verschillen, zoals de vervoerswijze, de intensiteit van het bezoek, de bezoekduur en het tijdstip van parkeren. Een directe koppeling van de omvang van de functies aan het aantal parkeerplaatsen (zoals dat gebruikelijk is bij toepassing van (normatieve) parkeerkentallen) doet geen recht aan de grote mate van differentiatie die er tussen verwante functies kan bestaan. Voor een goede benadering van het aantal benodigde parkeerplaatsen zullen juist de specifieke kenmerken van de parkeersituatie in beeld gebracht moeten worden. Alleen op die wijze is het mogelijk een juist inzicht in de parkeerbehoefte van het gebied te verkrijgen.

Schema 3.1.1. Structuur parkeermodel



Door deze aanpak wordt inzicht verkregen in zowel omvang als samenstelling van de parkeervraag. Ook wordt op deze wijze optimaal de mogelijkheid van eventueel dubbelgebruik van parkeercapaciteit in beeld gebracht. Bij de analyse speelt de acceptatie van loopafstanden van parkeerplaats tot bestemming door de verschillende soorten parkeerders een cruciale rol. De toekomstige parkeervraag na realisatie van de nieuwbouwplannen is vervolgens afgezet tegen de dan beschikbare parkeercapaciteit. Dit geeft inzicht in eventuele knelpunten in de parkeerbalans.

3.2 Input parkeermodel

De eerste stap is om goed in beeld te brengen hoeveel bezoekers het gebied als totaal aantrekt. Hierbij wordt een relatie gelegd met de omvang van de functies (inclusief wonen) in het gebied, en met het type en functieniveau van de voorzieningen. Daarbij wordt in het rekenmodel ook de verdeling van het aantal bezoekers en bewoners over de verschillende dagen van de week verdisconteerd.

De volgende factor van belang is de mate waarin bezoekers gebruik maken van de auto. Ook daarbij is de specifieke functie van de voorzieningen in het gebied een belangrijk bepalend element. Ook een belangrijke factor die van invloed is op de uiteindelijk benodigde hoeveelheid parkeerplaatsen is het tijdstip en de duur van het parkeren. (onderscheid lang- en kortparkeerders, tijdstip en parkeerduur winkelbezoekers, etc.).

Met een analyse van deze factoren is per bezoekersgroep een toegesneden raming van het benodigde aantal parkeerplaatsen voor een gebied te maken. Deze parkeerplaatsen worden vervolgens getotaliseerd, zodat optimaal gebruik kan worden gemaakt van meervoudig gebruik van de parkeercapaciteit. Deze kwantificering van de mogelijkheden tot dubbelgebruik van de beschikbare parkeercapaciteit vormt een belangrijke meerwaarde van de in dit rapport gevolgde methodiek.

4 Analyse parkeervraag

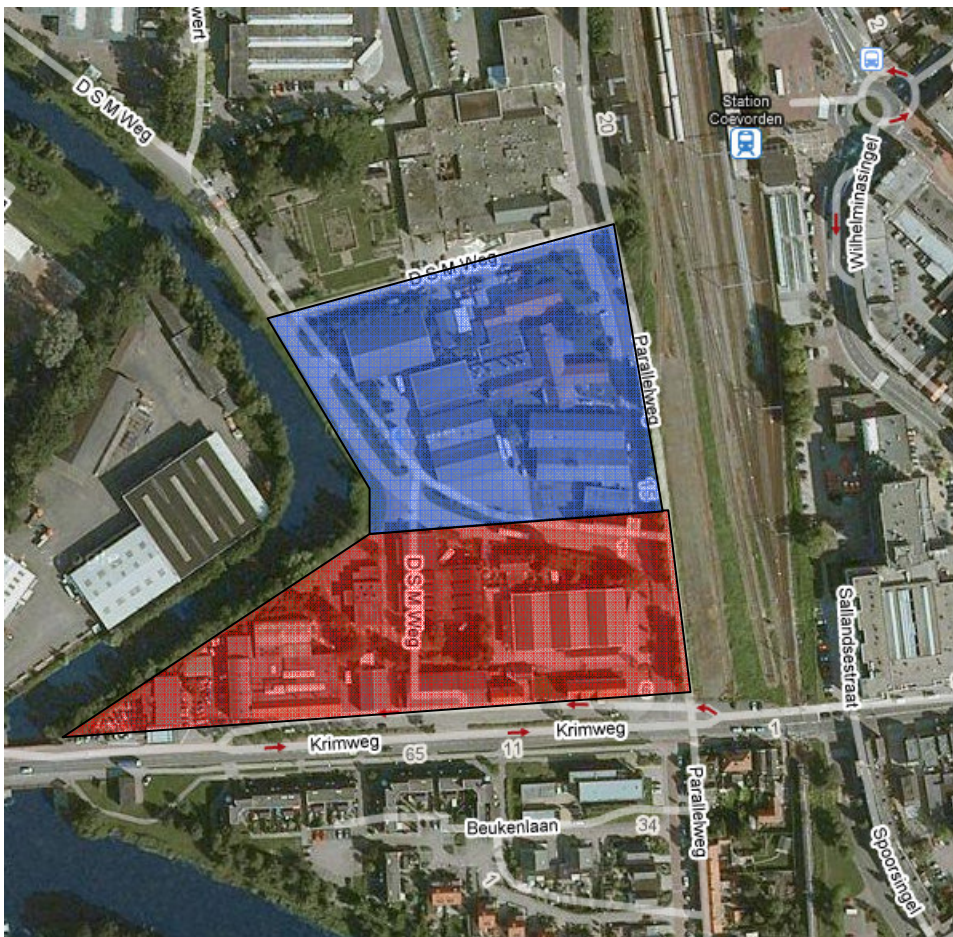
4.1 Uitgangspunten

Binnen het te ontwikkelen gebied worden twee deelgebieden onderscheiden, van zuid naar noord zijn dat:

- de woningen aan de noordzijde van de Krimweg (zuidelijk deelgebied (rood));
- commerciële voorzieningen met deels bovenwoningen (noordelijk deelgebied (blauw)).

In dit rapport wordt ingegaan op de parkeeraspecten die samenhangen met de ontwikkeling van de planontwikkeling, onderverdeeld in een zuidelijk en een noordelijk deelgebied (rood, resp. blauw gemarkeerd op de kaart)

In onderstaande kaart zijn de gebieden globaal aangegeven ter verduidelijking voor de ligging van de plangebieden.



Langs de noordzijde van de Krimweg zijn in totaal 94 woningen geprojecteerd. Deze woningen krijgen in de planopzet zoals getekend in juni 2008 de beschikking over 157 parkeerplaatsen binnen het plangebied (95 privaat en 62 openbaar).

