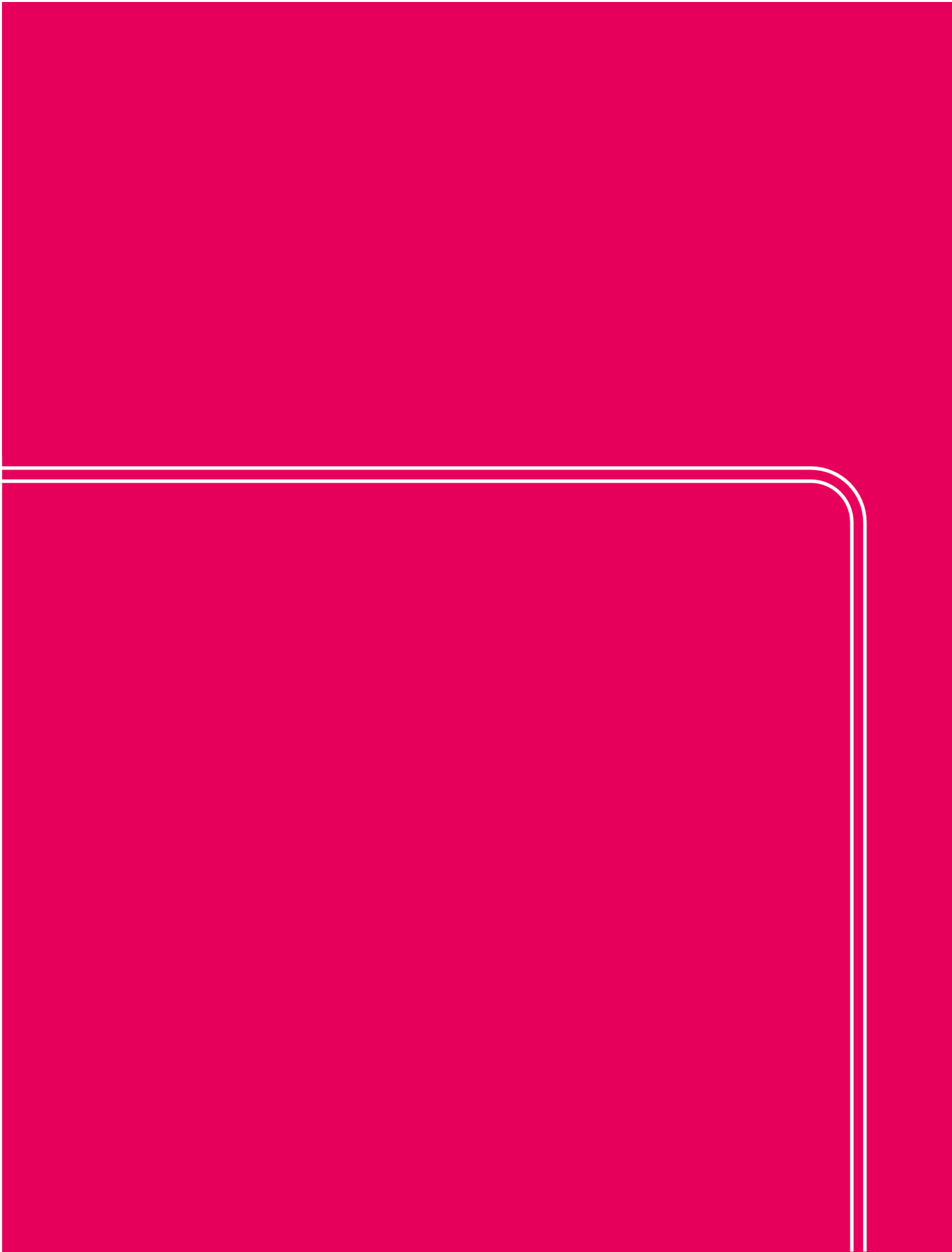


Verkeerskundig onderzoek sportpark het Midden





Opdrachtgever

Titel rapport

Gemeente Twenterand

Verkeerskundig onderzoek sportpark het
Midden

Kenmerk

Datum publicatie

007846.20210129.R1.03

februari 2021

Projectleider Goudappel

Projectteam Goudappel

Laurens Ebbers

Christiaan Nab en Laurens Ebbers

Status

Definitief

© Copyright Goudappel

[Copyright informatie]

Inhoudsopgave

Introductie	5
1. Planopzet	6
2. Huidige situatie	7
2.1 Ontsluiting	7
2.2 Parkeren	8
2.3 Knelpunten	11
3. Toekomstige verkeerssituatie	13
3.1 Verkeersgeneratie	13
3.2 Kansrijke varianten	15
4. Toekomstige parkeersituatie	18
4.1 Parkeerbehoefte nieuwe functies	18
4.2 Parkeerbehoefte toekomst	20
5. Eindbeeld	22
5.1 Minimale variant	22
5.2 Maximale variant	24

Introductie

De gemeente Twenterand is voornemens om het bestaande zwembad De Stamper en de naastgelegen sporthallen te verplaatsen naar het zuidoostelijke deel van de 'vijver' op het bestaande sportpark Het Midden, gelegen aan de andere zijde van de Schout Doddestraat.

De verplaatsing van het zwembad en de sporthallen is van invloed op de parkeer- en verkeerssituatie op het sportpark. De gemeente Twenterand heeft Goudappel BV gevraagd onderzoek te doen naar de parkeer- en verkeerseffecten, alsmede onderzoek te doen naar de gewenste verkeersontsluiting om knelpunten die in de huidige situatie worden ervaren, in de toekomst te voorkomen.

Leeswijzer

In voorliggende rapportage wordt het gehouden onderzoek beschreven. Hierbij wordt vanuit de planopzet, via de huidige situatie naar de toekomstige situatie toegeredeneerd. Hierin worden parkeer- en verkeerseffecten apart beschreven. Vervolgens wordt in een eindbeeld de beoogde toekomstige situatie beschreven.

1. Planopzet

In dit hoofdstuk is omschreven welke ontwikkelingen beoogd zijn voor sportpark het Midden en wat de omvang van deze ontwikkelingen is.

Bij ontwikkelingen wordt over het algemeen gesproken over een functieprogramma dat in de toekomstige situatie is voorzien. In dit geval betreft de ontwikkeling feitelijk het verplaatsen van bestaande functies (zwembad en sporthal) naar een nieuwe locatie (de vijver op sportpark het Midden).

Uitgangspunt hierbij is dat het zwembad en de sporthal in de toekomstige situatie geen extra bezoekers zullen trekken, ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee blijft ook de parkeerbehoefte en het aantal verkeersbewegingen in aantallen gelijk. De omvang van het zwembad wordt uitgedrukt in oppervlakte bassin. Volgens opgave van de gemeente Twenterand krijgt het nieuwe zwembad een omvang van 550 m² bassin. De omvang van de nieuwe sporthal, uitgedrukt in bruto vloeroppervlak (bvo) bedraagt circa 2.450 m² bvo.

