



## Parkeerbalans centrumgebied Epe

2 juli 2013

- nadere onderbouwing -

### Gemeente Epe

## 1. Inleiding

In het centrum van Epe worden mede als uitvloeisel van de Structuurvisie een aantal ontwikkelingen voorzien ten zuiden van het gemeentehuis. Om deze ontwikkelingen juridisch te verankeren is een bestemmingsplan opgesteld. Het ontwerp van dit bestemmingsplan heeft vanaf 19 april 2013 gedurende 6 weken ter inzage gelegen. Op het "ontwerp bestemmingsplan Marktwand" is een aantal zienswijzen binnengekomen. Een deel van deze zienswijzen heeft betrekking op de parkeersituatie in en rondom het gebied.

Ten aanzien van de parkeersituatie is een prognose opgesteld met betrekking tot het aantal parkeerplaatsen dat noodzakelijk is om de toekomstige parkeerbehoefte van de in het bestemmingsplan voorziene ontwikkelingen te kunnen herbergen. Hierover bestaat echter enige onduidelijkheid. De gemeente Epe heeft BVA Verkeersadviezen gevraagd deze onduidelijkheid weg te nemen door de achtergronden, uitgangspunten en berekeningswijze toe te lichten. In voorliggende notitie gaan wij op deze aspecten in.

## 2. Achtergronden parkeerbalans

### ● *Parkeerbalans*

Bij het bepalen van de parkeerbehoefte van gebieden wordt een parkeerbalans opgesteld. Een parkeerbalans wil zeggen dat wordt bepaald hoe de behoefte aan parkeerplaatsen zich verhoudt tot het aanbod aan parkeerplaatsen. In een ideale situatie zijn deze twee in balans. Dat wil zeggen dat er evenveel parkeerplaatsen beschikbaar zijn als dat de parkeervraag is. Dit geldt in principe voor alle momenten. Complicerende factor hierbij is dat de behoefte op diverse momenten nogal kan verschillen. Op werkdagen zijn er veelal meer werknemers aanwezig dan op zaterdag, terwijl op zaterdag het aantal bezoekers over het algemeen groter is. Daarnaast zijn er nog andere aspecten die een rol spelen bij de parkeerbehoefte, bijvoorbeeld de aanwezigheid van een weekmarkt, die in veel gevallen parkeercapaciteit wegneemt, omdat de weekmarkt plaatsvindt op een parkeerplaats. In principe wordt bij een parkeerbalans gestreefd naar voldoende capaciteit op alle momenten die zich in een reguliere periode voor kunnen doen. Dit betekent dat geen rekening wordt gehouden met evenementen die zich gedurende het jaar incidenteel voordoen.

- *Gebiedsafbakening.*

Bij het opstellen van een parkeerbalans en het creëren van een efficiënte parkeersituatie dient een gebied met enige omvang te worden beschouwd. Uiteraard dienen de bezoekers bij voorkeur dicht bij de voorziening te kunnen parkeren, maar is een wat grotere loopafstand voor de langer in het centrum verblijvende mensen (werknemers en eventueel bewoners) acceptabel. Als uitsluitend kleine gebieden worden bekeken, dan leidt dit vaak tot een zeer inefficiënt ruimtegebruik. Op de ene locatie is wellicht een tekort en dient parkeercapaciteit toegevoegd te worden, terwijl op een andere nabijgelegen locatie voldoende ruimte beschikbaar is. Wel dient in alle gevallen op acceptabele (loop)afstand van de voorzieningen parkeercapaciteit beschikbaar te zijn.