Het noordelijk deelgebied van Holwert-zuid, het centrale plein en de voorzieningen ter weerszijden, bestaat uit detailhandel en woningbouw. Het gaat daarbij om de volgende voorzieningen:

Detailhandel:

supermarkten (3):	4.500 m ² bvo (3.600 m ² vvo)
grotere winkelunits:	2.500 m ² bvo (2.000 m ² vvo)

55 woningen (sociale huur/koop) deels boven de winkels in dit deelgebied. Bepaling van de toe te voegen parkeercapaciteit is een van de opgaven van dit onderzoek.

Daarnaast valt ook herinvulling van het NS-gebouw in deze fase. Het NS-gebouw is in deze notitie verder buiten beschouwing gebleven; ook hiervoor wordt er van uitgegaan dat de parkeerbehoefte op eigen terrein wordt opgevangen².

Aantal arbeidsplaatsen

Een van de factoren die verantwoordelijk zijn voor verkeersstromen naar het centrumgebied, en daarmee ook voor een deel van de parkeerdruk, is het aantal arbeidsplaatsen bij de in het gebied gevestigde functies. Het aantal arbeidsplaatsen van de detailhandel is gekoppeld aan de omvang van de functies. Op basis van branche-informatie is uitgegaan van gemiddeld 2,5 arbeidsplaatsen per 100 m² vvo voor de publiekverzorgende bedrijven (supermarkten en grotere winkelunits).

Winkelbezoek

De belangrijkste verkeersstroom die van invloed is op de verkeersintensiteit en de parkeerbehoefte van Holwert-zuid wordt gevormd door de (winkel-)bezoekers van de toekomstige bedrijven. De omvang van deze verkeersstroom is gerelateerd aan de oppervlakte van de publiekverzorgende voorzieningen.

Grotere detailhandel (meer dan 500 m²) kenmerkt zich normaliter door een relatief laag aantal bezoekers per m² per week (de bezoekenintensiteit), zie bijvoorbeeld tabel 4.1. Gelet op de aard en omvang van de functies is in de berekeningen uitgegaan van één bezoeker per m² per week.

² De toekomstige invulling van dit gebouw zal zodanig gekozen moeten worden dat de karakteristiek van de parkeervraag goed aansluit op de parkeerdruk in de omgeving.

Tabel 4.1: *Bezoekintensiteiten detailhandelssectoren*

	Detailhandelssector	orde van grootte bezoeken- intensiteit (bezoekers per m ² vvo per week)
LAAG	doe-het-zelf woninginrichting verf en behang gespecialiseerde mode Radio/ TV	1 à 2
GEMIDDELD	Schoeisel textiel huishoudelijke artikelen detailhandel over-all	2 à 4 2,6 à 3,3
HOOG	drogisterij-artikelen warenhuis supermarkt	5 en meer

Bron: literatuuronderzoek Stienstra Advies t.b.v. Hoofdbedrijfschap Detailhandel (2003)

De drukste dag qua centrumbezoek is voor dit type grotere detailhandelsvestigingen (exclusief supermarkten) de zaterdag (circa 28% van het weektotaal), de koopavond trekt ongeveer 6% van het weektotaal en de maatgevende werkdag circa 16%.

Supermarkten daarentegen kenmerken zich door een relatief hoog aantal bezoekers per oppervlakte-eenheid (zie ter illustratie tabel 4.2). Als input voor de berekeningen geldt ook hier het aantal m² verkoopvloeroppervlakte.

De bezoekenintensiteit van een supermarkt is afhankelijk van de verzorgingsfunctie die de supermarkt vervult. Een landelijk onderzoek leverde de volgende kengetallen met betrekking tot de bezoekersintensiteit:

Tabel 4.2: Aantal bezoekers per m² per week (supermarkten)

Verzorgingsfunctie supermarkt	Aant. bez./ m ² / wk
Buurtsupermarkt	16,8
Wijksupermarkt	13,1
Dorpssupermarkt	9,7
Lokaalverzorgend met regiofunctie	8,4
Stadsdeelfunctie	9,8

Bron: Vraagvolgend parkeren bij supermarkten; Sjoerd Stienstra en Anton van Osta, Verkeerskunde 1992/9

Een recenter onderzoek, op basis van een beperkter steekproef, geeft vergelijkbare resultaten (Altijd plaats voor boodschappen!, E. Stehouwer, RBOI, 2003).

Voorgaande gegevens betreffen vooral de 'traditionele' supermarkten. De supermarkten kennen over het algemeen een lagere bezoekenintensiteit, een tendens die ook in het onderzoek van RBOI te onderkennen valt en wordt bevestigd door incidentele recente praktijkgegevens (relatief grotere supermarkten in o.m. Sassenheim, Eindhoven, Hillegersberg). Ook uit cijfers van het Centraal Bureau Levensmiddelen kan worden afgeleid dat schaalvergroting van supermarkten leidt tot lagere bezoekenintensiteiten; het overall gemiddelde van de bezoekenintensiteit van supermarkten in 2002 bewoog zich in 2002 tussen 6,5 en 10 bezoekers per m² per week.

Gelet op schaal en functie van de supermarkten wordt in het rekenmodel daarom uitgegaan van een bezoekenintensiteit van 7,5 bezoekers per m² per week, waarvan 22% op zaterdag (de drukste dag).

Wonen

Voor de parkeerbehoefte van de woningen is uitgegaan van de kentallen van CROW (zie tabel 4.3). Het CROW deelt de woningen in op basis van de stedelijkheid van de omgeving. Hierbij wordt gekeken naar de omgevingsadressendichtheid. De omgevingsadressendichtheid van een buurt, wijk of gemeente is het gemiddelde aantal adressen per vierkante kilometer binnen een straal van 1 kilometer op 1 januari van het betreffende jaar. Buurten, wijken en gemeenten worden in de volgende stedelijkheidsklassen ingedeeld:

- zeer sterk stedelijk: 2.500 of meer omgevingsadressen per vierkante kilometer;
- sterk stedelijk: 1.500 tot 2.500 omgevingsadressen per vierkante kilometer;
- matig stedelijk: 1 000 tot 1.500 omgevingsadressen per vierkante kilometer;
- weinig stedelijk: 500 tot 1.000 omgevingsadressen per vierkante kilometer;
- niet stedelijk: minder dan 500 omgevingsadressen per vierkante kilometer.