De plannen en uitvoering daarvan vindt gefaseerd plaats. De realisatie van het zwembad is een plan voor de relatief korte termijn en zal ook daadwerkelijk worden gerealiseerd. De realisatie van de sporthallen is gepland voor de middellange termijn; dit plan kent nog een aantal onzekerheden. Met deze fasering en onzekerheden is rekening gehouden in de opzet van deze studie.

2. Huidige situatie

In dit hoofdstuk is omschreven hoe de parkeer- en verkeerssituatie in de huidige situatie functioneert: hoe zijn de ontsluitingen vormgegeven? En op welke manier is het parkeren georganiseerd?

2.1 Ontsluiting

Sportpark Het Midden is in de bestaande situatie ontsloten via de Schout Doddestraat, gelegen aan de oostzijde van het sportpark en via de Boerhaavelaan aan de noordzijde van het sportpark. De aansluiting op de Schouw Doddestraat betreft een zogenaamde volledige ontsluiting. Verkeer kan hier zowel vanuit noordelijke- als zuidelijke richting het sportpark bereiken en verlaten. Het kruispunt tussen het sportpark en de Schout Doddestraat is gelegen binnen de bebouwde kom van Vriezenveen. Het wegvak van de Schout Doddestraat heeft een maximumsnelheid van 30 km/uur en is zodoende gecategoriseerd als een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom. Eén van de kenmerken van een erftoegangsweg is dat kruispunten zijn vormgegeven als een gelijkwaardig kruispunt (verkeer van rechts heeft voorrang). Ook de aansluiting van het sportpark op de Schout Doddestraat is, in combinatie met de aansluiting van het bestaande zwembad, vormgegeven als een gelijkwaardig kruispunt (zie figuur 2.1)



Figuur 2.1 - Gelijkwaardig kruispunt Schout Doddestraat

Via de Boerhaavelaan is het mogelijk en toegestaan om het sportpark op te rijden. Motorvoertuigen die het sportpark willen verlaten mogen echter geen gebruikmaken van de aansluiting op de Boerhaavelaan om het sportpark te verlaten. Dit is ook aangegeven met een verbodsbord (zie figuur 2.2).



Figuur 2.2 - Inrit Boerhaavelaan (verboden uit te rijden)

Op het sportpark zelf geldt gedeeltelijk éénrichtingsverkeer (gemotoriseerd verkeer) vanaf de ingang aan de Boerhaavelaan tot de parkeerterreinen voor DETO. Dit betekent dat al het gemotoriseerde verkeer dat via de Boerhaavelaan het sportpark oprijdt in zuidelijke richting moet vertrekken en het sportpark alleen kan verlaten via de aansluiting op de Schout Doddestraat.

Niet gemotoriseerd verkeer (fietsers en voetgangers) kunnen via beide ontsluitingen het sportpark bereiken of verlaten. Zij maken hierbij gebruik van hetzelfde wegvak als de motorvoertuigen. Op het sportpark zijn geen aparte fietspaden aangebracht.

2.2 Parkeren

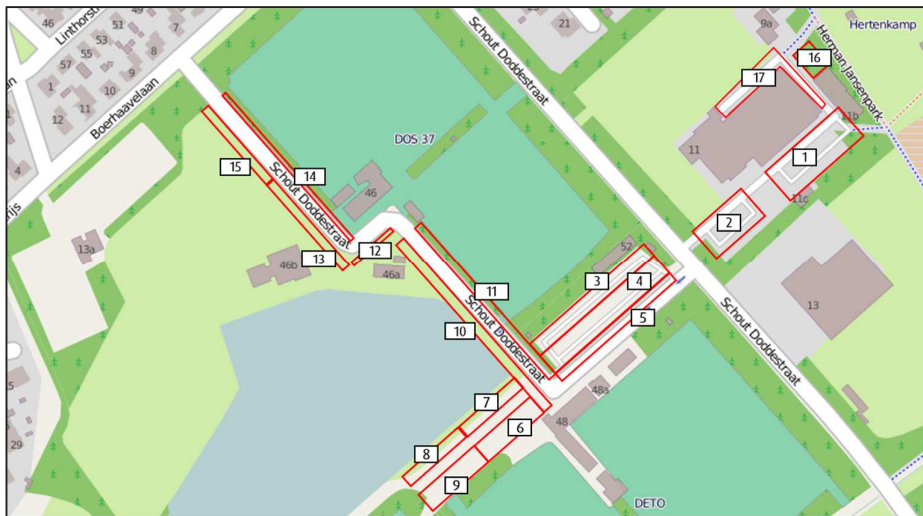
Normaliter wordt de parkeersituatie in beeld gebracht met een parkeerdrukmeting, waarmee de huidige parkeersituatie (parkeerbehoefte functies vs. parkeeraanbod) op betrouwbare wijze in beeld kan worden gebracht. Vanwege de overheidsmaatregelen¹ zijn de meeste functies op het sportpark ten tijde van dit onderzoek niet in gebruik. Dit heeft ertoe geleid dat het houden van een representatief parkeeronderzoek op straat niet mogelijk is. Hierom is gekozen voor een alternatieve werkwijze. Deze werkwijze houdt in dat door middel van Cyclomedia kaartbeelden² het aantal parkeerplaatsen en de bezetting hiervan in beeld is gebracht. De gebruikte beelden zijn gemaakt op zaterdag 28 september 2019 rond 09.30 uur. Aan de hand van deze foto's is een indruk verkregen van de huidige parkeerbezetting op een relatief druk moment. Deze resultaten zijn voorgelegd aan de vertegenwoordiging van de sportverenigingen en de bewoners van de Boerhaavelaan. Beide groepen hebben aangegeven zich in de resultaten te herkennen en hebben bevestigd dat het getelde moment een representatief maatgevend moment is.

¹ Maatregelen om de verspreiding van het COVID-19 virus tegen te gaan.

² Cyclomedia is een vergelijkbare tool als Google-maps, maar wordt jaarlijkse ge-update. Hierdoor blijven zowel satellietbeelden als straatbeelden (vergelijkbaar met Google Streetview) actueel inzichtelijk.

2.2.1 Onderzoeksgebied en sectie-indeling

Het onderzoeksgebied, weergegeven in figuur 2.3, is onderverdeeld in kleine deelgebieden, secties. Secties maken het mogelijk om op een klein schaalniveau de parkeerbezetting te inventariseren. In het volledige onderzoeksgebied zijn in totaal 548 parkeerplaatsen beschikbaar. Hiervan zijn 101 parkeerplaatsen gelegen aan de oostzijde van de Schout Doddestraat, waarvan in totaal 78 parkeerplaatsen zijn gelegen bij de bestaande sporthal en zwembad De Stamper (secties 1 en 2). De overige 23 parkeerplaatsen zijn gelegen bij de scouting (secties 16 en 17).



