

Notitie

HaskoningDHV Nederland B.V.
Transport & Planning

Aan: Gemeente Nunspeet
Van: Tonny Slieker
Datum: 9 september 2019
Kopie:
Ons kenmerk: BG4029_I&B_M003
Classificatie: Alleen voor intern gebruik

Onderwerp: Parkeren Veluwetransferium Nunspeet

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

De gemeente Nunspeet heeft besloten de spoorwegovergang Elspeterweg te willen vervangen door twee ongelijkvloerse spoorkruisingen. De stationsomgeving verandert, met meer aandacht voor de ruimtelijke kwaliteit en beleving. Een van de deelgebieden binnen de opgave is het Veluwetransferium Nunspeet. Door de nieuwe geplande spooronderdoorgangen, in de Elspeterweg en onder station Nunspeet, ontstaan veranderingen in het gebruik van het Veluwetransferium.

Voor de gemeente Nunspeet is dit aanleiding het parkeergebruik en de parkeerbehoefte op het Veluwetransferium nader te beschouwen. Daartoe is Royal HaskoningDHV het volgende gevraagd:

- Maak een analyse van het functioneren van het parkeren op het transferium in de huidige situatie;
- Maak inzichtelijk hoeveel parkeerplaatsen nodig zijn om de parkeerdruk van het toevoegen van de extra functies op te vangen;
- Geef aan of dubbelgebruik van de huidige parkeerplaatsen mogelijk is om zodoende het aantal aan te leggen parkeerplaatsen tot een minimum te beperken;
- Wat is de verwachte toename in verkeersbewegingen;
- Wat is, als gevolg van de ondertunneling, de toename van geparkeerde auto's die overstappen op de trein?
- Tot slot ligt er ook een vraag over parkeren op het Stationsplein. De bestaande parkeerplaats met ongeveer 27 parkeerplaatsen wordt in het ontwerp verschoven naar de westkant van het plein. Ook zijn er langparkeerders (personeel van winkels en bedrijven aan de Stationslaan, 'centrumwand' en het Stationsplein) die parkeren op het terrein van de supermarkt Emté. Kan deze parkeervraag worden opgelost?

1.2 Opzet van deze notitie

In deze notitie is onderscheid gemaakt tussen het gebruik van het Veluwetransferium in de huidige en nieuwe situatie. In de nieuwe situatie is de ruimtelijke situatie gewijzigd: de spooronderdoorgangen zijn gereed, restaurant Joris is verplaatst en er is een klimbos gerealiseerd. Door deze ruimtelijke wijzigingen verandert ook het gebruik; treinreizigers parkeren ook op het Veluwetransferium en door de nieuwe functies wordt het Veluwetransferium intensiever gebruikt.

Voor de huidige en nieuwe situatie wordt bepaald of er voldoende parkeerplaatsen aanwezig zijn. Ook wordt beschreven wat het gebruik in de nieuwe situatie kan zijn. Daarbij is ook aandacht voor alternatieve mogelijkheden voor het parkeren op het Stationsplein en het parkeren bij de supermarkt.

2. Huidige situatie

2.1 Achtergrond

Het Veluwetransferium komt voort uit het rond de eeuwwisseling geformuleerd provinciale beleid 'Veluwe 2010'. Het Veluwetransferium is opgericht om ongewenste belasting van een kwetsbaar natuurgebied tegen te gaan en tegelijkertijd de kwaliteit van de voorzieningen voor bezoekers van de natuurgebieden en de gemeente te bevorderen. Daarbij is ook gekeken naar een goede aansluiting op openbaar vervoer om autoverkeer tegen te gaan. Kortom, versterken van natuur en beleavingswaarden, bevordering recreatie en toerisme en beperking van de groei van het recreatieve autoverkeer en vergroten van de bereikbaarheid.

De parkeerplaatsen zijn bijna 20 jaar geleden aangelegd. Het Veluwetransferium bestaat naast een parkeerplaats uit een uitkijktoren, paviljoen voor informatie, picknickplaats, fietsenverhuur, speeltuin en een stationshuisje met een dagrecreatieve horecafunctie. Een andere belangrijke voorziening is het Natuuractiviteitencentrum.

2.2 Parkeren Veluwetransferium

Het Veluwetransferium wordt beoordeeld door het gebruik en de parkeerbehoefte te toetsen aan de parkeercapaciteit.