- *Methoden parkeervraagbepaling huidige en toekomstige situatie*

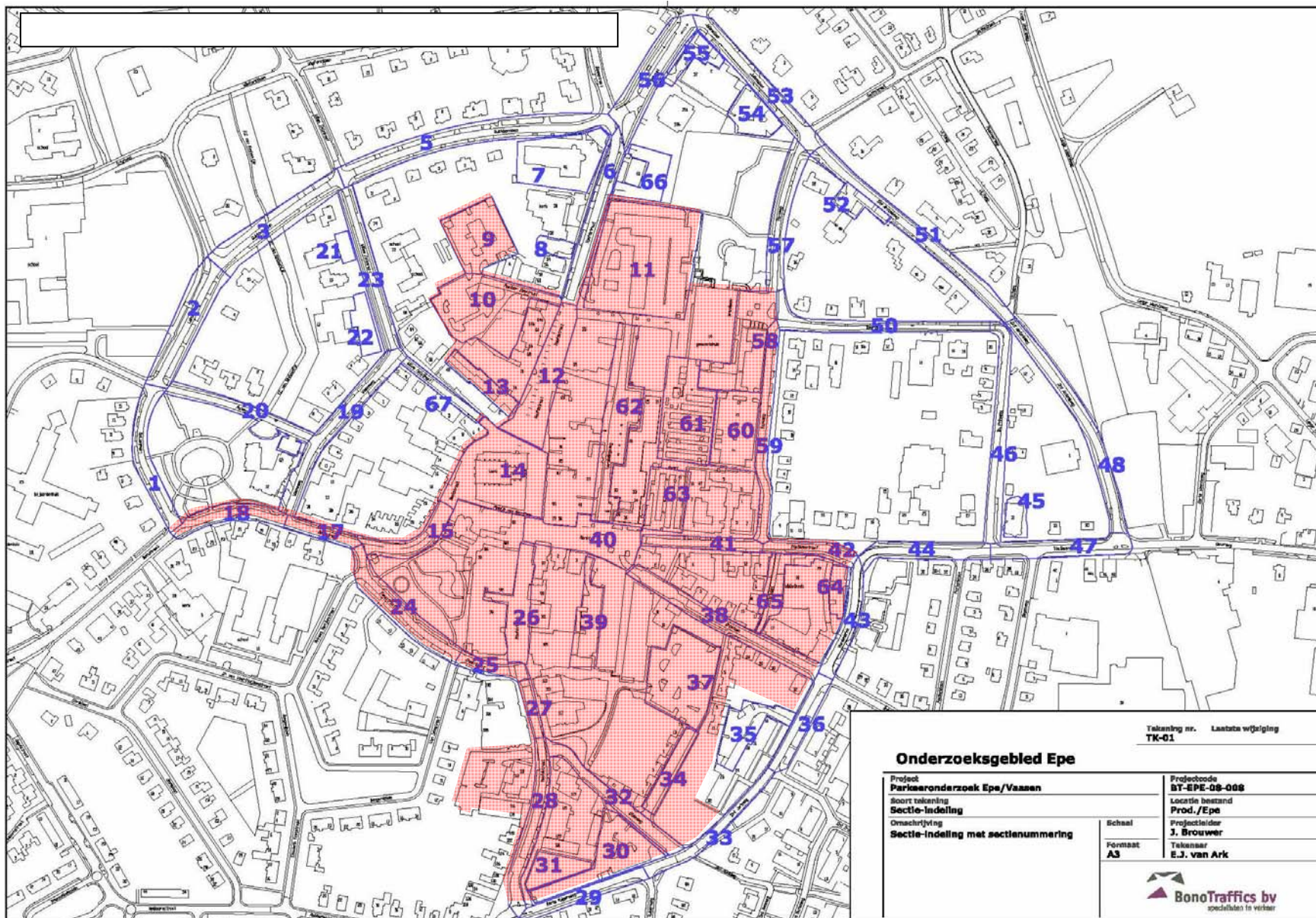
Om te kunnen bepalen of parkeervraag en aanbod in evenwicht zijn, zijn er meerdere methoden beschikbaar. Een van de methoden hiervoor is het uitvoeren van een parkeeronderzoek. Aan de hand van een parkeeronderzoek kan worden bepaald hoe groot de parkeervraag is in de huidige situatie. Om een compleet beeld te krijgen dienen hiervoor alle situaties die (mogelijk) maatgevend zijn te worden onderzocht. Echter om ook een beeld te krijgen van de toekomstige parkeerbehoefte zal een andere werkwijze gevolgd moeten worden. Simpelweg omdat onderzoek in de toekomst niet mogelijk is. In dat soort gevallen wordt gerekend met kencijfers. Dat wil zeggen waarden die aangeven welke parkeervraag een bepaald type voorziening heeft. Het landelijke kenniscentrum CROW heeft hiervoor kengetallen opgesteld, die onderscheid maken naar een groot aantal type voorzieningen, rekening houdend met de stedelijkheidsgraad en de omgeving waarin de voorzieningen aanwezig zijn. Deze informatie is opgenomen in publicatie 317 “Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie” oktober 2012.