Figuur 2.3 - Onderzoeksgebied en sectie-indeling

Parkeeraanbod

Op sportpark Het Midden en bij de Stamper (zwembad, sporthallen, scouting) wordt veel 'informeel' geparkeerd. Dit houdt in dat niet overal parkeervakken zijn gemarkeerd. Sommige parkeerlocaties zijn wel verhard, maar niet belijnd. Andere parkeerlocaties zijn niet verhard en niet belijnd, maar hier wordt wel geparkeerd. In dit onderzoek is het parkeeraanbod daarom geen vaststaand gegeven, maar een indicatie van het aantal beschikbare parkeerplaatsen.

2.2.2 Parkeerdruk

Aan de hand van het percentage bezette parkeerplaatsen (parkeerdruk) kunnen uitspraken worden gedaan over de parkeersituatie op het sportpark. In figuur 2.4 is de gemeten parkeerdruk in kleuren weergegeven. Verkeerskundig wordt bij een parkeerdruk tot circa 90% gesproken over een acceptabele parkeersituatie op (grotere) terreinen en in garages. Bij een hogere parkeerdruk neemt het risico op zoekverkeer toe, wat kan leiden tot onveilige verkeerssituaties. Een hogere parkeerdruk van 90% is daarom ongewenst.

Op de totale parkeercapaciteit van 548 parkeerplaatsen is een bezetting gemeten van 417 auto's, wat neerkomt op een parkeerdruk van 76%. Wanneer specifiek gekeken wordt naar sportpark het Midden (gehele onderzoeksgebied, zonder sectie 1, 2, 16 en 17) is de bezetting 337 voertuigen op een parkeercapaciteit van 447 parkeerplaatsen. De parkeerdruk op het sportpark is 75%.

In figuur 2.4 is te zien dat in bepaalde secties sprake is van een parkeerdruk van 75% of minder, maar ook dat in bepaalde secties de parkeerdruk 90% en meer bedraagt. De beleving is dat het over het algemeen vol is op het maatgevende moment, zaterdagochtend. Op dat moment is ook relatief veel sprake van 'halen en brengen' van jeugdspelers. In de middag spelen meer seniorenteam, waarvan spelers en publiek veel op de fiets komen. De parkeerdruk is dan doorgaans lager.



Figuur 2.4 - Parkeerdruk zaterdagochtend 28-09-2019 rond 9.30 uur

Op sportpark Het Midden is een parkeercapaciteit van circa 447 parkeerplaatsen beschikbaar. In de capaciteitsbepaling is het huidige functioneren van de parkeersituatie op het sportpark als uitgangspunt gehanteerd (zie tekstkader - Parkeeraanbod). Dit betekent dat er parkeercapaciteit is toegewezen aan weerszijden van de Schout Doddestraat tussen de velden van voetbalvereniging DOS en de vijver. Aan de westzijde (secties 10, 12, 13 en 15) is sprake van parkeren onder een hoek ten opzichte van de rijbaan (gestoken of haaks). Aan de oostzijde (secties 11 en 14) wordt zogenaamd 'langs/file'-geparkeerd in de berm.

2.3 Knelpunten

Met bewoners van de Boerhaavelaan en vertegenwoordigers van de verenigingen zijn verschillende bijeenkomsten georganiseerd. Doel van deze bijeenkomsten was om de gebruikers van het sportpark en omwonenden te betrekken bij de planvorming. Zij gaven voor de huidige situatie de volgende vijf knelpunten mee.

1. Uitrijdend verkeer Boerhaavelaan

Aan de noordzijde van het sportpark (vanaf inrit Boerhaavelaan) geldt voor motorvoertuigen eenrichtingsverkeer richting de uitrit van de Schout Doddestraat. Dit vraagt voor de meeste bezoekers van dit deel van het sportpark om een klein stukje om te rijden met de auto. Doordat er aan de noordzijde veel ruimte is om te keren, rijden veel motorvoertuigen tegen de richting in, uit via de Boerhaavelaan (zie figuur 2.5).



Figuur 2.5 - Onduidelijke vormgeving (links) en ongewenst uitrijden (rechts)

2. Onduidelijke vormgeving sportpark

De verkeersruimte op het sportpark is onoverzichtelijk voor de gebruiker. Alle modaliteiten (auto/fietser/voetgangers) maken gebruik van dezelfde ruimte. Op veel plekken is niet met belijning aangegeven wat de routes zijn en waar geparkeerd moet worden (zie figuur 2.5). Ook is het sportpark in avonden niet voldoende verlicht. Hierdoor ontstaat een rommelige en potentieel onveilige situatie.

3. Parkeren buiten de vakken

Op drukke momenten (zoals een zaterdagochtend) wordt veel buiten de vakken geparkeerd, ook wanneer er nog voldoende belijnde parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Hierdoor ontstaat een rommelig beeld en zijn de parkeerterreinen niet meer goed te overzien (zie figuur 2.6).



Figuur 2.6 – Parkeren buiten de vakken

4. **Spelersbussen vanuit Boerhaavelaan**

Op zaterdagen komen uitspelende teams regelmatig met een spelersbus. De verenigingen geven aan dat er op wedstrijddagen vaak één of twee spelersbussen het sportpark bezoeken. Regelmatig komen deze bussen via de Boerhaavelaan het sportpark oprijden. De huidige vormgeving van de inrit aan de Boerhaavelaan en de S-bocht voor de ingang van DOS is hier niet op ingericht, wat leidt tot bussen die achteruit moeten rijden of moeilijk weggkomen. In combinatie met de andere verkeersdeelnemers leidt dit tot een onwenselijke situatie.

5. **Passerend verkeer ingang DETO**

Het meeste verkeer dat aan de oostzijde (Schout Doddestraat) het sportpark oprijdt passeert de ingang van DETO. De sportverenigingen merken op dat hier vaak sprake is van een relatief hoge snelheid, wat kan zorgen voor onveilige verkeerssituaties.

3. Toekomstige verkeerssituatie

De verplaatsing van het zwembad en de sporthal heeft effect op de verkeersstromen op en rond het sportpark. In dit hoofdstuk is uitgewerkt om hoeveel verkeersbewegingen dit gaat en hoe de toekomstige ontsluiting van het sportpark eruit kan zien.

3.1 Verkeersgeneratie

3.1.1 Aankomend- en vertrekkend verkeer

Bestaande en nieuwe functies genereren een bepaalde hoeveelheid verkeer. De verkeersgeneratie is afhankelijk van de omvang en het type functie. De verkeersgeneratie bestaat uit een optelling van de verkeersproductie (vertrekkend verkeer) en -attractie (aankomend verkeer). Omdat het een verplaatsing van bestaande functies betreft, hebben het zwembad en de sporthallen in de bestaande situatie reeds een bepaalde verkeersgeneratie.