Parkeergebruik

Voor een beeld van het huidige gebruik van het Veluwetransferium heeft de gemeente een aantal dagen in april en een aantal dagen in juli 2019 de bezetting van parkeerplaatsen geteld. Daaruit blijkt dat het parkeerterrein op weekdagen (werkdagen) gemiddeld wordt gebruikt waarbij de bezettingsgraad een enkele keer net boven de 50% ligt. In het weekend, zeker met mooi weer, en tijdens evenementen¹ ligt dat hoger. Op piekmomenten kan de bezettingsgraad oplopen tot boven de 90%.

Parkeerbehoefte

Om te bepalen of er voldoende parkeerplaatsen zijn, is een parkeerberekening gemaakt. De basis voor deze berekening is het bestemmingsplan; het parkeren behorend bij de bestemmingen die mogelijk zijn volgens het bestemmingsplan moet op het parkeerterrein (binnen de bestemming) kunnen worden opgelost. Volgens het bestemmingsplan zijn mogelijk:

Bestemming Transferium:

- Parkeerterrein
- Uitkijktoren
- Fietsverhuur
- Speeltuin
- Aan dagrecreatie ondergeschikte detailhandel, maximaal 450 m² (fietsverhuur)
- Aan dagrecreatie ondergeschikte horeca, maximaal 300 m² (Het Stationshuisje)

Bestemming Maatschappelijke voorzieningen:

- Natuuractiviteitencentrum Staatsbosbeheer / Buitencentrum Veluwe-Noord / Bezoekerscentrum Nunspeet-Veluwe, paviljoen 500 m² / 120.000 bezoekers/jaar:

Bestemmingen Verkeersdoeleinden en Groen.

Per bestemming is bepaald hoeveel parkeerplaatsen hierbij nodig zijn. Het is daarbij gebruikelijk om het parkeren te berekenen voor de hoofdfunctie. Voor detailhandel en horeca kan dit direct met de gemeentelijke parkeernormen², zoals vastgelegd in de Parkeernota, 21 juli 2014. Het

¹ Tijdens de meting in juli was de braderie Eibertjesmarkt.

² Het is mogelijk dat er ten tijde van het bestemmingsplan andere parkeernormen vigerend waren. De verwachting is dat de nu vigerende normen (2014) voor bovenvermelde bestemmingen ongeveer gelijk zijn.

Natuuractiviteitencentrum wordt beschouwd als bezoekerscentrum. De horeca, winkel, opslag en het kantoor zijn hier geen zelfstandige, maar ondersteunende en daarmee ondergeschikte voorzieningen. Het bezoekerscentrum, de speeltuin en de uitkijktoren zijn specifieke functies waarvoor geen parkeernormen in de gemeentelijke parkeernota staan. Voor deze functies is de parkeerbehoefte bepaald op basis van ervaringscijfers.

De parkeerbehoefte op een piekmoment is bepaald door uit te gaan van een hoger aantal parkeerders en door de terrassen buiten, die normaliter buiten de berekening blijven, wel mee te rekenen. In de berekening is het zogenaamde 'dubbelgebruik'³ toegepast volgens de aanwezigheidstabel van het CROW.

Bij de huidige functies op het Veluwetransferium horen op een normale weekdag 100 parkeerplaatsen. 's Avonds zijn dat er minder dan 40. In het weekend varieert de parkeerbehoefte tussen 125 plaatsen op zaterdagmiddag en 135 plaatsen op zondagmiddag. Hieruit blijkt dat het drukste moment in ieder geval in het weekend ligt en volgens de berekening op zondagmiddag. De parkeerbehoefte op een piekmoment, zoals een mooie zomerse zon- of feestdag, ligt op 150 parkeerplaatsen.

Parkeercapaciteit

De huidige parkeercapaciteit bedraagt volgens inventarisatie door de gemeente 165 openbare bezoekersparkeerplaatsen, waarvan 3 voor gehandicapten en 1 voor elektrische voertuigen. Daarnaast zijn er 10 en 6 parkeerplaatsen voor publiek en eigen gebruik, behorend bij respectievelijk brasserie Het Stationshuisje en het bezoekerscentrum/Natuuractiviteitencentrum. In totaal zijn er 181 parkeerplaatsen op het Veluwetransferium aanwezig.