Tabel 4.3. Tabel Parkeercijfers CROW

	Centrum			Schil/Overloopgebied			Rest Kom		Bebouwde		BEZOEKERS
	min.	gem.	max.	min.	gem.	max.	min.	gem.	max.		
	BEWONERS										
woningen duur	pp per woning										
zeer sterk stedelijk	1,30	1,40	1,50	1,50	1,60	1,70	1,70	1,85	2,00	0,3	
Sterk stedelijk	1,30	1,40	1,50	1,50	1,60	1,70	1,70	1,85	2,00		
Matig stedelijk	1,50	1,60	1,70	1,60	1,70	1,80	1,90	2,00	2,10		
Weinig stedelijk	1,50	1,60	1,70	1,70	1,85	2,00	2,00	2,10	2,20		
niet stedelijk	1,50	1,60	1,70	1,70	1,85	2,00	2,00	2,10	2,20		
woningen midden	pp per woning										
zeer sterk stedelijk	1,20	1,30	1,40	1,40	1,50	1,60	1,60	1,70	1,80	0,3	
Sterk stedelijk	1,20	1,30	1,40	1,40	1,50	1,60	1,60	1,70	1,80		
Matig stedelijk	1,30	1,40	1,50	1,50	1,60	1,70	1,70	1,80	1,90		
Weinig stedelijk	1,30	1,40	1,50	1,60	1,70	1,80	1,80	1,85	1,90		
niet stedelijk	1,30	1,40	1,50	1,60	1,70	1,80	1,80	1,85	1,90		
woningen goedkoop	pp per woning										
zeer sterk stedelijk	1,10	1,15	1,20	1,20	1,30	1,40	1,30	1,40	1,50	0,3	
Sterk stedelijk	1,10	1,15	1,20	1,20	1,30	1,40	1,30	1,45	1,60		
Matig stedelijk	1,20	1,25	1,30	1,30	1,40	1,50	1,40	1,55	1,70		
Weinig stedelijk	1,20	1,25	1,30	1,30	1,40	1,50	1,40	1,55	1,70		
niet stedelijk	1,20	1,25	1,30	1,30	1,40	1,50	1,40	1,55	1,70		
serviceflat/aanleunwoning	pp per woning										
zeer sterk stedelijk	0,30	0,45	0,60	0,30	0,45	0,60	0,30	0,45	0,60	0,30	
Sterk stedelijk	0,30	0,45	0,60	0,30	0,45	0,60	0,30	0,45	0,60		
Matig stedelijk	0,30	0,45	0,60	0,30	0,45	0,60	0,30	0,45	0,60		
Weinig stedelijk	0,30	0,45	0,60	0,30	0,45	0,60	0,30	0,45	0,60		
niet stedelijk	0,30	0,45	0,60	0,30	0,45	0,60	0,30	0,45	0,60		
verpleeg- / verzorgingstehuis	pp per wooneenheid										
zeer sterk stedelijk	0,50	0,60	0,70	0,50	0,60	0,70	0,50	0,60	0,70	60%	
Sterk stedelijk	0,50	0,60	0,70	0,50	0,60	0,70	0,50	0,60	0,70		
Matig stedelijk	0,50	0,60	0,70	0,50	0,60	0,70	0,50	0,60	0,70		
Weinig stedelijk	0,50	0,60	0,70	0,50	0,60	0,70	0,50	0,60	0,70		
niet stedelijk	0,50	0,60	0,70	0,50	0,60	0,70	0,50	0,60	0,70		

Bron: Parkeercijfers CROW, publicatie 182

Het zeer sterk stedelijk gebied vindt men vooral in grote binnensteden met veel hoogbouw. Niet stedelijk gebied betreft kleine dorpskernen en het platteland. De adressendichtheid in Coevorden - Holwert bedroeg 934 (CBS, gemeenten op maat, 2006), daarmee kan het plangebied worden ingedeeld (onder)in de categorie weinig stedelijk. Gezien de toekomstige ontwikkelingen in het gebied, onder andere de toevoeging van 150 woningen, zal de adressendichtheid toenemen. De adressendichtheid wordt 1084 en het gebied kan daarmee als **matig stedelijk** worden gekenmerkt.

Naast de stedelijkheid wordt er gekeken naar de locatie van het project in een gemeente. Hierin worden drie categorieën onderscheiden. Het centrum van een gemeente, de schil/overloopgebied oftewel rand centrum en de rest van de bebouwde kom van een gemeente. Deze locatie van het plangebied wordt gekenmerkt als zijnde **schil/overloopgebied**. Dit betekent dat, volgens de landelijke richtlijnen, de volgende parkeerkcijfers gelden zoals weergegeven in onderstaande tabel 4.4.

Tabel 4.4. Tabel Parkeerkcijfers CROW volgens landelijke richtlijnen voor Holwert-zuid

	Centrum			Schil/Overloopgebied			Rest Bebouwde Kom			BEZOEKERS
	min.	gem.	max.	min.	gem.	max.	min.	gem.	max.	
	TOTAAL									
woningen duur	pp per woning									
Matig stedelijk	1,50	1,60	1,70	1,60	1,70	1,80	1,90	2,00	2,10	0,3
woningen midden	pp per woning									
Matig stedelijk	1,30	1,40	1,50	1,50	1,60	1,70	1,70	1,80	1,90	0,3
woningen goedkoop	pp per woning									
Matig stedelijk	1,20	1,25	1,30	1,30	1,40	1,50	1,40	1,55	1,70	0,3
serviceflat/aanleunwoning	pp per woning									
Matig stedelijk	0,30	0,45	0,60	0,30	0,45	0,60	0,30	0,45	0,60	0,3
verpleeg- / verzorgingstehuis	pp per wooneenheid									
Matig stedelijk	0,50	0,60	0,70	0,50	0,60	0,70	0,50	0,60	0,70	60%

Met deze gegevens kan per type woning de parkeerbehoefte worden bepaald en ook een gewogen gemiddelde van alle woningen per deelgebied. Afhankelijk van de prijs van ieder woningtype zijn de parkeerkcijfers binnen de marges van de gegeven prijsklassen vastgesteld. Daarbij is in deze rapportage uitgegaan van het gemiddeld parkeerkcijfer binnen elke prijsklasse. Het parkeerkcijfer voor woningen in het noordelijk deelgebied is hierop een uitzondering door de lage prijsstelling, waardoor de woningen onderin de categorie goedkoop terecht komen. Dit is terug te vinden in een lager parkeerkcijfer van 1,3 per woning. Uiteindelijk leverde deze benadering de volgende parkeerkcijfers op (tabel 4.5):