De verkeersgeneratie van functies wordt inzichtelijk gemaakt met behulp van de landelijk toe te passen CROW³ kencijfers⁴. Binnen de CROW-kencijfers wordt onderscheid gemaakt in stedelijkheidsgraad⁵ en de ligging ten opzichte van het centrum. In een zeer sterk stedelijk gebied met een hoge ov-frequentie is het autogebruik over het algemeen lager dan in meer landelijk gebied. Daarnaast geldt voor functies gelegen in, of nabij een stadscentrum, dat deze vaak gelegen zijn in compact gebied, waardoor de afstanden relatief klein zijn en daardoor het aandeel fiets en lopen relatief hoog ligt. De gemeente Twenterand is 'weinig stedelijk'⁶ en sportpark Het Midden is gelegen in 'rest bebouwde kom'. Binnen deze categorie is per functie een bandbreedte beschikbaar. Uitgegaan is van de gemiddelde kencijfers voor de verkeersgeneratie, waarmee wordt aangesloten bij het gemeentelijke parkeerbeleid.

³ CROW is een landelijke kennisorganisatie op het gebied van infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer en werk en veiligheid.

⁴ CROW-publicatie 381: Toekomstbestendig parkeren (december 2018).

⁵ De stedelijkheidsgraad wordt afgeleid uit het aantal huishoudens per km².

⁶ Weinig stedelijk heeft 500-1.000 huishoudens per km². In de gemeente Twenterand bedraagt het aantal huishoudens per km² in 2019 591 (bron: CBS Statline).

In tabel 3.1 staan de gehanteerde kencijfers weergegeven. De waarden betreffen de verkeersgeneratie per functie in motorvoertuigen (mvt) per etmaal op een gemiddelde weekdag. Deze kencijfers kunnen met een factor worden omgerekend naar een gemiddelde werkdag.

functie / omvang	functie CROW	kencijfer verkeersgeneratie	factor weekdag > werkdag
zwembad / 550 m ² bassin	overdekt zwembad	31,5 mvt/etmaal per 100 m ² bassin	1,0
sporthallen / 2.450 m ² bvo	sporthal/sportzaal	13,2 mvt/etmaal per 100 m ² bvo	1,1

Tabel 3.1 – Gehanteerde CROW-kencijfers voor de verkeersgeneratie

De berekening met de CROW-kencijfers uit tabel 3.1 leidt tot de volgende verkeersgeneratie (afgerond op tientallen):

- Zwembad: 180 mvt per gemiddeld weekdag etmaal (en werkdag etmaal)
- Sporthal: 320 mvt per gemiddeld weekdag etmaal en 355 mvt per gemiddeld werkdag etmaal.
- Totaal: 500 mvt per gemiddeld weekdag etmaal.

In CROW-publicatie 272⁷ is een verdeling bekend van het aantal bezoekers over de verschillende dagen van de week. Hieruit blijkt dat woensdag en vrijdag de drukste dagen zijn bij het zwembad⁸. De sporthal wordt op woensdag, donderdag en zaterdag relatief goed bezocht. In tabel 3.2 is de verkeersgeneratie van beide functies berekend voor de verschillende dagen in de week.

functie	gemiddelde weekdag	maandag	dinsdag	woensdag	donderdag	vrijdag	zaterdag	zondag
zwembad		5%	5%	25%	14%	30%	10%	10%
	175	61	61	303	170	364	121	121
sporthallen		6%	16%	25%	19%	9%	19%	6%
	320	135	361	564	428	203	428	135
totaal*	500	200	420	870	600	570	550	260

* Afgerond op tientallen

Tabel 3.2 - Verkeersgeneratie over de dagen van de week (incl. bezoekerspercentages)

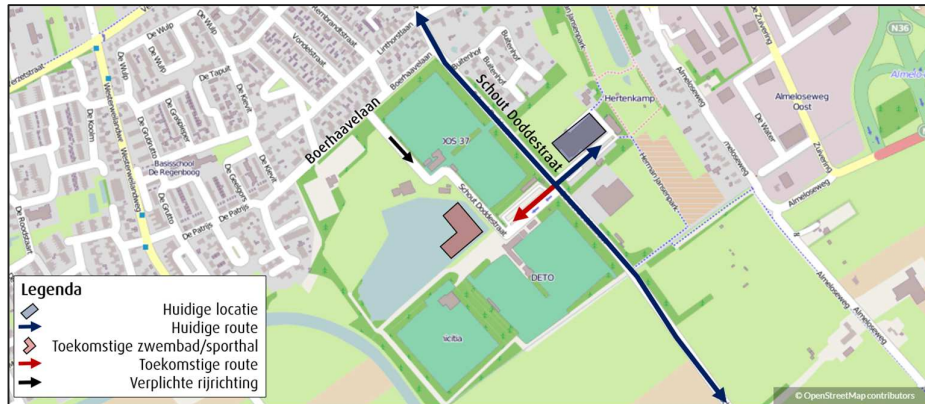
Woensdag is de maatgevende dag, waarop de verkeersgeneratie van beide functies samen circa 870 mvt/etmaal bedraagt. Ook de donderdag, vrijdag en zaterdag zijn drukker dan gemiddeld.

⁷ Verkeersgeneratie voorzieningen oktober 2012.

⁸ Dit blijkt ook uit geregistreerde bezoekersaantallen.

3.1.2 Routing

Omdat de bezoekersaantallen van het nieuwe zwembad en de sporthal naar verwachting niet toenemen ten opzichte van de bestaande functies, is aangenomen dat de hiervoor berekende verkeersgeneratie geen nieuw verkeer betreft. Zowel het zwembad als de sporthallen zijn gevestigd aan de Schout Doddestraat. De verkeersgeneratie zal als gevolg van de ontwikkeling daardoor niet wijzigen. Wat wel wijzigt is de locatie van de functies. Waar nu, komend uit de kern Vriezenveen, op de Schout Doddestraat linksaf moet worden geslagen om de functies te bereiken wordt dat in de toekomstige situatie rechtsaf (zie figuur 3.1).



Figuur 3.1: Huidige en toekomstige ligging en routing zwembad en sportpark

Ook in de toekomst zal de Schout Doddestraat de belangrijkste ontsluitingsweg blijven voor het sportpark. Omdat het meeste verkeer vanuit de kern Vriezenveen komt (ook extern verkeer via de N36 komt vanuit de kern), kan een directe aansluiting op de Oosterweilandweg (op-/afrit N36) het centrum van Vriezenveen ontlasten. Het sportpark wordt hiermee beter bereikbaar voor extern verkeer.