2.3 Functioneren huidige situatie

Uit bovenstaande blijkt dat voor het Veluwetransferium de parkeercapaciteit van 181 parkeerplaatsen ruim voldoende is voor de parkeerbehoefte, zowel gebaseerd op wat volgens het bestemmingsplan nodig is als op het waargenomen gebruik, zoals geteld gedurende enkele dagen in de voorjaarsperiode en in juli in 2019⁴. In het weekend is er voor een piekmoment een beschikbare restcapaciteit van tenminste 30 parkeerplaatsen.

3. Nieuwe situatie

3.1 Achtergrond

In de nieuwe situatie worden enkele functies toegevoegd aan de bestaande situatie. Zo wordt er al jaren gewerkt aan een initiatief voor het realiseren van een klimbos van circa 1 hectare nabij het bezoekerscentrum/Natuuractiviteitencentrum. Ook ontstaat met de onderdoorgang onder het station de mogelijkheid om op het transferium te parkeren voor en door reizigers. Tevens wordt onderzocht of restaurant Joris kan worden verplaatst naar het transferium, noodzakelijk vanwege de nieuw te maken onderdoorgang in de Elspeterweg.

3.2 Parkeren Veluwetransferium

Parkeerbehoefte

De basis voor de nieuwe parkeerbehoefte is het huidige bestemmingsplan. Nieuwe functies zijn niet zondermeer mogelijk binnen het huidige bestemmingsplan. Voor het klimbos is uitgegaan van het concept-bestemmingsplan dat hiervoor is opgesteld. Niet in een (concept-)bestemmingsplan opgenomen

³ Als twee of meer functies gebruik maken van dezelfde parkeergelegenheid is sprake van dubbelgebruik.

⁴ Periode 14 t/m 22 april 2019; 's zomers weer, zonnig en 25 graden en 6 t/m 17 juli 2019, bewolkt, zonnig en 21 tot 26 graden.

is de mogelijke verplaatsing van Joris. Het gaat dan om maximaal 725 m² (globale footprint bebouwing op huidige locatie), een terras (150 m²) en bijbehorend parkeren. De eigenaren van Joris hebben aangegeven⁵ dat er bij verplaatsing een kleiner restaurant terugkomt in de nieuwe situatie. Op dit moment wordt gedacht aan een omvang van 350 m². Het restaurant zal daarbij een buitenterras van 120 m² bevatten. Bij de berekening is eerst uitgegaan van de huidige omvang. Wat de gevolgen zijn van een kleiner restaurant zal apart worden geded. Tot slot is ook het parkeren door reizigers toegevoegd. Volgens het bestemmingsplan zijn in de nieuwe situatie mogelijk/worden mogelijk gemaakt:

Bestemming Transferium:

- Parkeerterrein
- Reizigers NS-station Nunspeet (volgens opgave onder 4.1)
- Uitkijktoren
- Fietsverhuur
- Speeltuin
- Aan dagrecreatie ondergeschikte detailhandel maximaal 450 m² (fietsverhuur)
- Aan dagrecreatie ondergeschikte (dag)horeca maximaal 300 m² (Het Stationshuisje)

Bestemming Maatschappelijke voorzieningen:

- Natuuractiviteitencentrum Staatsbosbeheer / Buitencentrum Veluwe-Noord / Bezoekerscentrum Nunspeet-Veluwe, paviljoen 500 m² / 120.000 bezoekers/jaar / Natuurbelevingscentrum (horeca 120 m² binnen en 120 m² terras buiten)
- Klimbos: circa 1 ha / max. 52.000 bezoekers

Bestemmingen Verkeersdoeleinden en Groen.

Restaurant Joris:

- (dag)Horeca maximaal 725 m² (terras van 150 m²)
- 2 appartementen

Per bestemming is wederom bepaald hoeveel parkeerplaatsen hiervoor benodigd zijn. De parkeerbehoefte op een piekmoment is wederom bepaald door van een hoger aantal parkeerders uit te gaan en door de terrassen buiten, die normaliter buiten de berekening blijven, wel mee te rekenen. Daarnaast is voor het klimbos gerekend met maximale bezoekers en gemiddeld twee (in plaats van drie) bezoekers per auto. Wel is in de berekening het zogenaamde 'dubbelgebruik' toegepast.

