



BVA
verkeersadviezen
vormgevers van mobiliteit

Aan Arian Smits, Gemeente Haaksbergen
Van Jan Haveman
Datum 30 november 2021
Projectnr 20016
Betreft Parkeerbalans en verkeersgeneratie Marktplan Haaksbergen

1. Inleiding

In het centrum van de gemeente Haaksbergen staan de nodige ontwikkelingen op stapel. Al jaren wordt er getracht het braak liggende terrein in de omgeving van het centrale deel van de Hibbertsstraat te herontwikkelen. Meerdere plannen zijn de revue gepasseerd, maar om uiteenlopende redenen is er tot op heden nog niet gekomen tot concrete invulling. Onlangs is er weer een nieuw plan gepresenteerd dat voorziet in een integrale invulling van het gebied.

De planvorming voorziet in de realisatie van een supermarkt, mogelijk aangevuld met een aantal kleinere winkels, en appartementen. De appartementen zijn deels gesitueerd boven de detailhandel en deels in een separaat complex. In de parkeervraag wordt voorzien door de realisatie van parkeerplaatsen in een parkeergarage onder de te realiseren supermarkt en op openbaar terrein.

De gemeente Haaksbergen heeft BVA Verkeersadviezen gevraagd de planvorming verkeerskundig te toetsen en het planproces op dit aspect verder te begeleiden.

In voorliggende notitie is de eerste stap gezet in dit proces. Hierbij gaat het om het bepalen van de benodigde hoeveelheid parkeerplaatsen, de verkeersgeneratie van de betreffende voorzieningen en de consequenties voor het omliggende wegennet. Gezien de fase waarin de planvorming zich bevindt betreft het een eerste globale toetsing. In paragraaf 2 gaan wij in op de te verwachten parkeervraag en de parkeerbalans. Dat wil zeggen de verhouding tussen de parkeervraag en het aantal beschikbare parkeerplaatsen. In paragraaf 3 komt de verkeersgeneratie aan de orde en gaan wij in op de belasting van het wegennet.

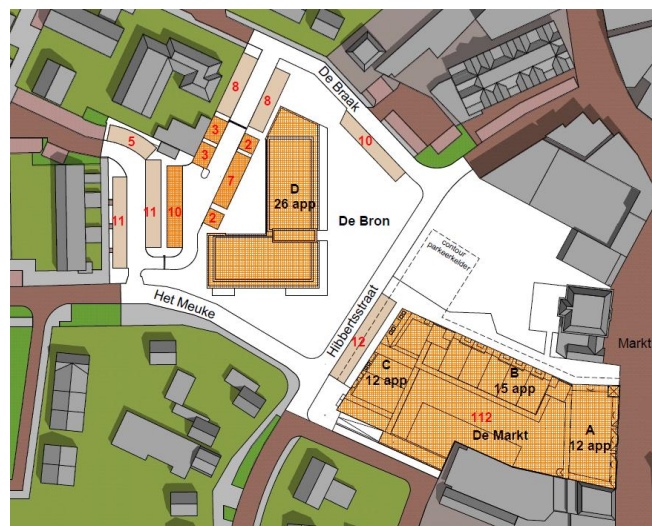
2. Parkeervraag

Zoals in de inleiding al is aangegeven voorziet de planvorming in de realisatie van detailhandel (supermarkt en mogelijk beperkt andere winkels), een aantal appartementen en een parkeergarage. Vooral nog wordt de realisatie van circa 2.500 m² bvo detailhandel voorzien en 65 appartementen verdeeld over twee gebouwen. 39 appartementen zijn boven de detailhandel gesitueerd (Markt) en 26 appartementen worden gerealiseerd in een separaat gebouw (De Bron).



Daarnaast wordt er een parkeergarage gerealiseerd met een capaciteit van 112 parkeerplaatsen en zijn er 92 parkeerplaatsen beschikbaar op openbaar terrein, waarvan een deel nieuw gerealiseerd wordt en een deel bestaande parkeerplaatsen betreft. Het plangebied voorziet daarmee in 204 parkeerplaatsen. In onderstaande figuur zijn de ligging, omvang en invulling van het plan weergegeven.