3.2 Kansrijke varianten

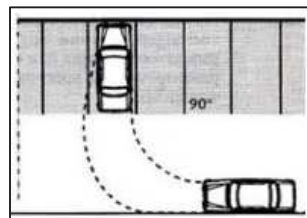
Vanuit de bewoners aan de Boerhaavelaan is bij de gemeente aangegeven dat een knelpunt wordt ervaren op de aansluiting van het sportpark met de Boerhaavelaan. Deze aansluiting is voor autoverkeer enkel bedoeld voor aankomend verkeer (naar het sportpark toe). Toch gebeurt het in de bestaande situatie regelmatig dat verkeer uitrijdt via deze aansluiting, wat leidt tot gevaarlijke situaties in combinatie met aankomend fietsverkeer. De gemeente Twenterand heeft gevraagd om, gecombineerd met de plannen in de toekomstige situatie, te beoordelen op welke manier het sportpark in de toekomst het beste ontsloten kan worden, zodat de knelpunten uit de huidige situatie worden opgelost. In overleg met een afvaardiging van de bewoners aan de Boerhaavelaan, de sportverenigingen en de gemeente Twenterand zijn de volgende varianten verkeerskundig geanalyseerd:

1. Een volledige afsluiting van de aansluiting met de Boerhaavelaan;
2. Tweerichtingen verkeer op het gehele sportpark;
3. Behoudt van éénrichtingsverkeer op de aansluiting met de Boerhaavelaan.

In het proces met de bewoners en sportverenigingen zijn, naast de hoofdvarianten, ook nog enkele subvarianten onderzocht, waarin bijvoorbeeld een knip op het sportcomplex wordt gelegd. De varianten zijn verkeerskundig geanalyseerd op het gebied van verkeersveiligheid, routing, verkeersintensiteit en oplossend vermogen voor het knelpunt op de Boerhaavelaan in de huidige situatie.

Variant 1 - Een volledige afsluiting van de aansluiting met de Boerhaavelaan

Als de aansluiting op de Boerhaavelaan volledig wordt afgesloten voor gemotoriseerd verkeer dient op het volledige sportpark tweerichtingenverkeer mogelijk te zijn. Dit kan alleen in combinatie met haakse parkeerplaatsen (zie figuur 3.2).



Figuur 3.2: Haaksparkeren

Bij een volledige afsluiting hoort ook een goede keermogelijkheid.

In de 'flessenhals' ter hoogte van de ijsvereniging is onvoldoende ruimte om verkeer in twee richtingen mogelijk te maken. Tevens gaat een keerlus op het terrein ten koste van parkeerplaatsen. De verkeersintensiteit op de Boerhaavelaan zal in deze variant naar verwachting afnemen. Daarentegen dient al het verkeer twee keer (aankomst en vertrek) over het sportpark te rijden om de meest noordelijk gelegen parkeerplaatsen te bereiken. Dit geeft een aanzienlijke verhoging van de verkeersdruk op het sportpark en de aansluiting op de Schout Doddestraat. De impact van deze variant is zowel op het sportpark alsmede in de omgeving dermate groot dat deze variant niet kansrijk wordt geacht.

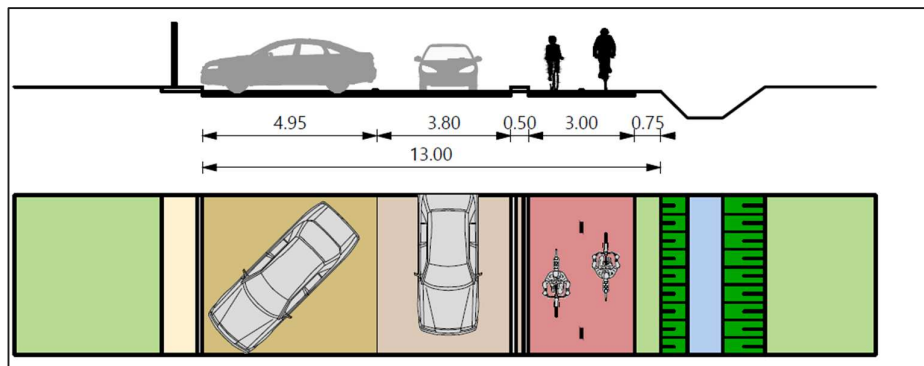
Variant 2 - Tweerichtingen verkeer op het gehele sportpark

Door het sportpark op beide aansluitingen volledig in twee richtingen te ontsluiten wordt de verkeersdruk gelijkmatiger verdeeld. Dit betekent wel dat de verkeersintensiteit op de Boerhaavelaan zal toenemen; meer bezoekers/sporters gebruiken van deze, voor het westelijke deel van Vriezenveen, kortere route. Ook de parkeerweg langs DOS, die overgestoken moet worden om van de ene naar het andere veld te lopen, zal intensiever bereden worden. Dit is voor zowel de bewoners als de sportverenigingen ongewenst. Een derde consequentie is dat de aansluiting op de Boerhaavelaan verruimt moet worden om veilig in tweerichtingen bereden te kunnen worden. Dit gaat, zij het beperkt, ten koste van bestaand groen. Ook in deze variant is het noodzakelijk om alle parkeerplaatsen haaks uit te voeren. Het noordelijk deel van het sportpark (tussen DOS en de Boerhaavelaan) moet hiervoor worden heringericht. De genoemde consequenties en verkeerskundige nadelen leiden ertoe dat deze variant als 'niet kansrijk' is bestempeld.

Variant 3 - Behoudt van éénrichtingsvariant op de aansluiting met de Boerhaavelaan

Het meest kansrijk is het handhaven van het bestaande ontsluitingsprincipe. Het sportpark wordt primair ontsloten op de Schout Doddestraat. De aansluiting aan de Boerhaavelaan blijft enkel voor ingaand verkeer toegankelijk. Dit zorgt ervoor dat de verkeersstromen grotendeels gelijk blijven aan de huidige situatie. Om de overlast van vertrekkend verkeer op de Boerhaavelaan te beperken en de verkeersveiligheid voor alle doelgroepen op het sportpark te verbeteren, kunnen de volgende fysieke maatregelen worden getroffen:

- Gestoken parkeren (schuin) langs de eenrichtingswegen (zie figuur 3.3);
- Een vrij-liggend (los van de rijbaan voor gemotoriseerd verkeer) fietspad in twee richtingen;
- Herinrichting van bestaande parkeerterreinen;
- Een aanpassing van het kruispunt op het sportpark zelf (kruising fiets- en gemotoriseerd verkeer voor ingang DETO);
- Duidelijke bewegwijzering op en naar het sportpark (toegang Schout Doddestraat is hoofdentree).



Figuur 3.3: Schuin parkeren onder 45 graden

Variant 3 is samen met bewoners en gebruikers van het sportpark bestempeld tot het meest kansrijk en daarom verder uitgewerkt. Om de genoemde maatregelen te kunnen treffen is het belangrijk om ook inzicht te krijgen in de toekomstige parkeersituatie. Dit is in hoofdstuk 4 nader uitgewerkt.