Tabel 4.5: Parkeerkcijfers woningen Holwert-zuid

parkeerkcijfer woningen				
Type	Aantallen	Prijsklasse	Parkeerkcijfer	Parkeervraag
Zuidelijk deelgebied				
A	6	midden	1,6	10
B	22	goedkoop	1,4	31
C1	14	duur	1,7	24
C2	6	midden	1,6	10
D	35	midden	1,6	56
F	11	duur	1,7	19
Totaal	94			148,5
Gemiddeld Zuidelijk deelgebied			1,58	
Noordelijk deelgebied				
A	55	sociale huur/ koop	1,3	71,5
Totaal	55			71,5
Gemiddeld Noordelijk deelgebied			1,30	
Gewogen gemiddelde parkeerkcijfer totaal			1,48	

Voor de woningen aan de Krimweg is uitgegaan van de kengetallen voor goedkope-, middenklasse- en duurdere woningen; gebiedsclassificatie centrumgebied; matig stedelijke omgeving. Daarvoor geeft het CROW een parkeerbehoefte van 1,3 -1,8 pp/ woning. Voor dit deelgebied geldt bij de geplande verdeling van het woningenbestand een gewogen gemiddelde waarde van 1,58 parkeerplaats per woning.

Voor de woningen in Holwert-zuid (noordelijk deelgebied) zijn kengetallen gehanteerd voor sociale huur/ goedkope woningen; gebiedsclassificatie schil/overloopgebied; matig stedelijke omgeving. Daarvoor geeft CROW een parkeerbehoefte van 1,3 -1,5 pp/ woning. Dit resulteert voor dit deelgebied bij de gegeven samenstelling van de woningvoorraad een waarde van 1,3 pp/woning.

4.2 Bezoekgedrag

Woon-werkverkeer

Naast bezoekers trekt de bedrijvigheid in het plangebied ook een zekere mate van woon-werkverkeer aan. De detailhandelsfunctie verschilt daarbij in zoverre van doorsnee woon-werkverkeer dat de werktijden, en daarmee ook van momenten waarop de maximale parkeerdruk zich voordoet, anders zijn ingedeeld. Het zwaartepunt van het woon-werkverkeer ligt op de koopavond en zaterdag. In de berekeningen voor de parkeervraag worden drie momenten nader beschouwd, te weten een werkdag, een (koop)-avond en een zaterdag situatie.

Voor wat betreft de arbeidsplaatsen in de detailhandel wordt ervan uitgegaan dat deze de maximale parkeerdruk (90 - 95% van het totaal aantal arbeidsplaatsen) oproept op de koopavond en zaterdag. Op werkdagen wordt (in verband met ziekte, verlof, e.d.) uitgegaan van een bezetting van 75% van het aantal arbeidsplaatsen.

De verkeer- en parkeerintensiteit is afhankelijk van het aantal arbeidsplaatsen en van het aandeel van de auto in de verdeling naar vervoerwijze in het woon-werkverkeer. Uit onderzoek blijkt dat in het woon-werkverkeer verschil bestaat tussen de sectoren detailhandel/horeca en de overige sectoren (gemiddeld jonger personeel, meer personeel uit de directe omgeving). Het aandeel van de auto in de sectoren detailhandel/horeca (33%) ligt daarbij lager dan in de overige sectoren (45% of meer). Deze waarden zijn gebruikt in het rekenmodel.

Winkelbezoek

Voor het autoverkeer is niet zozeer het aantal bezoekers, als wel het aantal bezoeken (het aantal personen dat gezamenlijk een bezoek brengt aan het centrum = 1 auto) van belang. Gebaseerd op onderzoeksresultaten in vergelijkbare situaties is gerekend met 1,5 op werkdagen, en 1,8 op koopavond en zaterdag.

Het autogebruik bij bezoek aan grotere winkelunits op niet centrale locaties ligt hoog. Landelijk, over de gehele week gerekend, geeft de Detailhandelsmonitor een percentage van circa 85%. Vooral op koopavonden en in de weekenden is het aandeel van de auto in de vervoerwijze-verdeling van de bezoekers vrijwel altijd zeer hoog.

Ook supermarkten kennen een hoog aandeel bezoekers per auto (zie tabel 4.6)

Beide detailhandelsfuncties kennen dus een relatief hoog aandeel bezoekers per auto. Rekening houdend met ervaringsgegevens elders is voor de locatie Holwert-zuid (relatief goed ingepast in de stedelijke omgeving) uitgegaan van (voor zaterdag) 80% autobezzoek bij de detailhandel en 65% bij supermarkten.

Tabel 4.6: Autogebruik bij supermarktbezoek

a

Verzorgingsfunctie su- permarkt	weekdag	koopavond	Zaterdag
buurtsupermarkt	30,9%	42,3%	32,7%
wijksupermarkt	50,3%	71,6%	53,2%

dorpssupermarkt	53,4%	76,5%	60,7%
lokaalverzorgend met regiofunctie	59,7%	78,6%	64,4%
stadsdeelfunctie	57,2%	71,0%	61,6%

Bron: Vraagvolgend parkeren bij supermarkten; Sjoerd Stienstra en Anton van Osta, Verkeerskunde 1992/9

b

Verzorgingsfunctie supermarkt	weekdag	Koopavond	Zaterdag
Full-service supermarkt; Laag/ midden segment	61%	69%	69%
Full-service supermarkt; Midden/ hoog segment	43%	48%	50%
Buurtsupermarkt	41%	44%	41%
Discount supermarkt	Geen gegevens; (mogelijk vergelijkbaar met full service/ laag/ midden segment)		

Bron: Altijd plaats voor boodschappen!, E. Stehouwer, RBOI, 2003

Tenslotte is ook de gemiddelde parkeerduur van de bezoekers van belang; naarmate de gemiddelde parkeerduur korter is kunnen over de dag gezien meer auto's gebruik maken van dezelfde parkeerplaats. Uit onderzoek blijkt dat de gemiddelde bezoek (parkeer-) duur bij grotere supermarkten nauwelijks afwijkt van doorsnee supermarkten, hiervoor zijn dan ook de standaardwaarden voor parkeerduur (gemiddeld 30 minuten door de week, 40 minuten op zaterdag) aangehouden. Bij de grotere detailhandelunits is gerekend met een gemiddelde bezoekduur van 50 minuten op zaterdag.

De gemiddelde bezoekenheid op zaterdag is geraamd op 1,7, dat is iets hoger dan bij de doorsnee supermarkt. Grotere supermarkten zullen in het algemeen iets vaker met meerdere personen in een bezoekenheid (het aantal personen dat gezamenlijk een bezoek brengt aan een winkel of een andere voorziening) worden bezocht.