De eerste vraag die moet worden beantwoord is of het plan zoals dat nu voorligt voorziet in voldoende parkeerplaatsen. Om dit te bepalen is het aantal parkeerplaatsen bepaald dat nodig is om te voorzien in de parkeerbehoefte van de nieuwe voorzieningen. De benodigde hoeveelheid parkeerplaatsen voor de nieuwe voorzieningen is berekend aan de hand van kencijfers uit CROW publicatie 318 'Toekomstbestendig parkeren'. In genoemde publicatie zijn voor diverse voorzieningen parkeerkegetallen opgenomen. Bij deze parkeerkegetallen wordt onderscheid gemaakt in diverse stedelijkheidsgraden, verschillende gebiedstyperingen en minimale en maximale kegetallen per voorziening. Voor onderhavige situatie is uitgegaan van een 'matig stedelijk gebied', 'centrumgebied' en van de gemiddelde waarde tussen het minimale en maximale kegetal. De classificering van woningen wordt door CROW aangeduid in prijsniveau. Omdat een dergelijke aanduiding, zeker in de huidige markt, nogal aan discussie onderhevig is, is de prijsclassificering voor de appartementen vertaald naar oppervlakte van de appartementen (zie tabel 1).



Figuur 1: Ligging en omvang plangebied

Tabel 1: Classificering prijsniveau appartementen o.b.v. oppervlakte

	oppervlakte	'prijsaanduiding'
Appartement	< 80 m ² gbo	goedkoop
	80 m ² - 110 m ² gbo	midensegment
	> 100 m ² gbo	duur

In tabel 2 is het resultaat van de parkeerberekening weergegeven.

Tabel 2: Basisvraag parkeren

Functie	omvang	eenheid	Parkeernorm		parkeervraag (maximaal)
			(in aantal pp/100m ² bvo of woning)		
			functie CROW	norm	
Supermarkt	2.490	m ²	full service supermarkt	3,3	82,2
Appartementen A/B/C	21	woning	koop goedkoop	1,3	27,3
	18	woning	koop midensegment	1,4	25,2
Appartementen D	4	woning	koop midensegment	1,4	5,6
	22	woning	koop duur	1,6	35,2
					175,5



Bij de berekening is zoals in tabel 1 al is aangegeven uitgegaan van appartementen in het goedkope, middendure en dure segment. Voor de detailhandel is uitgegaan van een supermarkt (full service). De norm voor een supermarkt ligt hoger dan voor reguliere detailhandel, waarmee wordt uitgegaan van een worst case situatie aangezien andere functies zullen leiden tot een lagere parkeervraag.

Geconcludeerd kan worden dat de parkeervraag maximaal circa 176 parkeerplaatsen bedraagt. Dit is het geval als alle voorzieningen gelijktijdig hun maximale parkeervraag hebben. In principe is dat hier niet het geval, omdat bewoners een ander parkeerpatroon vertonen dan werknemers en bezoekers van de detailhandel, waardoor dubbelgebruik van parkeerplaatsen mogelijk is. Dubbelgebruik is echter alleen mogelijk indien alle parkeerplaatsen openbaar toegankelijk zijn. Dit is in de huidige planvorming niet het geval, omdat voor elk appartement één parkeerplaats wordt gereserveerd (39 in de parkeergarage en 26 op openbaar terrein) en de overige parkeerplaatsen in de parkeergarage alleen toegankelijk zijn voor detailhandel (supermarkt) bezoekers. In tabel 3 is de parkeervraag op diverse momenten in de week berekend op basis van aanwezigheidspercentages van de verschillende parkeerders, rekening houdend met het feit dat 65 parkeerplaatsen gereserveerd zijn voor bewoners en dus niet dubbel gebruikt kunnen worden.