4. Toekomstige parkeersituatie

De verplaatsing van het sportpark en de sporthallen heeft een effect op de parkeersituatie op het sportpark. In dit hoofdstuk is uitgewerkt hoeveel parkeerplaatsen er nu gebruikt worden op het maatgevende moment en hoeveel er na de realisatie van het zwembad en de sporthallen nodig zijn.

4.1 Parkeerbehoefte nieuwe functies

Nieuwe functies genereren een nieuwe of extra vraag naar parkeerplaatsen. Doordat het zwembad en mogelijk de sporthallen verplaatsen naar het sportpark heeft dit een weerslag op de parkeersituatie. De bezoekers van deze functies zullen namelijk ook willen parkeren. De parkeerbehoefte van deze nieuwe functies kan worden berekend door de omvang van de functie (550 m² bassin zwembad en 2.450 m² bvo sporthal) te vermenigvuldigen met de bijbehorende gemeentelijke parkeernorm. Het resultaat is dan de maximale parkeerbehoefte van de nieuwe functies. Echter, om te voorkomen dat piekmomenten (waarop de maximale parkeerbehoefte is gebaseerd) op elkaar worden gestapeld, zijn aanwezigheidspercentages toegepast. Met aanwezigheidspercentages kan per moment van de week worden bepaald wat de parkeerbehoefte is.

4.1.1 Gemeentelijke parkeernormen

De gehanteerde gemeentelijke parkeernormen zijn afkomstig uit de 'Nota Parkeernormen gemeente Twenterand'. Hierbinnen is conform de gebiedsindeling gekozen voor het gemiddelde parkeerkencijfer binnen stedelijke zone 'rest bebouwde kom'. In tabel 4.1 zijn de gehanteerde parkeernormen weergegeven.

functie / omvang	functie CROW	parkeernorm	eenheid
zwembad / 550 m ² bassin	overdekt zwembad	11,5	pp / 100 m ² bassin
sporthal	sporthal/sportzaal	2,85	pp / 100 m ² bvo

Tabel 4.1 – Gehanteerde parkeernormen

4.1.2 CROW-aanwezigheidspercentages

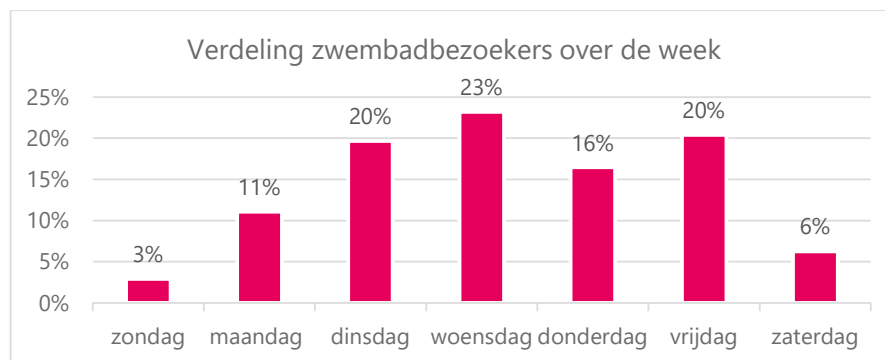
Met aanwezigheidspercentages kan de parkeerbehoefte over de momenten van de week bepaald worden. Omdat de gemeente Twenterand geen aanwezigheidspercentages heeft opgenomen in haar beleid zijn CROW-aanwezigheidspercentages⁹ gebruikt. Figuur 4.2 geeft de gehanteerde aanwezigheidspercentages weer.

functie	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
zwembad overdekt	50%	50%	100%	0%	75%*	75%*	75%
sporthal	50%	50%	100%	0%	100%	100%	75%

* Gecorrigeerd op basis van bezoekersspreiding huidige zwembad

Tabel 4.2 – Gehanteerde aanwezigheidspercentages

In figuur 4.2 is zichtbaar dat de aanwezigheidspercentages voor het zwembad op zaterdagmiddag en –avond zijn gecorrigeerd. Op basis van de spreiding van de huidige bezoekersaantallen van het zwembad (zie figuur 4.1) blijkt dat het zwembad niet haar piekmoment op zaterdag kent, maar dat dit qua bezoekersaantallen juist één van de minst drukke dagen is. Hierom is besloten de aanwezigheidspercentages voor de zaterdag gelijk te stellen aan het aanwezigheidspercentage voor de zondagmiddag. Daarnaast is de ‘koopavond’ als moment weggelaten in de parkeerbalans. Dit moment is overbodig voor de situatie op het sportpark.



Figuur 4.1 – Verdeling zwembadbezoekers over de week (procentueel)

⁹ CROW-aanwezigheidspercentages uit CROW-publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren', december 2018

4.1.3 Parkeerbehoefte zwembad en sporthal

Op basis van de hiervoor genoemde uitgangspunten is de parkeerbehoefte van de nieuwe functies berekend. In tabel 4.3 zijn de uitkomsten van deze berekening gepresenteerd.

functie / omvang	parkeerbehoefte						
	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
zwembad / 550 m ² bassin	32	32	63	0	47	47	47
sporthal / 2.450 m ² bvo	35	35	70	0	70	70	52
totaal (afgerond)	67	67	133	0	117	117	100

Tabel 4.3 – Parkeerbehoefte nieuwe zwembad en sporthallen

Uit tabel 4.3 blijkt dat de parkeerbehoefte in totaal maximaal 133 parkeerplaatsen bedraagt op de werkdagavond. Omdat de meeste functies op het sportpark op zaterdag hun piek kennen zal dit in de toekomst het maatgevende moment van het sportpark blijven. Op het maatgevende moment (zaterdagmiddag – de zaterdagochtend is geen moment in de parkeerbalans) bedraagt de parkeerbehoefte 117 parkeerplaatsen. Deze parkeerbehoefte dient in de toekomst te worden gefaciliteerd op sportpark het Midden.

4.2 Parkeerbehoefte toekomst

4.2.1 Huidige parkeerbehoefte

Uit de huidige situatie blijkt dat tijdens het maatgevende moment (zaterdagochtend) 337 auto's geparkeerd stonden op sportpark het Midden. Om zoekverkeer te voorkomen is een bepaalde frictieleegstand nodig. Dit zorgt voor een goed functionerende parkeersituatie op het sportpark. Bij dergelijke parkeervoorzieningen (grote parkeerterreinen) mag een frictieleegstand van 10% worden aangehouden, wat betekent dat de maximale bezettingsgraad 90% mag zijn. Bij 337 geparkeerde voertuigen houdt dit in dat er 375 parkeerplaatsen nodig zijn.