4.3 Parkeerbilans

De geprojecteerde parkeercapaciteit in het openbare gebied bedraagt 62 parkeerplaatsen in zuidelijk deelgebied en in het noordelijk deelgebied 366 parkeerplaatsen. Het centrale parkeerterrein tussen de detailhandel en supermarkten omvat naar verwachting 290 parkeerplaatsen. Naast het spoor zijn nog eens 65 parkeerplaatsen gelegen. Daarnaast zijn er nog 11 parkeerplaatsen te realiseren aan de rand ten noorden van het noordelijk deelgebied.

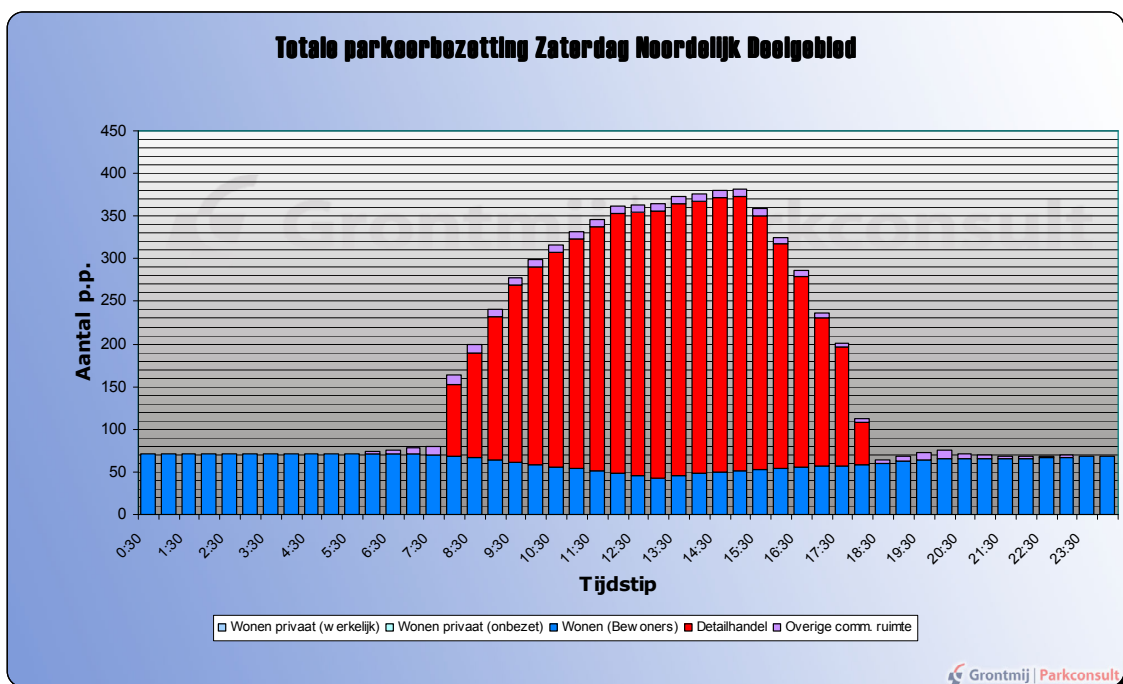
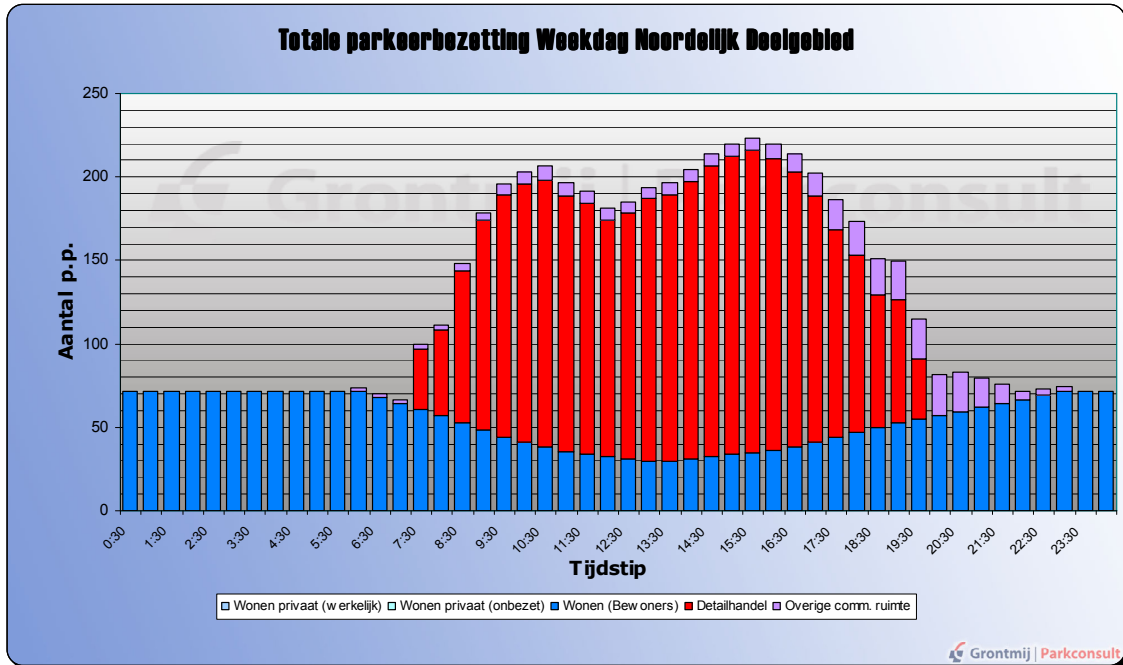
In totaal liggen er 523 parkeerplaatsen in het gehele plangebied, waarvan 157 in het zuidelijk deel (inclusief 2 bewonersgarages) en 366 parkeerplaatsen in het noordelijk deelgebied. In onderstaande tabel 4.7 wordt dit overzichtelijk weergegeven.