- *Sturen of volgen?*

Bij het opstellen van een (toekomstige) parkeerbalans spelen beleidsmatige aspecten ook een rol. Er kan sprake zijn van een sturend beleid of van een volgend beleid. Bij een sturend beleid kan bijvoorbeeld het aantalparkeerplaatsen beperkt worden om andere vervoerwijzen te stimuleren of wordt betaald parkeren ingesteld. Een volgend beleid wil zeggen dat tegemoet wordt gekomen aan de parkeervraag die er is.

- *Dubbelgebruik*

Daarnaast is een belangrijk aspect bij het bepalen van de parkeerbalans of dubbelgebruik in alle gevallen mogelijk is. Onder dubbelgebruik wordt verstaan dat de beschikbare parkeercapaciteit door iedereen te gebruiken is. Er is dus geen sprake van gereserveerde parkeerplaatsen voor bijvoorbeeld bewoners. Dit geldt uiteraard alleen voor de openbare parkeerplaatsen. De mate waarin dubbelgebruik mogelijk is wordt bepaald aan de hand van het type parkeerders en de



**Figuur 1:** Indeling secties centrumgebied

aanwezigheid hiervan op bepaalde momenten. Ter illustratie parkeerplaatsen die overdag door werknemers worden ingenomen kunnen 's avonds worden gebruikt door bewoners.

- *Gewenste maximale bezetting*

Ten slotte is ook de maximale bezettingsgraad (verhouding tussen het aantal parkeerplaatsen en het aantal bezette parkeerplaatsen (aantal bezette parkeerplaatsen/totaal aantal parkeerplaatsen)) nog van belang. Afhankelijk van de functie van de parkeerplaats is een hogere of iets minder hoge bezettingsgraad gewenst. Bij langparkeren is een hoge bezettingsgraad (95%-100%) acceptabel omdat er weinig parkeerwisselingen zijn. Bij kortparkeren ligt dit anders. Er is dan sprake van vele parkeerwisselingen waardoor een overschot aan parkeerplaatsen wenselijk is. Dit maakt dat de parkeerder redelijk eenvoudig een vrije plek kan vinden en de parkeerhandeling vlot kan uitvoeren. Bij te hoge bezettingsgraden op dit soort parkeervoorzieningen gaan parkeerders rond rijden op zoek naar een parkeerplaats of zelfs wachten op de parkeerplaats. Dergelijk gedrag is niet gewenst. Om deze reden wordt voor parkeervoorzieningen die hoofdzakelijk voor kotparkeerders bestemd zijn rekening gehouden met een maximale bezettingsgraad van 85%-90%.

### 3. Centrum Epe

#### 3.1. Uitgangspunten

In het voorgaande hoofdstuk is uitgebreid ingegaan op welke aspecten een rol (kunnen) spelen bij het opstellen van een parkeerbalans. Voor het centrumgebied van Epe zijn de volgende uitgangspunten aangehouden.

- Gebiedsafbakening  
De gebiedsafbakening waarop de parkeerbalans betrekking heeft is weergegeven in figuur 1. Uitgangspunt hierbij is dat alle bezoekers die een bestemming hebben in dit gebied hier ook een parkeerplaats kunnen vinden.
- Methoden parkeervraagbepaling huidige en toekomstige situatie  
Voor de parkeerbehoeftebepaling van de huidige situatie wordt gebruik gemaakt van de resultaten uit een parkeeronderzoek dat op meerdere dagen is uitgevoerd in 2008.
- Sturen of volgen?  
De gemeente Epe voert een vraagvolgend beleid, dit betekent dat tegemoet moet worden gekomen aan de parkeervraag.
- Dubbelgebruik  
Er wordt uitgegaan van maximaal dubbelgebruik. Er worden dus geen openbare parkeerplaatsen gereserveerd voor bepaalde doelgroepen. Een uitzondering hierop vormen de parkeerplaatsen voor minder validen.

- Gewenste maximale bezetting

De gewenste maximale bezetting bedraagt voor langparkeerders 100% en voor kortparkeerders 85%-90%.

### 3.2. Beschrijving huidige situatie

In de huidige situatie zijn er in het onderzoeksgebied zoals dat in figuur 1 is weergegeven 1.073 parkeerplaatsen aanwezig op een reguliere werkdag. Op woensdagochtend is de parkeercapaciteit beperkter omdat op dat moment de weekmarkt plaatsvindt op het marktplein. Hierdoor neemt de parkeercapaciteit af met 130 parkeerplaatsen en bedraagt de parkeercapaciteit op woensdagochtend nog 943 parkeerplaatsen.

In tabel 1 is het resultaat weergegeven van het parkeeronderzoek uit 2008. Het betreft de bezetting en bezettingsgraad op het maatgevende moment binnen de onderzoeksperioden.

**Tabel 1:** Resultaten parkeeronderzoek (maatgevende momenten)

| onderzoeksdag              | cap  | bezetting maatgevend moment |     |     |
|----------------------------|------|-----------------------------|-----|-----|
|                            |      | uur                         | abs | %   |
| woensdag 19 november 2008  | 943  | 10.00                       | 794 | 84% |
| donderdag 20 november 2008 | 1073 | 14.00                       | 810 | 75% |
| vrijdag 21 november 2008   | 1073 | 19.00                       | 581 | 54% |
| zaterdag 13 december 2008  | 1073 | 15.00                       | 769 | 72% |

Uit de tabel blijkt dat er op alle dagen voldoende parkeercapaciteit aanwezig is in het onderzoeksgebied. Wel nadert de bezetting op woensdag de maximale gewenste waarde van 85%, maar omdat het niet allemaal kortparkerende bezoekers betreft zijn er ook op dat moment in het gebied voldoende parkeerplaatsen beschikbaar.

### 3.3. Toekomstige situatie

#### 3.3.1. Parkeercapaciteit

In de toekomstige situatie gaat er het een en ander veranderen. Door de voorziene wijzigingen in het centrum zal er enerzijds parkeercapaciteit verdwijnen en anderzijds zal er parkeercapaciteit worden toegevoegd. Daarnaast worden er voorzieningen en woningen toegevoegd. Voor zover het de parkeersituatie betreft worden de volgende wijzigingen voorzien ten opzichte van de huidige situatie.

- Het braakliggende terrein ten zuiden van de C1000 (parkeercapaciteit 36 parkeerplaatsen) wordt in mindering gebracht op de parkeercapaciteit omdat dit gebied bebouwd kan worden. De voorzieningen die daar dan worden gevestigd zullen moeten voorzien in de parkeerbehoefte op eigen terrein.

- Door de realisatie van de Markthal en de maatregelen op de Verbindingsweg verdwijnen 86 parkeerplaatsen.
- De herinrichting van de Brinklaan ter hoogte van het voormalige gemeentehuis leidt tot een verlies aan parkeerplaatsen van 5.
- Door de herinrichting van het Marktpllein daalt de parkeercapaciteit van 186 naar 133 parkeerplaatsen: een afname van 53 parkeerplaatsen.
- Door de herinrichting van het Marktpllein vindt de weekmarkt niet meer volledig op het parkeerterrein plaats, waardoor tijdens de weekmarkt 70 parkeerplaatsen niet te benutten zijn.
- Er worden 177 parkeerplaatsen gerealiseerd in de parkeergarage onder de Marktwand.

In tabel 2 is de huidige en toekomstige parkeercapaciteit op reguliere dagen en op woensdagochtend tijdens de weekmarkt weergegeven.

**Tabel 2:** *Parkeercapaciteit huidige en toekomstige situatie*

| Parkeercapaciteit          |       |
|----------------------------|-------|
| Huidge situatie            | 1.073 |
| Wijzigingen                |       |
| Braakliggend terrein C1000 | -36   |
| Markthal/ Verbindingsweg   | -86   |
| Brinklaan                  | -5    |
| Herinrichtng Marktpllein   | -53   |
| Parkeergarage Marktwand    | 177   |
| Toekomstige situatie       | 1.070 |
| Woensdag                   |       |
| weekmarkt                  | -70   |
| Parkeercapaciteit Woensdag | 1.000 |

Geconcludeerd kan worden dat de parkeercapaciteit op reguliere dagen nagenoeg overeenkomt met de huidige parkeercapaciteit en dat de parkeercapaciteit op woensdag groter is dan in de huidige situatie. Dit wordt veroorzaakt doordat de weekmarkt in de toekomst nog slechts 70 parkeerplaatsen wegneemt, in plaats van de 130 parkeerplaatsen zoals nu het geval is.

Naast de wijzigingen in de parkeervoorzieningen zijn er ook wijzigingen in de ruimtelijke invulling van het gebied. Per saldo worden de volgende wijzigingen doorgevoerd:

- Toevoeging van 2.100 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlak winkelvoorziening
- Toevoeging van 26 appartementen.

### 3.3.2. Parkeerbehoefte

#### • Centrumgebied

De toekomstige parkeervraag wordt bepaald door de huidige parkeerbehoefte en de parkeerbehoefte die ontstaat door het toevoegen van winkelvloeroppervlak en appartementen. In tabel 1 is de huidige parkeerbehoefte weergegeven. De parkeerbehoefte van de toe te voegen voorzieningen is bepaald op basis van de eerder genoemde parkeerkencijfers van het CROW. Voor het winkelvloeroppervlak is uitgegaan van een kencijfer van 4,0 parkeerplaatsen per 100 m<sup>2</sup> bvo en voor de appartementen is 1,3 parkeerplaats per appartement aangehouden. Het resultaat van deze berekening is weergegeven in tabel 3.

Wij wijzen erop dat in de berekeningen afrondingen plaatsvinden. De totalen kunnen dan ook in beperkte mate afwijken van de afzonderlijke waarden.

**Tabel 3:** Parkeerbehoeftebepaling nieuwe voorzieningen

| voorziening  | omvang |                    | kental |                            | aanwezigheidspercentage |     |      |      | parkeerbehoefte   |     |      |     |
|--------------|--------|--------------------|--------|----------------------------|-------------------------|-----|------|------|-------------------|-----|------|-----|
|              |        |                    |        |                            | maatgevend moment       |     |      |      | maatgevend moment |     |      |     |
|              |        |                    |        |                            | woe*                    | don | vrij | zat  | woe               | don | vrij | zat |
| detailhandel | 2.100  | m <sup>2</sup> bvo | 4      | per 100 m <sup>2</sup> bvo | 70%                     | 30% | 75%  | 100% | 59                | 25  | 63   | 84  |
| woningen     | 26     | woningen           | 1,3    | per woning                 | 50%                     | 50% | 80%  | 60%  | 17                | 17  | 27   | 20  |
| Totaal       |        |                    |        |                            |                         |     |      |      | 76                | 42  | 90   | 104 |

\* aanwezigheidspercentage detailhandel ochtendperiode opgehoogd i.v.m. weekmarkt

Geconcludeerd kan worden dat de parkeervraag binnen het onderzoeksgebied afhankelijk van het moment toeneemt van minimaal 42 tot maximaal 104 parkeerplaatsen.

Om te kunnen komen tot de daadwerkelijk benodigde parkeercapaciteit in de toekomst dient de huidige parkeerbehoefte te worden vermeerderd met de parkeerbehoefte van de nieuwe voorzieningen. Hierbij dient voor al deze parkeerders onderscheid te worden gemaakt in (kortparkerende) bezoekers en (langparkerende) bewoners en werknemers. Vervolgens dient het aantal kortparkeerders te worden vermeerderd met een opslag van 15% in verband met de benodigde restcapaciteit (voorkomen zoekverkeer).

Deze berekening is weergegeven in bijlage 1. In tabel 4 is de berekende parkeercapaciteit in het kort weergegeven naast de beschikbare parkeercapaciteit.

**Tabel 4:** Toekomstige parkeervraag versus beschikbare capaciteit

|           | uur   | parkeerbehoefte | parkeercapaciteit | saldo |
|-----------|-------|-----------------|-------------------|-------|
| woensdag  | 10.00 | 940             | 1.000             | 60    |
| donderdag | 14.00 | 937             | 1.070             | 133   |
| vrijdag   | 19.00 | 749             | 1.070             | 321   |
| zaterdag  | 15.00 | 981             | 1.070             | 89    |

Uit de tabel blijkt dat er op alle dagen op het maatgevende moment (ruim) voldoende parkeercapaciteit in het centrumgebied van Epe beschikbaar is. In de gepresenteerde waarden is al rekening gehouden met het benodigde surplus aan parkeerplaatsen om zoekverkeer te voorkomen.

#### ● *Markt en omgeving*

Als we vervolgens inzoomen op het gebied in de directe omgeving van de Marktwand dan is het beeld iets anders. Op het Markplein zijn in de huidige situatie 186 parkeerplaatsen aanwezig. Zoals aangegeven worden in deze omgeving 86 (Marktwand en Verbindingsweg) en 53 (herinrichting Marktplein) = 139 parkeerplaatsen verwijderd. Er komen er 177 voor terug waardoor in de toekomst een parkeercapaciteit ontstaat van 224 parkeerplaatsen. Op woensdag zijn dit er in verband met de weekmarkt 70 minder. Omdat er echter ook een extra behoefte is als gevolg van de nieuwe voorzieningen die per dag verschilt is er sprake van wisselende uitkomsten. In tabel 5 is dit aangegeven.

**Tabel 5:** *Extra parkeercapaciteit versus extra behoefte*

|           | uur   | toekomstige parkeercapaciteit | extra behoefte | beschikbaar | t.o.v. huidige situatie * |
|-----------|-------|-------------------------------|----------------|-------------|---------------------------|
| woensdag  | 10.00 | 154                           | 75             | 79          | 23                        |
| donderdag | 14.00 | 224                           | 42             | 182         | -4                        |
| vrijdag   | 19.00 | 224                           | 90             | 134         | -52                       |
| zaterdag  | 15.00 | 224                           | 104            | 120         | -66                       |

\* 186 op reguliere dagen en 56 op woensdag

Uit de tabel blijkt dat er op woensdag sprake is van een positief saldo, op donderdag is het beeld vrijwel neutraal en vrijdag en zaterdag is er sprake van een negatief saldo. Op deze beide dagen verslechtert de situatie ten opzichte van de huidige situatie. Echter op vrijdag en zaterdag is er voldoende parkeercapaciteit in het gebied voorhanden waardoor de extra behoefte eenvoudig kan worden opgevangen op de beschikbare parkeercapaciteit in het gebied. Op woensdag is er sprake van een toename van de parkeercapaciteit ten opzichte van de huidige situatie, waardoor er tijdens de weekmarkt meer parkeerplaatsen beschikbaar zijn dan nu het geval is.

## 4. Conclusies

Uit de vorige hoofdstukken kan worden geconcludeerd dat de voorziene ontwikkelingen in het centrumgebied van Epe effecten hebben op de parkeersituatie. Er verdwijnt bestaande parkeercapaciteit en er wordt nieuwe parkeercapaciteit toegevoegd in de vorm van een parkeergarage onder de Marktwand. Door de toevoeging van nieuwe functies die een parkeerbehoefte hebben ontstaat er, afhankelijk van het moment, een gewijzigde situatie ten opzichte van de huidige situatie. Over het totale centrumgebied gezien is er op alle

momenten ruim voldoende parkeercapaciteit aanwezig, ook als rekening wordt gehouden met het gewenste surplus aan parkeerplaatsen voor kortparkeerders van circa 15%.

Als wordt ingezoomd op het gebied in de directe omgeving van de Marktwand dan is er sprake van een wisselend beeld. Op vrijdag en zaterdag ontstaat er een extra druk op het gebied. Deze extra parkeerdruk kan echter eenvoudig worden opgevangen op de bestaande parkeercapaciteit. Dit leidt tot een betere benutting van de aanwezige parkeercapaciteit. Op woensdag, de dag dat de problemen in de huidige situatie het grootst zijn, verbetert de situatie. Doordat de weekmarkt niet meer volledig op parkeerplaatsen zal worden opgesteld is er sprake van een positief saldo van 23 parkeerplaatsen ten opzichte van de huidige situatie. Op donderdag ten slotte zijn de verschillen met de huidige situatie verwaarloosbaar.

Geconcludeerd kan worden dat er op woensdag sprake is van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie en dat op vrijdag en zaterdag de extra parkeerdruk eenvoudig kan worden opgevangen op de beschikbare parkeerplaatsen, waardoor een betere benutting van de aanwezige parkeercapaciteit plaatsvindt.

Daarnaast is het nog mogelijk om indien gewenst de parkeercapaciteit uit te breiden op de locatie voor de huidige brandweerkazerne. Deze uitbreiding is in principe niet nodig, maar kan wel voor verlichting zorgen ten tijde van de weekmarkt. Op de overige dagen van de week zal deze parkeervoorziening voorlopig waarschijnlijk niet worden benut.

*Bijlage 1: Berekeningsresultaat toekomstige parkeerbehoefte*

|           | uur   | huidige behoefte  |          |        | toe te voegen     |          |        | totale behoefte   |          |        | totale behoefte   |          |        |
|-----------|-------|-------------------|----------|--------|-------------------|----------|--------|-------------------|----------|--------|-------------------|----------|--------|
|           |       | bewoner/werknemer | bezoeker | totaal | bewoner/werknemer | bezoeker | totaal | bewoner/werknemer | bezoeker | totaal | bewoner/werknemer | bezoeker | totaal |
| woensdag  | 10.00 | 383               | 411      | 794    | 22                | 53       | 75     | 405               | 465      | 870    | 405               | 535      | 940    |
| donderdag | 14.00 | 271               | 539      | 810    | 17                | 25       | 42     | 288               | 564      | 852    | 288               | 649      | 937    |
| vrijdag   | 19.00 | 119               | 462      | 581    | 31                | 59       | 90     | 150               | 521      | 671    | 150               | 599      | 749    |
| zaterdag  | 15.00 | 123               | 646      | 769    | 29                | 75       | 104    | 151               | 722      | 873    | 151               | 830      | 981    |