4.2.2 Extra parkeerbehoefte zwembad en sporthal

Boven op de huidige parkeerbehoefte (375 parkeerplaatsen) komt in de toekomst de parkeerbehoefte van de nieuwe functies: het zwembad (47 parkeerplaatsen, zaterdagmiddag) en de sporthallen (70 parkeerplaatsen, zaterdagmiddag). In deze extra parkeerbehoefte is de benodigde frictieleegstand al opgenomen.

4.2.3 Toekomstige parkeerbehoefte

De huidige parkeerbehoefte en de extra parkeerbehoefte vormen samen de toekomstige parkeerbehoefte. Deze parkeerbehoefte is nodig om in de toekomst verzekerd te zijn van een acceptabele parkeersituatie op het sportpark. In tabel 4.4 is de toekomstige parkeerbehoefte op het maatgevende moment weergegeven, uitgesplitst naar situatie met sporthal en zonder sporthal.

parkeerbehoefte op zaterdag			
	Huidige situatie	Toekomstige situatie (korte termijn)	Toekomstige situatie (middellange termijn)
parkeerbehoefte het Midden	375	375	375
parkeerbehoefte zwembad	0	47	47
parkeerbehoefte sporthal	0	0	70
totaal parkeerbehoefte	375	422	492

Tabel 4.4 – Parkeerbehoefte op zaterdag (maatgevend moment)

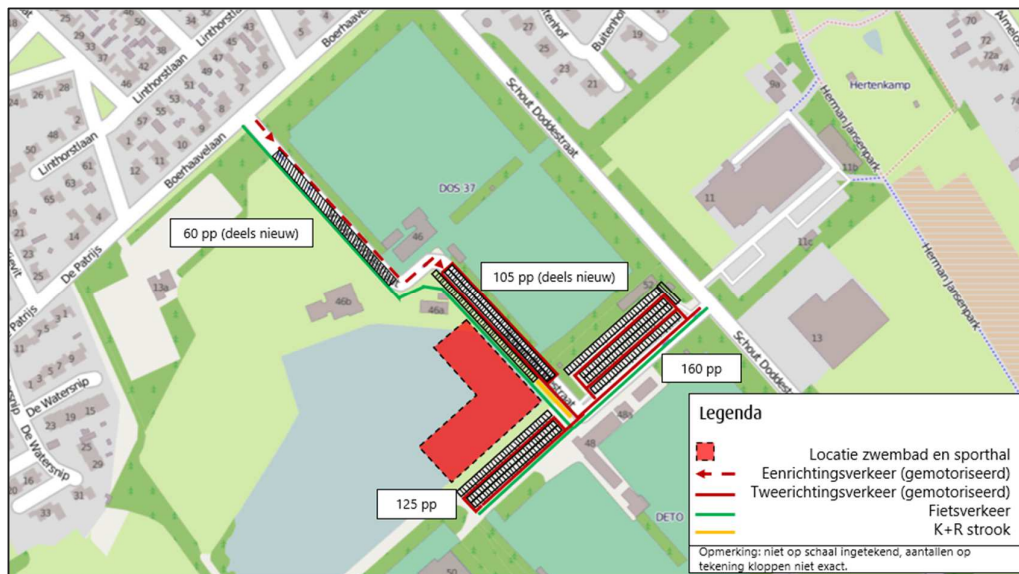
Uit tabel 4.4 blijkt dat op korte en middellange termijn meer parkeerplaatsen nodig zijn op het sportpark. In de huidige situatie zijn er nog voldoende parkeerplaatsen op het sportpark. Wanneer het zwembad gerealiseerd is zal de vraag om extra parkeerplaatsen toenemen. Hierom zijn in het eindbeeld twee toekomstige varianten opgenomen, waarin een uitbreiding van de parkeercapaciteit is voorzien. Hierin is een minimale en een maximale variant opgenomen met respectievelijk 445 en 500 parkeerplaatsen. De minimale variant voldoet voor de uitbreiding van het sportpark op korte termijn met een zwembad, maar niet voor realisatie van de sporthallen. De maximale variant voldoet voor zowel de sporthallen als het zwembad.

5. Eindbeeld

Met de ontwikkelingen die op het sportpark gepland staan, zijn ruimtelijke maatregelen nodig om de bestaande knelpunten weg te nemen en ervoor te zorgen dat ook na uitbreiding van het sportpark een goede parkeer- en verkeerssituatie ontstaat.

Gezien de status van de plannen (zwembad op korte termijn en de sporthallen op middellange termijn en met meer onzekerheid) is het eindbeeld in een minimale en een maximale variant weergegeven. Hierbij is sprake van een groeimodel, waarbij de uitvoering van de minimale variant naar de maximale variant gefaseerd kan worden uitgevoerd. Hierna is per eindbeeld een korte toelichting gegeven:

5.1 Minimale variant



Figuur 5.1 – Eindbeeld minimale variant

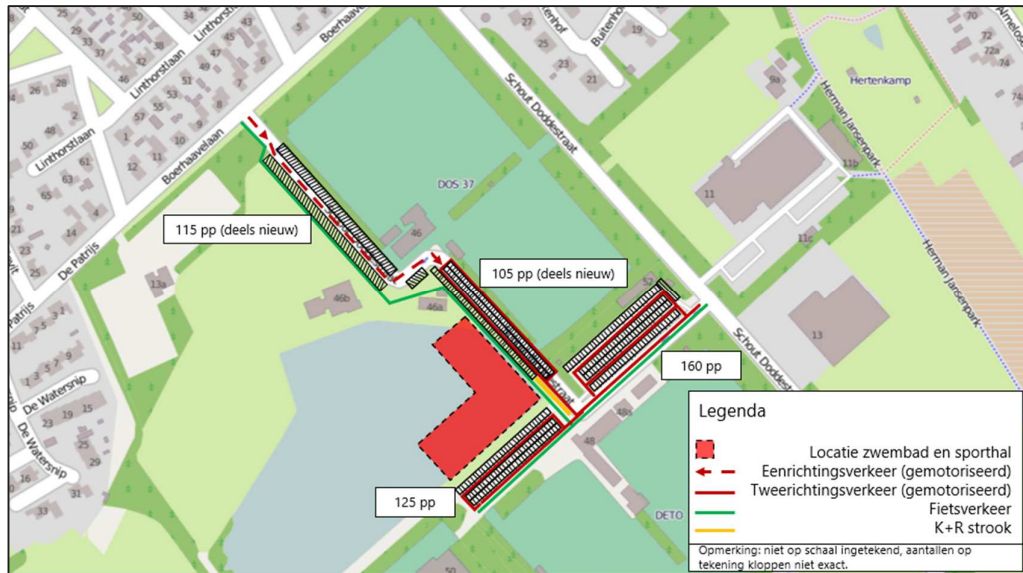
In de minimale variant zijn de volgende ingrepen wenselijk:

- Op de noordelijke tak (huidige eenrichtingsweg) van het sportpark is een nieuwe inrichting van de parkeervoorzieningen gewenst. Daarmee kunnen extra parkeerplaatsen worden gerealiseerd voor het zwembad die ook vanaf de Schout Doddestraat te bereiken zullen zijn. Het zuidelijke deel (parkeerterreinen DETO en Amiticitia) wordt voornamelijk niet opnieuw ingericht en kan in de huidige vormgeving worden behouden.
- Door schuin parkeren (onder 45 graden) te realiseren aan de toegangsroute vanaf de Boerhaavelaan (tussen Boerhaavelaan en DOS) worden automobilisten gestimuleerd om via de Schout Doddestraat het sportpark weer te verlaten.