Tabel 4.7: Parkeercapaciteit

	Geprojecteerd aantal parkeerplaatsen
Zuidelijk deelgebied	157
Noordelijk deelgebied	366
Totaal	523

Met deze input is een balans te maken van het aantal benodigde parkeerplaatsen voor de beide deelgebieden van Holwert-zuid. De parkeervraag van de 2 deelgebieden is weergegeven in de volgende figuren en in de daarop volgende overzichtstabel:

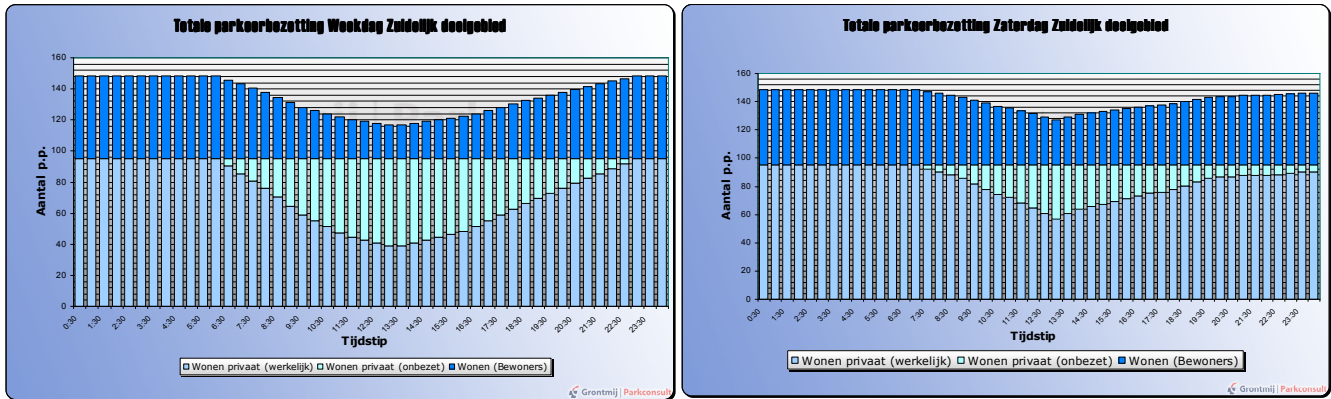
Analyse parkeervraag noordelijk deelgebied bij volledig dubbelgebruik:



Met bovenstaand figuur wordt de parkeervraag inzichtelijk gemaakt op de maatgevende dag (drukst bezochte dag) in het noordelijk deelgebied. Uit deze figuren is af te lezen dat op de zaterdag de parkeervraag op de piek 381 parkeerplaatsen betreft, hiermee wordt de beschikbare parkeercapaciteit in het noordelijk deelgebied overschreden. Dit parkeertekort dient in een nader vorm te geven parkeeroplossing te worden opgevangen en ook door de benutting van de restcapaciteit in het zuidelijk deelgebied. De parkeervraag is op de zaterdag 381 parkeerplaat-

sen voor het noordelijk deelgebied. Door toevoeging van private parkeerplaatsen in het zuidelijk deelgebied verandert de parkeervraag, doordat dubbelgebruik minder mogelijk is. Er is zodoende meer parkeercapaciteit nodig wanneer er private parkeerplaatsen in een gebied worden geplaatst. In onderstaand figuur voor het zuidelijk deelgebied is dit weergegeven met het onbezette private deel (licht blauw).

Analyse parkeervraag zuidelijk deelgebied



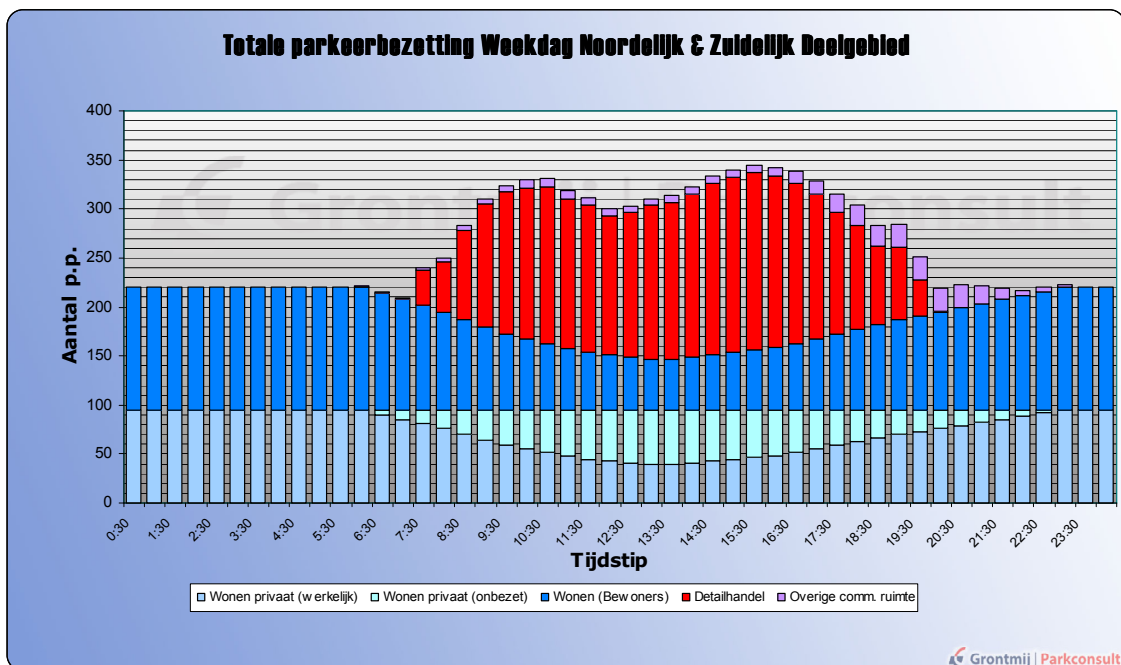
Het zuidelijk deel kent een parkeervraagpiek op elke dag en dan vooral in de avond en vroeg in de morgen van 149 parkeerplaatsen. Gezien de capaciteit in het zuidelijk deel van 157 is er een continu overschot van 8 parkeerplaatsen. Op het gecombineerde piekmoment voor het totale onderzoeksgebied (zaterdagmiddag 15.00 uur) zijn er zelfs 24 extra openbare parkeerplaatsen ongebruikt in het zuidelijke deel. Deze parkeerplaatsen kunnen tijdens de piektijden in het noordelijk deelgebied worden gebruikt door langparkeerders uit dat gebied (winkelpersoneel, ondernemers).

De totale geprojecteerde capaciteit in het gehele plangebied op maaiveld is voldoende om de volledige parkeervraag op te vangen op zaterdag. In totaal zal er een parkeervraagpiek optreden van 514 parkeerplaatsen op de zaterdag, waarbij er nog 9 parkeerplaatsen aan restcapaciteit overblijven. Een en ander is samengevat in de overzichtstabel 4.8.