Voor het gebruik van (de functies op) het Veluwetransferium is in de nieuwe situatie op een normale weekdag een aantal van circa 175 parkeerplaatsen nodig. 's Avonds zijn dat er minder dan 150. In het weekend varieert de parkeerbehoefte tussen 195 plaatsen op zaterdagmiddag en 205 plaatsen op zondagmiddag. Hieruit blijkt dat het drukste moment in ieder geval in het weekend ligt en volgens de berekening rond de 200 parkeerplaatsen. De parkeerbehoefte op een piekmoment, zoals een mooie zomerse zon- of feestdag, ligt op 245 parkeerplaatsen. Als Joris kleiner dan de huidige omvang en met 350 m² wordt verplaatst naar het Veluwetransferium dan wordt de parkeerbehoefte lager. In dat geval zijn op weekdays 160 parkeerplaatsen voldoende, in het weekend 180 en op piekmomenten 240 parkeerplaatsen.

Parkeercapaciteit

Met de huidige parkeercapaciteit van 181 plaatsen (165+10+6) en een berekende parkeerbehoefte van circa 200 plaatsen in de nieuwe situatie met een piekbehoefte van 245 plaatsen is de parkeercapaciteit in de nieuwe situatie onvoldoende. Dit betekent dat in het weekend en op piekdagen er respectievelijk circa 20 en 65 parkeerplaatsen bij zouden moeten komen om aan de totale maximale parkeerbehoefte te voldoen. Als Joris na verplaatsing kleiner van omvang wordt, betekent dit dat alleen op piekdagen er circa 60 parkeerplaatsen bij zouden moeten komen om aan de parkeerbehoefte te voldoen.

⁵ Werksessie 5 april 2019

3.3 Functioneren nieuw situatie

Uit bovenstaande blijkt dat voor het Veluwetransferium de parkeercapaciteit van 181 parkeerplaatsen niet voldoende is voor de parkeerbehoefte, gebaseerd op wat volgens het bestemmingsplan mogelijk is of wordt gemaakt. Het gebruik neemt toe door het klimbos, verplaatsing van restaurant Joris en het gebruik door treinreizigers. Waar het gebruik door treinreizigers vooral op werkdagen zal plaatsvinden en niet tot parkeerproblemen leidt, is bij het realiseren van het klimbos en het verplaatsen van Joris uitbreiding van het parkeren op het Veluwetransferium wel nodig. Dit geldt voor de maximale omvang van zowel het klimbos als voor Joris. Als een van de voorzieningen (bijvoorbeeld het klimbos of bezoekerscentrum) minder bezoekers trekt dan verwacht, zijn in de praktijk minder parkeerplaatsen nodig. Echter, het benodigd aantal parkeerplaatsen dat hoort bij wat volgens het bestemmingsplan mogelijk is, dient wel gerealiseerd te kunnen worden.

3.4 Verkeerstoename

Door een toename in het gebruik van het Veluwetransferium neemt ook het aantal verkeersbewegingen toe; er rijden meer auto's van en naar het transferium. Een indicatie van de toename van het autoverkeer wordt gebaseerd op parkeerbehoefte tussen de huidige en nieuwe situatie.

	Huidig	Nieuwe situatie	toename
Weekdag	100	175	75
Zaterdagmiddag	125	195	70
zondagmiddag	135	205	70
Piek	150	245	95

Tabel 1: parkeerbehoefte huidig en nieuwe situatie

De extra parkeerbehoefte is ongeveer 75 parkeerplaatsen met een piek van bijna 100. Op basis van dit aantal voertuigen is de te verwachten verkeerstoename maximaal 150 tot 200. Deze extra parkeerders komen en vertrekken niet allemaal tegelijk. Wel komt en vertrekt het grootste deel van de bezoekers in de middag. De grootste verkeerstoename zal daarom op de zaterdag- of zondagmiddag zijn. Uit ouder onderzoek blijkt dat de gemiddelde verblijfsduur langer dan 1 uur is. Bezoekers aan het klimbos blijven naar verwachting gemiddeld circa 2 uur. De verkeerstoename ligt daarmee eerder tussen 75 en 100 motorvoertuigen in de middagperiode. Dit aantal is goed af te wikkelen over het wegennet in de nieuwe situatie. In bovenstaande tabel gaat het alleen om het verschil in verkeer op de toegangsweg naar het Veluwetransferium. De grootste verkeerstoename komt door het nieuwe klimbos. De verplaatsing van Joris leidt niet tot nieuw verkeer, maar tot het 'verplaatsen' van verkeer (van oude naar nieuwe locatie). Als Joris in de nieuwe situatie kleiner wordt dan de huidige omvang zou er zelfs sprake zijn van een gunstig effect; het verkeer neemt minder toe. Ook het gebruik door treinreizigers is een 'verplaatsing' van verkeer van P+R noordzijde naar Veluwetransferium en niet zozeer een toename van verkeersbewegingen.

Als in de nieuwe situatie de onderdoorgang onder het station het Veluwetransferium verbindt met de dorpskern Nunspeet zal ook het aantal, vooral recreatieve, fietsers en voetgangers toenemen. Het aantal recreatieve fietsers is niet eenvoudig te ramen. Een toename van het recreatieve fietsverkeer geeft voor de verkeerafwikkeling geen extra opgave.

4. Parkeren stationsomgeving

4.1 Lang parkeren

Zowel reizigers als werknemers maken graag gebruik van de gratis parkeerplaatsen om (bijna) dagelijks langere tijd te parkeren. Voor werknemers in de stationsomgeving wordt het transferium een extra

parkeermogelijkheid naast de bestaande mogelijke parkeerlocaties: het NS-parkeerterrein bij het station (noordzijde) en het parkeerterrein bij de supermarkt (Emté).

Station noordzijde

Door de nieuwe onderdoorgang onder het station wordt het Veluwetransferium interessant voor langparkeerders, als alternatieve parkeerlocatie voor het huidige NS-parkeerterrein bij het station. Met name frequente reizigers die bekend zijn met de parkeergelegenheid op het transferium en ten zuiden van Nunspeet komen, zullen van het Veluwetransferium gebruikmaken. Immers, men hoeft niet meer via Elspeterweg, Nijverheidsweg en Stationsplein naar de F.A. Molijnlaan om daar het NS-parkeerterrein te bereiken. Uit onderzoek blijkt dat circa 20 van de huidige gebruikers van het NS-parkeerterrein een herkomst of bestemming heeft die is gelegen ten zuiden van de spoorlijn Amersfoort-Zwolle. Als wordt aangenomen dat deze reizigers gebruik gaan maken van het Veluwetransferium, dan wordt de bezettingsgraad van het NS-parkeerterrein lager.

Het parkeerterrein bij het station (NS-parkeerterrein) heeft een capaciteit van 126 plaatsen. Uit onderzoek van de gemeente blijkt dat op werkdagen dit parkeerterrein door niet meer dan 85 geparkeerde auto's gebruikt wordt. De bezettingsgraad van rond de 60% op werkdagen ligt hoger dan in het weekend; dan komt deze niet boven de 50%. Er zijn dus veel parkeerplaatsen vrij in de huidige situatie.

Supermarkt

Bij de supermarkt (Emté) ligt een aantal parkeerplaatsen tegen de Nijverheidsweg. Deze parkeerplaatsen mogen worden gebruikt door werknemers en bezoekers van winkel- en horecavoorzieningen aan de Nijverheidsweg en in de Stationslaan. Globaal is van de 40 parkeerplaatsen in dit gedeelte ongeveer de helft in gebruik.

Bezoekers van de supermarkt zelf parkeren op een ander deel van het parkeerterrein. In de nieuwe situatie wordt de huidige supermarkt Emté opgeheven en wordt de vestiging Jumbo vergroot. Het parkeerterrein wordt heringericht en ook vergroot. Tegelijkertijd wordt door de verlegging van de Elspeterweg en de nieuwe rotonde het nieuwe parkeerterrein bij de Jumbo minder interessant voor werknemers en bezoekers van winkel- en horecavoorzieningen aan de Nijverheidsweg en in de Stationslaan. De loopafstand wordt langer, waarbij de parkeerlocaties NS-parkeerterrein (noordzijde) en het Veluwetransferium op vergelijkbare loopafstand komen te liggen als het parkeerterrein van de Jumbo. De circa 20 parkeerders die in de huidige situatie parkeren bij de supermarkt (Emté) kunnen in de nieuwe situatie mogelijk bij Jumbo parkeren of gebruik maken van het NS-parkeerterrein of parkeren op het Veluwetransferium.

4.2 Kort parkeren

Op en bij het Stationsplein is tweetal parkeerterreinen voor kort parkeren. Op het Stationsplein ligt een terrein met 27 (inclusief 2 gehandicapten) parkeerplaatsen, gelegen aan de voorzijde van het Zorgplein. Oostelijk naast het Zorgplein ligt nog parkeergelegenheid voor 29 auto's. Hier kan alleen met een parkeerschijf geparkeerd worden met een maximum van 2 uur. Ook naast het Zorgplein, deels erachter, ligt nog parkeergelegenheid achter een slagboom. Deze parkeergelegenheid wordt overdag beperkt bezet. Op werkdagen komt de bezettingsgraad niet boven de (45%). Er zijn dus vaak 20 parkeerplaatsen vrij.