Hiermee is het knelpunt met het ongewenst uitrijden verholpen. Voorwaarde is dat een veilige geleiding voor fietsers/voetgangers wordt georganiseerd.

- Voor fietsers is een nieuwe fietsroute over het sportpark gewenst, waarmee alle voorzieningen veilige bereikt kunnen worden, zonder gemotoriseerd verkeer te kruisen. Het enige kruispunt op het sportpark (voor ingang DETO) zou dan verhoogd moeten worden aangelegd met voorrang voor fietsers.
- Voor tourbussen van uitspelende teams kunnen busparkeerplaatsen worden gemaakt bij de ingang van de Schout Doddestraat. Bij de ingang Boerhaavelaan kan dan een verbodsbord worden geplaatst, wat inhoudt dat inrijden/parkeren door tourbussen op dit deel van het sportpark ongewenst is.
- Een duidelijke hoofdentree vanaf de Schout Doddestraat met bewegwijzering en routing die hierop aangepast is.
- Er kan ruimte worden gemaakt voor een K+R strook. De noodzaak en gewenste locatie hiervan dienen nader te worden onderzocht.
- In de minimale variant zijn (mits de gewenste ingrepen worden uitgevoerd) voldoende parkeerplaatsen opgenomen om te voldoen aan de parkeerbehoefte na realisatie van het nieuwe zwembad.

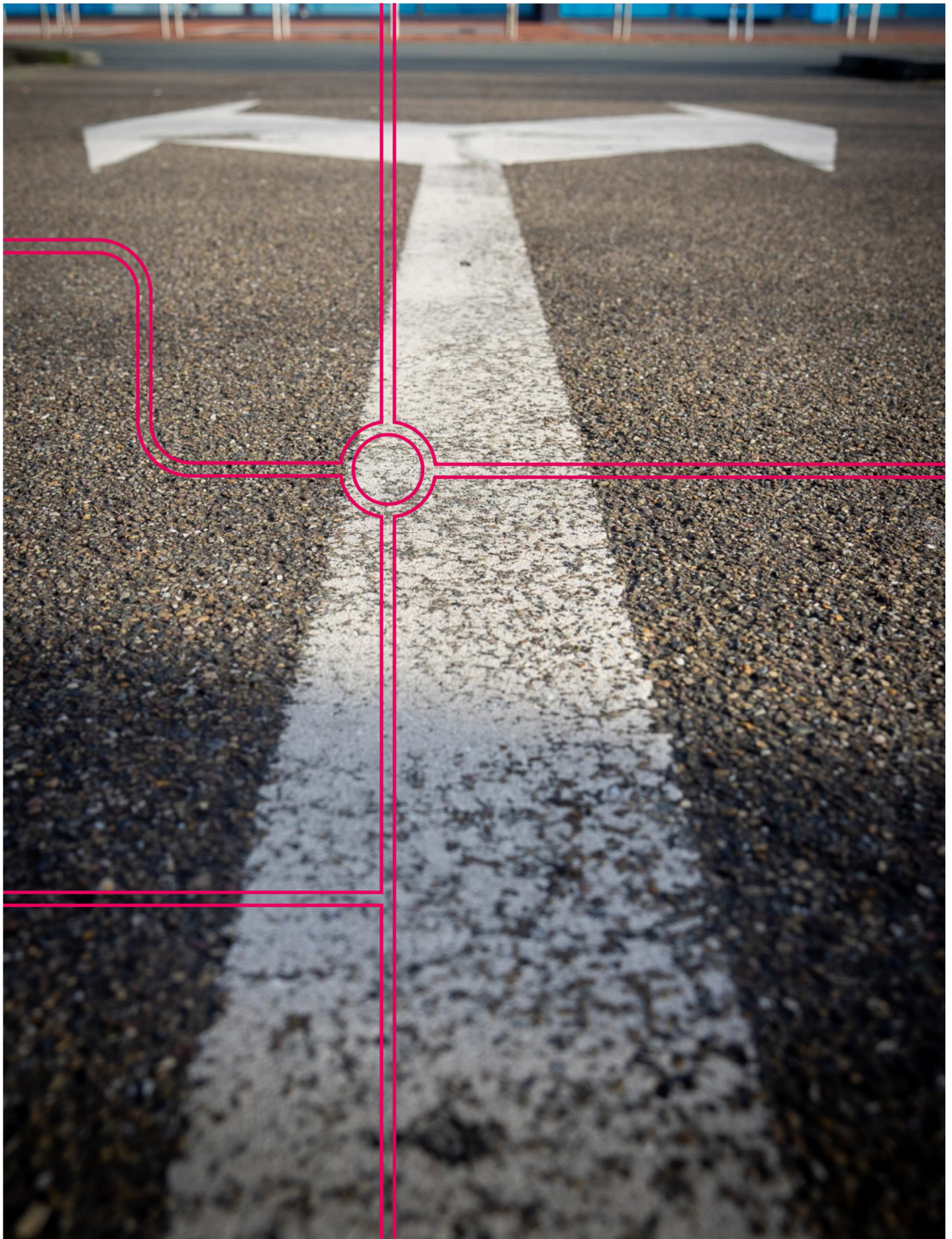
5.2 Maximale variant



Figuur 5.2 – Eindbeeld maximale variant

In de maximale variant voegt een grotere uitbreiding (+55 parkeerplaatsen) van het aantal parkeerplaatsen toe aan de noordzijde van het sportpark, tussen DOS en de Boerhaavelaan. In dit plan wordt een strook voetbalveld van DOS ingericht als parkeerstrook om parkeren aan twee zijden te kunnen realiseren. Voordeel van deze grotere toevoeging van parkeercapaciteit is dat ook voor de komst van een sporthal genoeg parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Nadeel is dat dit ten koste gaat van een strook voetbalveld van DOS.

Een alternatieve optie voor deze maximale variant kan een parkeerdrukmeting zijn op het moment dat het zwembad in gebruik is. Mogelijk neemt door de verbeterde fietsvoorzieningen het fietsgebruik toe (en daarmee autogebruik af), waardoor er geen of minder extra parkeerplaatsen nodig zijn voor de nieuwe sporthal.



Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
The Netherlands

Postbus 161
7400 AD Deventer
The Netherlands

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32