Tabel 3: Parkeervraag op diverse momenten

Functie		parkeervraag openbaar (maximaal)	aanwezigheidspercentage						parkeervraag					
			werkdag				zaterdag		werkdag				zaterdag	
			ochtend	middag	avond	nacht	middag	avond	ochtend	middag	avond	nacht	middag	avond
Supermarkt	bezoekers/personeel	82,2	30%	60%	40%	0%	100%	40%	24,7	49,3	32,9	0,0	82,2	32,9
Appartementen B (koopgoedkoop)	bewoners	0,0	50%	50%	90%	100%	60%	80%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	bezoekers	6,3	10%	20%	80%	0%	60%	100%	0,6	1,3	5,0	0,0	3,8	6,3
Appartementen B (koop midden)	bewoners	1,8	50%	50%	90%	100%	60%	80%	0,9	0,9	1,6	1,8	1,1	1,4
	bezoekers	5,4	10%	20%	80%	0%	60%	100%	0,5	1,1	4,3	0,0	3,2	5,4
Appartementen D (koop midden)	bewoners	0,4	50%	50%	90%	100%	60%	80%	0,2	0,2	0,4	0,4	0,2	0,3
	bezoekers	1,2	10%	20%	80%	0%	60%	100%	0,1	0,2	1,0	0,0	0,7	1,2
Appartementen D (koop duur)	bewoners	6,6	50%	50%	90%	100%	60%	80%	3,3	3,3	5,9	6,6	4,0	5,3
	bezoekers	6,6	10%	20%	80%	0%	60%	100%	0,7	1,3	5,3	0,0	4,0	6,6
Totaal	bewoners (openbaar)	8,8	50%	50%	90%	100%	60%	80%	4,4	4,4	7,9	8,8	5,3	7,0
	bezoekers woningen	19,5	10%	20%	80%	0%	60%	100%	2,0	3,9	15,6	0,0	11,7	19,5
	bezoekers/personeel	82,2	30%	60%	40%	0%	100%	40%	24,7	49,3	32,9	0,0	82,2	32,9
Totaal		110,5							31,0	57,6	56,4	8,8	99,2	59,4
	gereserveerd													
Appartementen gereserveerd		65,0	bewoners appartementen						65	65	65	65	65	65
		65,0	bewoners appartementen aanwezig						32,5	32,5	58,5	65,0	39,0	52,0
Totaal		175,5							96,0	122,6	121,4	73,8	164,2	124,4

Geconcludeerd kan worden dat de vraag naar openbare parkeerplaatsen circa 100 parkeerplaatsen bedraagt. Samen met de 65 gereserveerde plaatsen leidt dit tot een parkeervraag van circa 165 parkeerplaatsen voor de nieuw te realiseren voorzieningen. Het gaat hierbij wederom om een worst case situatie, omdat een deel van de bewoners die zijn toegewezen aan het openbare gebied, mogelijk gaat parkeren op de gereserveerde parkeerplaatsen op het moment dat niet alle bewoners thuis zijn. In theorie is dat op alle momenten mogelijk met uitzondering van de werkdagnacht. Op het maatgevende moment op zaterdagmiddag kan in het gunstigste geval de aangegeven parkeerdruk worden verlaagd met 5,3 parkeerplaatsen.



Zoals al eerder aangegeven zijn niet alle parkeerplaatsen op het openbare terrein nieuw, maar betreft het deels bestaande parkeerplaatsen die in de huidige situatie ook al gebruikt worden. Uit een parkeeronderzoek dat in 2016 is uitgevoerd, blijkt dat de huidige parkeervoorzieningen op het maatgevende moment (zaterdagmiddag) door 60 voertuigen worden gebruikt. Omdat er geen (ruimtelijke) voorzieningen verdwijnen die een parkeervraag hebben, het te ontwikkelen terrein ligt immers al jaren braak, mag worden aangenomen dat deze parkeervraag er ook nu nog steeds is. Dit betekent dat de totale parkeervraag in het te herontwikkelen gebied op circa 225 parkeerplaatsen komt. Het feit dat de parkeergarage naast bewoners alleen bestemd is voor bezoekers van de detailhandel, heeft geen negatieve invloed op het benodigde aantal parkeerplaatsen. Dit omdat op het maatgevende moment de parkeervraag van de detailhandel groter is dan de restcapaciteit van de garage en er dus geen restcapaciteit in de garage voorhanden is.

Wel merken wij op dat de berekening uitgaat van een 100% bezetting van alle parkeerplaatsen op het maatgevende moment. Dit is een niet gewenste situatie, omdat dit mogelijk leidt tot zoekverkeer en stagnatie op parkeerterreinen en in de omgeving. Indien wordt uitgegaan van een maximaal aanvaardbare bezetting van 90% voor de bezoekersparkeerplaatsen en 100% bezetting voor bewoners- en werknemersparkeerplaatsen dan neemt de parkeervraag toe met circa 14 parkeerplaatsen. Hiermee komt de gewenste capaciteit aan parkeerplaatsen op 240. Hierbij merken wij op dat de restcapaciteit in dat geval dus 14 parkeerplaatsen bedraagt. In de huidige situatie is er sprake van een restcapaciteit van circa 20 parkeerplaatsen, maar dan dus op een veel kleiner parkeerareaal.

Omdat er 204 parkeerplaatsen zijn voorzien in het plangebied, bedraagt het tekort aan parkeerplaatsen voor de situatie zonder en met restcapaciteit respectievelijk 20 en 34 parkeerplaatsen. Deze resultaten zijn samengevat weergegeven in tabel 4.

Tabel 4: Samenvatting parkeerbalans diverse situaties

	pakeervraag			beschikbaar	saldo
	ontwikkeling	bestaand	totaal		
Basisvraag (zonder dubbelgebruik)	175	60	235	204	-31
Optimaal dubbelgebruik	138	60	198	204	6
Gereserveerde parkeerplaatsen bewoners 1)	164	60	224	204	-20
Gereserveerde parkeerplaatsen bewoners 2)	174	64	238	204	-34

1) Uitgangspunt 100% bezetting van alle parkeerplaatsen op piekmoment (zaterdagmiddag)

2) Uitgangspunt maximaal 90% bezetting van alle bezoekersparkeerplaatsen op piekmoment (zaterdagmiddag)

3. Verkeersgeneratie en effecten omliggend wegennet

Analoog aan de berekeningsmethode van de parkeervraag is ook de verkeersgeneratie berekend. Dat wil zeggen het aantal verkeersbewegingen van gemotoriseerd verkeer van en naar de nieuwe ontwikkelingen. Ook hiervoor is gebruik gemaakt van COW publicatie 381, waarbij uiteraard dezelfde uitgangspunten zijn gehanteerd als voor de parkeerberekening.



In tabel 5 is het resultaat van deze berekening weergegeven.

Tabel 5: Verkeersgeneratie (aantal motorvoertuigen per weekdag)

Functie	omvang	eenheid	Verkeersgeneratie		aantal ritten (per etmaal)
			(in aantal ritten/100m2 bvo of woning)		
			functie CROW	norm	
Supermarkt	2.490	m2	full service supermarkt	64,7	1.610
Appartementen	21	woning	koop goedkoop	4,3	90
	22	woning	koop middensegment	5,1	112
	22	woning	koop duur	6,8	150
Totaal					1.962

Geconcludeerd kan worden dat de nieuwe voorzieningen op een gemiddelde weekdag circa 1.950 verkeersbewegingen van gemotoriseerd verkeer genereren. Op werkdagen ligt de intensiteit, evenals op zaterdag, wat hoger en op zondag zal de intensiteit wat kleiner zijn.

Deze verkeersbewegingen gaan zich afwickelen via het omliggende wegennet. Gezien de ligging van het plangebied en de circulatie op de omliggende wegen kan het gebied op meerdere manieren bereikt worden. De exacte effecten zijn nog onderwerp van nadere studie, maar het ligt voor de hand te veronderstellen dat het meeste verkeer het gebied zal benaderen en verlaten via de Hibbertsstraat en Het Meuke. Uitgaande van een redelijk gelijkmatige verdeling van het verkeer over beide wegen zal de intensiteit op beide wegen toenemen met maximaal circa 1.500 motorvoertuigen per etmaal op een maatgevende (zater)dag. Op werkdagen en op zondag zal de toename kleiner zijn. Het gaat hierbij om een eerste globale inschatting van de effecten. Op basis hiervan kan worden geconcludeerd dat het niet de verwachting is dat hierdoor verkeerskundig gezien (onoverkomelijke) problemen ontstaan. Beide wegen zijn gezien de profilering naar verwachting goed in staat om dit verkeer te verwerken.

• **Bevoorrading**

De winkelvoorzieningen dienen ook bevoorrad te worden en ook dit verkeer zal aan en afrijden via een van beide wegen. Ook hiervoor geldt dat dit gezien de beperkte aantallen niet direct zal leiden tot verkeerskundige problemen. Wel is een aandachtspunt de wijze van bevoorraden van met name de supermarkt. Om te kunnen laden en lossen dient het vrachtverkeer voor de supermarkt achterwaarts via het plein nabij de toegang tot de parkeergarage het laad en los dok achterwaarts in te steken. Het verdient aanbeveling deze wijze van bevoorraden nog eens kritisch tegen het licht te houden. Hierbij is het vooral van belang om te voorkomen dat vrachtverkeer via het openbare gebied achterwaarts moet insteken, daar waar zich ook winkelend publiek (voetgangers) en fietsverkeer bevindt.