Stationsplein

De parkeerplaatsen op het Stationsplein worden goed gebruikt met een gemiddelde bezetting van 17 plekken (68%) op werkdagen. Op diezelfde werkdagen worden de parkeerplaatsen naast het Zorgplein, gebruikt met een bezetting van gemiddeld 12 plekken (48%). Voor het Stationsplein is het drukste moment dinsdag, voor parkeren naast het Zorgplein op de donderdag. Op basis van deze cijfers zou op het Stationsplein een zestal parkeerplaatsen minder gerealiseerd kunnen worden. Echter, juist enige

'overmaat' in het aantal parkeerplaatsen maakt dat bezoekers redelijk makkelijk een vrije plek kunnen vinden. Ook kan het zijn dat op momenten alleen gehandicaptenparkeerplaatsen vrij zijn waar zonder gehandicaptenparkeerkaart niet mag worden geparkeerd. Bij (te) weinig vrije parkeerplekken komen snel klachten over het niet goed kunnen parkeren.

5. Conclusies en aanbevelingen

5.1 Algemeen

Er is doorgerekend wat parkeerbehoefte is op basis van bestemmingsplan. Dit is namelijk de totale maximale parkeerbehoefte die (theoretisch) moet kunnen worden ingepast. In de situatie dat minder voorzieningen worden gerealiseerd dan wat volgens het bestemmingsplan mogelijk is, zal er een lagere parkeerbehoefte zijn. Ook als er functies of voorzieningen komen die een andere parkeerbehoefte kennen dan de toegepaste parkeernorm, kan het benodigd aantal parkeerplaatsen in werkelijkheid afwijken van de berekende aantallen. De parkeerbehoefte, zoals in de berekeningen bepaald, hoeft niet altijd aangelegd te worden. Voor het deel dat niet direct wordt aangelegd dient wel de mogelijkheid aanwezig te zijn om indien (op termijn) nodig alsnog te kunnen worden aangelegd. Het is belangrijk om in voldoende parkeergelegenheid te voorzien. De bereikbaarheid en beschikbaarheid van voldoende parkeergelegenheid wordt positief beoordeeld. Als er nauwelijks of geen parkeerplaatsen meer vrij zijn zal men uitwijken en wellicht een andere keer niet meer terugkomen.

Door het realiseren van de onderdoorgang, met name die onder het station, wordt het Veluwetransferium ook aantrekkelijker voor fietsers en treinreizigers. Ook dat kan gunstig van invloed zijn op de parkeerbehoefte. Zo worden bestemmingen op het transferium makkelijker bereikbaar per fiets en per trein. Dit kan leiden tot een iets lagere parkeerdruk. Tegelijkertijd geeft dit een extra opgave voor het inpassen van fietsparkeervoorzieningen zowel voor bezoekers als voor reizigers.

5.2 Parkeercapaciteit Veluwetransferium

De maximaal benodigde parkeercapaciteit op basis van wat mogelijk is en wordt in bestemmingsplannen komt in het weekend op 200 en op piekmomenten op 245 parkeerplaatsen. Echter de verwachting is dat Joris, als het restaurant naar het transferium wordt verplaatst, circa 350 m² in plaats van de huidige omvang wordt. Dan is de behoefte in het weekend 180 en op piekmomenten 240 parkeerplaatsen. Er is op piekmomenten dus maximaal behoefte aan 60 parkeerplaatsen meer dan er nu aanwezig zijn.

In veel gevallen worden in bestemmingsplannen prognoses van bezoekers genoemd die in de praktijk veelal niet gehaald worden. Het is dus realistisch niet alle benodigd parkeren direct te realiseren. Uit een eerder parkeeronderzoek voor het klimbos uit 2018⁶ volgt een parkeerbehoefte van 28 parkeerplaatsen met een piek van 33 parkeerplaatsen. Deze behoefte is lager dan de parkeerbehoefte die in deze notitie is berekend. Dat komt omdat in deze notitie is uitgegaan van maximale bezoekersaantallen, minimale bezetting per auto en overlap van vertrekkende en aankomende bezoekers. Het is maar zeer de vraag of de maximale grenzen van een functie als klimbos worden bereikt. De reële parkeerbehoefte komt daarmee op werkdagen 5 parkeerplaatsen lager en op piekmoment tot 25 parkeerplaatsen lager.

Een reëel aantal parkeerplaatsen voor het Veluwetransferium dat meestentijds voldoet is 215, oftewel een toename van circa 35 parkeerplaatsen ten opzichte van de huidige situatie.

In weekenden en op de piekmomenten zijn er doorgaans nauwelijks reizigers die, in plaats van op NS-terrein aan de noordzijde, op het transferium gaan parkeren. Op werkdagen kunnen mogelijk extra parkeerders komen die voorheen bij supermarkt Emté stonden. Dit zullen er naar verwachting ongeveer

⁶ Notitie Parkeerbalans Buitencentrum Veluwe Noord, BP&A

10 kunnen zijn. Deze zijn nauwelijks van invloed op de parkeerbehoefte in het weekend en op piekmomenten. Het benodigd aantal parkeerplaatsen voor K+R zal op het Veluwetransferium beperkt zijn. De meeste auto's parkeren kort en zullen op drukkere momenten makkelijk een alternatieve plek (buiten parkeervakken) kunnen vinden.

De aanbeveling is om eerst uit te gaan van een uitbreiding van de parkeercapaciteit met 20 parkeerplaatsen. Bij grotere behoefte, zoals op piekmomenten, kan toegestaan worden dat er (half) in de berm van de Plesmanlaan wordt geparkeerd. Dit komt naar verwachting misschien een paar keer per jaar voor. Het is dan een inefficiënte investering om het Veluwetransferium uit te breiden tot de maximale parkeerbehoefte. Ook is het mogelijk in te zetten op alternatieve vervoerwijzen en reisadviezen. Dit kan het aantal benodigde parkeerplaatsen gunstig beïnvloeden.

De verkeerstoename ligt onder de 100 motorvoertuigen in de middagperiode. Dit kan zonder infrastructurele aanpassingen worden afgewikkeld op het wegennet van Nunspeet.

5.3 Parkeren stationsomgeving

Lang parkeren

De huidige circa 20 parkeerders bij supermarkt Emté kunnen in de nieuwe situatie misschien gebruik maken van de parkeergelegenheid bij de supermarkt Jumbo als deze vrij toegankelijk wordt. Indien de supermarkt haar parkeerterrein afsluit kan er op het NS-parkeerterrein en op het Veluwetransferium geparkeerd worden. Gelet op de verwachte herkomst zullen deze parkeerders zich verdelen over beide locaties. In de nieuwe situatie liggen deze parkeerlocaties op vergelijkbare loopafstand.

Kort parkeren

Op basis van alle hiervoor genoemde cijfers is het denkbaar en mogelijk om een groot deel van het parkeerterrein op het Stationsplein te laten vervallen door de parkeergelegenheden naast en achter het Zorgplein samen te voegen en overdag open te stellen voor bezoekers. Cijfermatig zijn naast en achter de slagboom $29 + 36 = 64$ parkeerplaatsen beschikbaar. In het voorjaar is een gemiddelde bezetting gemeten van 54% en in de zomer van 33%. Oftewel er zijn 30 tot 40 parkeerplaatsen gemiddeld beschikbaar. Als de parkeergelegenheid wordt samengevoegd en de slagboom wordt verwijderd, zijn op het Stationsplein geen parkeerplaatsen meer nodig. Als het huidige onderscheid behouden blijft is het bij ongewijzigd parkeerbeleid gewenst om een parkeerterrein met 27 parkeerplaatsen tussen Elspeterweg en Nijverheidsweg/Stationslaan in te passen om de huidige parkeercapaciteit te behouden.

De aanbeveling is om in relatie tot het op te stellen nieuwe parkeerbeleid te beoordelen in hoeverre parkeerplaatsen op het Stationsplein moeten worden gerealiseerd. Minder of geen parkeerplaatsen komen de ruimtelijke en verblijfskwaliteit van het stationsgebied ten goede. Ook kan worden onderzocht of de parkeergelegenheid slim kan worden gecombineerd (dubbelgebruik) met de mogelijk nieuwe invulling van het gebied tussen Elspeterweg en Nijverheidsweg. Het is te overwegen om de parkeerplaatsen in eerste instantie niet te realiseren maar in samenhang met de plannen te ontwikkelen.