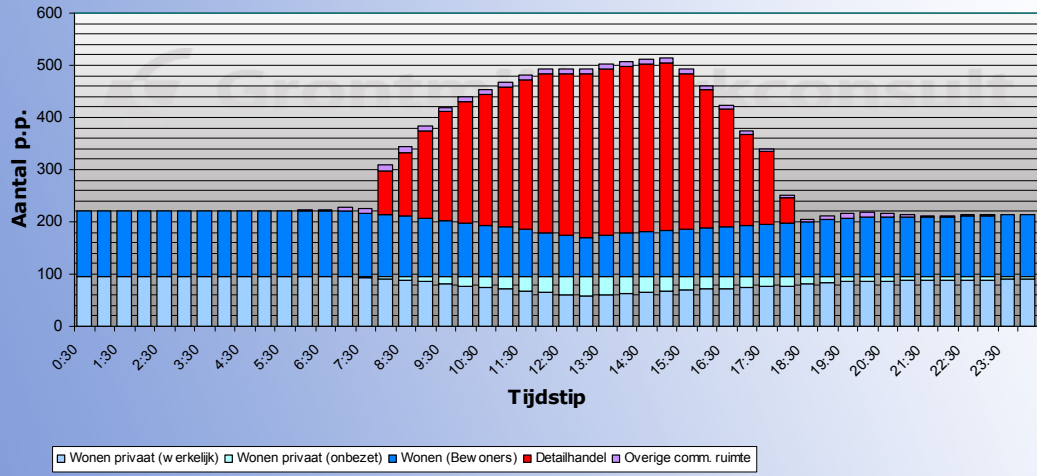
Tabel 4.8: Overzicht parkeerbalans

Uitgangspunten en parkeervraag								
	BVO in m ² respectievelijk aantallen	VVO in m ²	Prijsklasse	Kencijfer per woning of 100 m ² vvo	Maximale parkeervraag	Totaal parkeervraag op piekmoment	Parkeercapaciteit	Saldo
Zuidelijk deelgebied (Krimweg) 94 Woningen: type A type B (incl. B') type C1 type C2 type D type F	6 22 14 6 35 11		midden goedkoop duur midden midden duur	1,6 1,4 1,7 1,6 1,6 1,7	10 31 24 10 56 19	9 28 21 9 50 17	privaat 95 openbaar 62	
Totaal Zuidelijk deelgebied					149	133	157	24
Noordelijk deelgebied I – supermarkt II – supermarkt III – supermarkt IV – detailhandel V – detailhandel VI – detailhandel VII – overige comm. ruimte 55 Woningen: type A	1200 2100 1200 1000 500 1000 1000 55	960 1680 960 800 400 800 800		7,5 7,5 7,5 3,0 3,0 3,0 3,0 sociale huur/ koop	72 126 72 24 12 24 24 72	71 124 71 22 11 22 9 51	openbaar 366	
Totaal Noordelijk deelgebied					426	381	366	-15
Totaal						514	523	9

De doordeweekse dagen kennen een piek van 344 parkeerplaatsen en de zaterdag een piek van 514 parkeerplaatsen en deze zijn zonder problemen op te vangen in de beide deelgebieden.



Totale parkeerbezetting Zaterdag Noordelijk & Zuidelijk Deelgebied



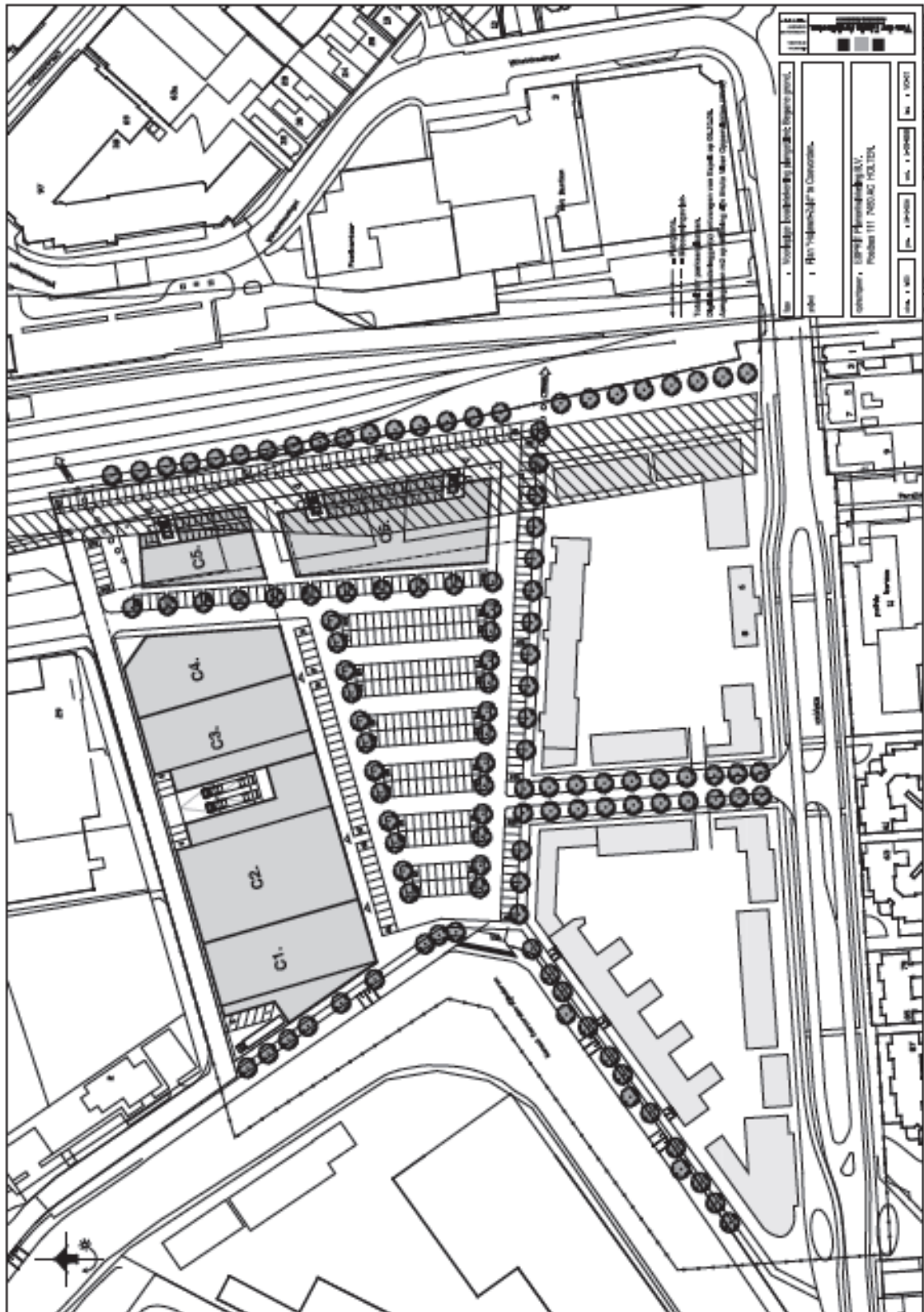
5 Conclusies en aanbevelingen

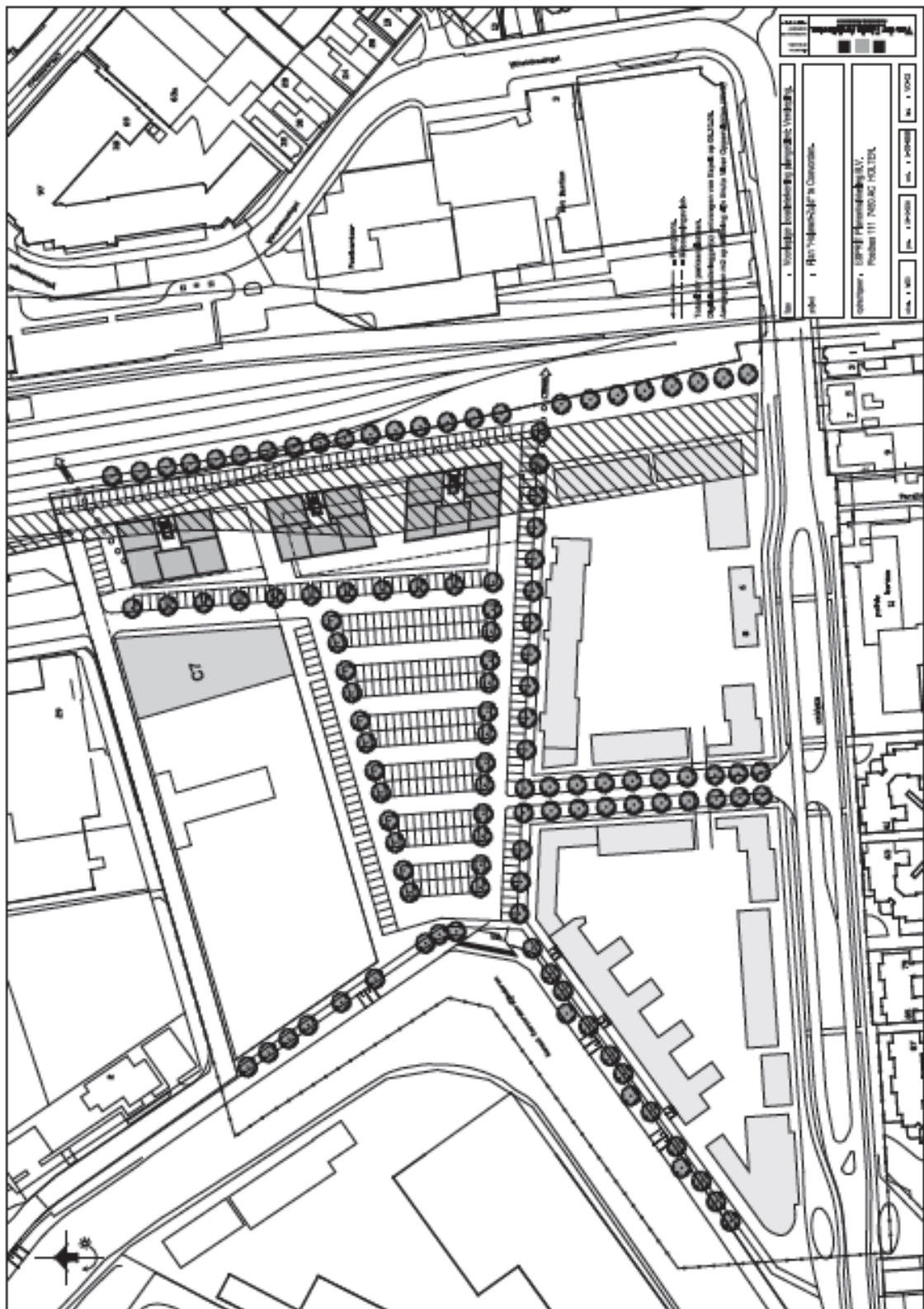
Op basis van de uitgevoerde analyses van de parkeersituatie die ontstaat na de geplande herontwikkeling van het project Holwert-zuid kunnen de volgende conclusies en aanbevelingen worden geformuleerd:

- Voor het woongebied langs de Krimweg (zuidelijk deelgebied) wordt een benodigd aantal parkeerplaatsen (parkeervraag) van 149 geraamd;
- De maximale parkeercapaciteit is daar 157 parkeerplaatsen en daarmee is er een continu overschot van 8 vrije parkeerplaatsen.
- Op het gecombineerde piekmoment van het gehele plangebied (zaterdag) bedraagt het overschot 24 leegstaande parkeerplaatsen in het zuidelijk deelgebied;
- Voor het noordelijk deelgebied van de Holwert-zuid wordt een parkeerbehoefte geraamd van 381 parkeerplaatsen op de zaterdag;
- De parkeercapaciteit op maaiveld in het noordelijk deelgebied (366) is daarmee niet voldoende om de parkeervraag van het noordelijk deelgebied op te vangen;
- In totaal is de gecombineerde parkeerbehoefte voor het zuidelijk deelgebied en het noordelijk deelgebied 514 parkeerplaatsen;
- Het noordelijk deelgebied en het zuidelijk deelgebied samen (523 parkeerplaatsen) bieden dan voldoende parkeercapaciteit om in de behoefte te voorzien;
- Gezien de loopafstand van het zuidelijk deel naar het noordelijk deelgebied, zullen bezoekers van het noordelijk deelgebied daar niet snel gaan parkeren. Winkelpersoneel en ondernemers daarentegen kunnen daar wel gebruik van maken om te parkeren. Er zal actief moeten worden gestuurd op het dubbel gebruik van de openbare parkeerplaatsen in het zuidelijk deelgebied;
- Aanbevolen wordt derhalve een deel van het langparkeren (ondernemers/ personeel van de bedrijven) op te vangen in het zuidelijk deelgebied (langs de Krimweg).

Bijlage 1. Plankaart met afsluiting

Plankaart Noordelijk Deelgebied





- C1 (opp. 1.200 m² bvo) is supermarkt.
- C2 (opp. 2.100 m² bvo) is supermarkt.
- C3 (opp. 1.200 m² bvo) is supermarkt.
- C4 (opp. 1.000 m² bvo) is detailhandel/grotere winkelunit.
- C5 (opp. 500 m² bvo) is detailhandel/grotere winkelunit.
- C6 (opp. 1.000 m² bvo) is detailhandel/grotere winkelunit.
- C7 (opp. 1.000 m² bvo) is overige commerciële ruimte.

Plankaart Zuidelijk Deelgebied:

