



Parkeeronderzoek Poort van Hattem

Gemeente Hattem

Projectomschrijving	Parkeeronderzoek Poort van Hattem
Opdrachtgever	Gemeente Hattem
Projectnummer	20.0148
Datum	28 augustus 2020
Auteur(s)	J. Finke
Controle	A. Hiemstra
Projectleider/vrijgave	M. Bentum

Inhoud

1	Inleiding	4
1.1	Aanleiding	4
1.2	Vraagstelling	5
1.3	Leeswijzer	5
2	Uitgangspunten	6
3	Huidige situatie	7
3.1	Bruto parkeerbehoefte	7
3.2	Netto parkeerbehoefte	8
3.3	Parkeerbalans	8
4	Toekomstige situatie	10
4.1	Bruto parkeerbehoefte	10
4.2	Netto parkeerbehoefte	11
4.3	Parkeerbalans	11
5	Conclusies	13
	Bijlage 1: Parkeeronderzoek	14
	Bijlage 2: Aanwezigheidspercentages	17

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Ten zuidoosten van de binnenstad van Hattem vinden diverse ontwikkelingen plaats (zie afbeelding 1). Ter hoogte van het kruispunt Nieuweweg – Parklaan – Allee wordt aan de westzijde van de Nieuweweg appartementencomplex Parkstaete ontwikkeld. Aan de oostzijde vindt planvorming plaats voor ontwikkeling van de Poort van Hattem. Het huidige restaurant en de appartementen worden gesloopt, waarna een aantal nieuwe appartementen zal worden gerealiseerd. Ook het pand van Spectrum (training-, opleiding- en therapiecentrum), op de hoek Allee – Nieuweweg, wordt uitgebreid. Deze ontwikkelingen leiden tot een andere parkeervraag ten opzichte van de huidige situatie. Daarnaast geldt dat niet voorzien wordt in voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein. Dit betekent dat bovenstaande ontwikkelingen ook invloed zullen hebben op de parkeerdruk in de openbare ruimte.



Afbeelding 1: Overzicht ontwikkelingen Poort van Hattem en onderzoeksgebied.

Binnen de gemeente zijn reeds meldingen van omwonenden binnengekomen die betrekking hebben op de parkeerdruk in de omgeving van deze bouwplannen. Daarnaast is de gemeente bezig met planvorming voor de herinrichting van de Nieuweweg, betreffende het wegvak tussen de Allee en de Hoopjesweg. In de huidige situatie bevinden zich parkeerplaatsen langs de rijbaan, maar gezien de functie van de Nieuweweg (gebiedsontsluitingsweg 50 km/u) en

de aanwezigheid van particuliere uitritten is het wenselijk om deze parkeerplaatsen op te heffen.

1.2 Vraagstelling

De gemeente Hattem wil het parkeervraagstuk van bovenstaande ontwikkelingen integraal beoordelen en wenst daarom duidelijkheid in de huidige parkeersituatie (capaciteit en bezetting) en de effecten hierop die de ruimtelijke ontwikkelingen met zich meebrengen. Om dit in beeld te brengen is aan BonoTraffics gevraagd een parkeeronderzoek uit te voeren en een verkenning uit te voeren waaruit blijkt wat de toekomstige parkeerdruk wordt.

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt begonnen met het toelichten van een aantal uitgangspunten die zijn gehanteerd in dit onderzoek. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 ingegaan op de parkeerbehoefte en parkeerbalans in de huidige situatie. De effecten van de ruimtelijke ontwikkelingen op de parkeerdruk in de openbare ruimte komen in hoofdstuk 4 aan de orde. Tot slot worden in hoofdstuk 5 de belangrijkste conclusies beschreven. In de bijlage zijn de werkwijze en de resultaten van het parkeeronderzoek opgenomen.

2 Uitgangspunten

Voor de verkenning van dit onderzoek zijn een aantal uitgangspunten van belang.

Parkeernormen

De gehanteerde parkeernormen in dit onderzoek zijn gebaseerd op het vigerende beleidsdocument Nota Parkeernormen van de gemeente Hattem (december 2013).

Spectrum

De beschikbare informatie over de huidige invulling van het pand waarin Spectrum is gevestigd is beperkt en kan niet gerelateerd worden aan de Nota Parkeernormen. Dat betekent dat de huidige parkeerbehoefte niet inzichtelijk kan worden gemaakt. Wel is bekend dat het bruto vloeroppervlak met 55m² uitgebreid gaat worden. Voor deze uitbreiding is met de gemeente Hattem de afspraak gemaakt dat de ontwikkelaar voorziet in de realisatie van drie extra parkeerplaatsen op eigen terrein. Verondersteld wordt dat hiermee de toename van de parkeerbehoefte als gevolg van de uitbreiding wordt opgevangen en dat daardoor geen extra parkeerdruk op de openbare ruimte wordt uitgeoefend. In dat geval kan gesteld worden dat de ontwikkelaar voorziet in haar eigen parkeerbehoefte. Omdat daardoor geen effect op de parkeerdruk in de openbare ruimte optreedt, wordt deze ontwikkeling in dit onderzoek verder buiten beschouwing gelaten.

Overige ontwikkelingen

Er wordt vanuit gegaan dat er in het onderzoeksgebied geen overige ontwikkelingen spelen die invloed hebben op de parkeerdruk in de openbare ruimte. Dat betekent geen ruimtelijke ontwikkelingen en geen in- of uitbreiding van de parkeercapaciteit.

Projectgebied

Het projectgebied zoals weergegeven in afbeelding 1 is gebaseerd op de maximaal acceptabele loopafstand voor de functie wonen zoals opgenomen in de CROW-richtlijnen. Deze maximale loopafstand is bepaald op 100 meter vanaf de betreffende functie. Rondom de ontwikkelingen is een cirkel met een straal van 100 meter getrokken. Vervolgens zijn deze grenzen opgerekt tot logische ruimtelijke grenzen waardoor een ruimtelijk helder afgebakend gebied ontstaat.

Parkeeronderzoek

Om de parkeerdruk en parkeervraag inzichtelijk te maken is een parkeeronderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek heeft uitsluitend op een werkdagnacht plaatsgevonden. De parkeervraag op de overige momenten is op basis van aanwezigheidspercentages en parkeernormen theoretisch bepaald. Het kan derhalve mogelijk zijn dat de praktijk een ander beeld laat zien. Om dit te verifiëren zou een aanvullend parkeeronderzoek uitgevoerd moeten worden.

3 Huidige situatie

Om de effecten van de ruimtelijke ontwikkelingen inzichtelijk te kunnen maken, is het allereerst van belang om inzicht te krijgen in de huidige situatie. In dit hoofdstuk wordt daarom ingegaan op het huidige programma, de parkeerbehoefte en de parkeerbalans.

3.1 Bruto parkeerbehoefte

De bruto parkeerbehoefte is de behoefte die aanwezig is zonder rekening te houden met de mogelijkheid van dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Deze parkeerbehoefte wordt berekend op basis van het programma en de parkeernormen die zijn vastgelegd in de Nota Parkeernormen van de gemeente Hattem.

Programma

Hieronder staat het programma per deelgebied beschreven.

Poort van Hattem: Op de percelen Nieuweweg 85 en Allee 1, 1a & 3 zijn op dit moment twee huurappartementen, drie huurwoningen en een restaurant (Beef & More) gevestigd. Het restaurant heeft een bruto vloeroppervlak van 220m².

Parkstaete: Op de percelen Nieuweweg 38 t/m 44 en Parklaan 2 t/m 6 zijn op dit moment twee verschillende functies gevestigd; horeca en wonen. Volgens het bestemmingsplan (vastgesteld 29-05-2017) gaat het in de huidige situatie om zes woningen van verschillende typen. In het pand Nieuweweg 44 is het Chinees specialiteitenrestaurant Kota Radja gevestigd.

Op basis van bovenstaand programma en de vigerende parkeernormen is in tabel 3.1 de bruto parkeerbehoefte inzichtelijk gemaakt. In de tabel is te zien dat de bruto parkeerbehoefte in totaal uit 164 parkeerplaatsen bestaat. Daarvan horen er 46 bij de Poort van Hattem en 118 bij Parkstaete. Onderstaande gegevens zijn inclusief bezoekersparkeren.

Deelgebied	Functie	Hoeveelheid	Parkeernorm	Parkeerbehoefte
Poort van Hattem	Wonen (huurhuis, vrije sector)	3	2,2	6,6
	Wonen (huur, etage, duur)	2	2,1	4,2
	Horeca	220m ² bvo	16 / 100m ² bvo	35,2
	Subtotaal			46
Parkstaete	Wonen (huur, vrije sector)	4	2,2	3,6
	Wonen (koop, etage, goedkoop)	2	1,8	8,8
	Horeca	658m ² bvo	16 / 100m ² bvo	105,3
	Subtotaal			118
Totaal				164

Tabel 3.1: Bruto parkeerbehoefte huidige situatie

3.2 Netto parkeerbehoefte

In tabel 3.1 is geen rekening gehouden met eventueel dubbelgebruik van parkeergelegenheid, daarom is dat ook bruto parkeerbehoefte genoemd. Doordat niet alle functies tegelijkertijd volledige parkeerbezetting vragen, is het mogelijk om parkeerplaatsen dubbel te gebruiken. Zo kunnen bijvoorbeeld parkeerplaatsen in de middag en avond door bezoekers van de horecagelegenheden gebruikt worden en 's nachts door bewoners. Door middel van aanwezigheidspercentages (zie bijlage 2) is per functie en per moment inzichtelijk gemaakt wat de parkeerbehoefte is. Op basis daarvan kan het benodigd aantal parkeerplaatsen op het drukste moment worden bepaald. De resultaten daarvan staan weergegeven in tabel 3.2. Hieruit blijkt dat de parkeerbehoefte het grootst is op een zaterdagavond (160), gevolgd door een werkdagavond (148) en de koopavond (146).

Deelgebied	Functie	Werkdag				Koop- avond	Zaterdag		Zondag- middag
		ochtend	middag	avond	nacht		middag	avond	
Poort van Hattem	Wonen (bewoners)	4,7	4,7	8,4	9,3	7,4	5,6	7,4	6,5
	Wonen (bezoekers)	0,2	0,3	1,2	0	1,1	0,9	1,2	1,1
	Horeca	1,8	8,8	31,7	0	31,7	14,1	35,2	14,1
	Subtotaal	7	14	42	10	41	21	44	22
Parkstaete	Wonen (bewoners)	5,3	5,3	9,5	10,6	8,5	6,4	8,5	7,4
	Wonen (bezoekers)	0,2	0,4	1,4	0	1,3	1,1	1,4	1,3
	Horeca	5,3	26,3	94,8	0	94,8	42,1	105,3	42,1
	Subtotaal	11	32	106	11	105	50	116	51
Totaal		18	46	148	21	146	71	160	73

Tabel 3.2: Netto parkeerbehoefte huidige situatie

3.3 Parkeerbalans

Bij de parkeerbalans wordt gekeken in hoeverre de aanwezige parkeercapaciteit zich verhoudt tot de netto parkeerbehoefte. In eerste instantie wordt uitsluitend gekeken naar de parkeergelegenheid op eigen terrein. Wanneer dat afgezet wordt tegen de parkeerbehoefte, is inzichtelijk gemaakt hoeveel parkeerplaatsen in de openbare ruimte benodigd zijn om te voldoen aan de parkeerbehoefte. De volgende percelen hebben parkeergelegenheid op eigen terrein:

Poort van Hattem

- ▲ Nieuweweg 85A
- ▲ Nieuweweg 85B

Parkstaete

- ▲ Nieuweweg 38
- ▲ Parklaan 2

Voor beide deelgebieden komt daarmee de parkeercapaciteit op 2 uit. De beschikbare parkeercapaciteit in de openbare ruimte is gebaseerd op een parkeeronderzoek welke in juli 2020 is uitgevoerd (zie bijlage 1). Uit dit onderzoek is gebleken dat de huidige

parkeercapaciteit in het onderzoeksgebied uit 154 parkeerplaatsen bestaat. In de nacht zijn hiervan 92 parkeerplaatsen bezet. Deze bezetting bestaat uit bewoners van Poort van Hattem, Parkstaete en overige bewoners in het onderzoeksgebied. De bezetting op de overige momenten in de week is niet geteld en derhalve theoretisch bepaald. Voor de Poort van Hattem en Parkstaete is dat reeds gebeurd in voorgaande paragraaf. Hieruit is gebleken dat deze deelgebieden samen zorgen voor een parkeerbehoefte van 21 parkeerplaatsen in de nacht. Hieruit kan geconcludeerd worden dat 's nachts (92 – 21) 71 parkeerplaatsen door overige bewoners worden gebruikt. Aan de hand van aanwezigheidspercentages is vervolgens ook de parkeerbehoefte voor de overige momenten van deze doelgroep inzichtelijk gemaakt, zowel voor bewoners als voor de bezoekers. Op basis van deze benadering is voor alle momenten van de week de parkeerbalans inzichtelijk gemaakt. De resultaten hiervan staan weergegeven in tabel 3.3.

		Werkdag				Koop- avond	Zaterdag		Zondag- middag
		ochtend	middag	avond	nacht		middag	avond	
Parkeer- behoefte	Poort van Hattem	7	14	42	10	41	21	44	22
	Parkstaete	11	32	106	11	105	50	116	51
	Overige deel onderzoeksgebied	39	40	77	75	68	52	69	61
	Totaal	57	86	225	96	214	123	229	134
Parkeer- capaciteit	Poort van Hattem	2	2	2	2	2	2	2	2
	Parkstaete	2	2	2	2	2	2	2	2
	Openbare ruimte	154	154	154	154	154	154	154	154
	Totaal	158	158	158	158	158	158	158	158
Parkeer- balans		+101	+72	-67	+62	-56	+35	-71	+24

Tabel 3.3: Parkeerbalans huidige situatie

Uit de tabel is op te maken dat op alle avonden een parkeertekort aanwezig is. Dit heeft voornamelijk te maken met het gegeven dat de horeca op die momenten volop in bedrijf is. Het grootste parkeertekort is aanwezig op zaterdagavond, waarop een tekort aanwezig is van 71 parkeerplaatsen. Op de momenten dat de horeca niet of niet volledig in bedrijf is, is sprake van een parkeeroverschot. Op die momenten is er in de openbare ruimte voldoende parkeergelegenheid aanwezig om te voldoen aan de parkeerbehoefte.

4 Toekomstige situatie

In de toekomstige situatie wijzigt het ruimtelijke programma en daarmee de parkeerbehoefte. Door deze te vergelijken met de parkeersituatie in de huidige situatie, kan het effect op de parkeerdruk in de openbare ruimte inzichtelijk worden gemaakt.

4.1 Bruto parkeerbehoefte

Net zoals in de huidige situatie wordt ook in de toekomstige situatie de parkeerbehoefte bepaald op basis van de vigerende gemeentelijke parkeernormen.

Programma

Het toekomstige programma van de diverse ontwikkelingen staat hieronder weergegeven.

Poort van Hattem ¹ :	26 huurappartementen, midden
Parkstaete ² :	7 koopappartementen, goedkoop
	7 koopappartementen, midden
	9 koopappartementen, duur
	Horeca 658m ² bvo (huidige Chinees blijft gehandhaafd)

Op basis van bovenstaand programma is de bruto parkeerbehoefte inzichtelijk gemaakt. Deze staat weergegeven in tabel 4.1. Hierin is te zien dat de bruto parkeerbehoefte van de Poort van Hattem en Parkstaete bestaat uit 196 parkeerplaatsen. Dit aantal is inclusief bezoekersparkeren.

Deelgebied	Functie	Hoeveelheid	Parkeernorm	Parkeerbehoefte
Poort van Hattem	Wonen (huur, etage, midden)	26	1,6	41,6
	Subtotaal			42
Parkstaete	Wonen (koop, etage, goedkoop)	7	1,8	12,6
	Wonen (koop, etage, midden)	7	2,1	14,7
	Wonen (koop, etage, duur)	9	2,3	20,7
	Horeca	658m ² bvo	16 / 100m ² bvo	105,3
	Subtotaal			154
Totaal				196

Tabel 4.1: Bruto parkeerbehoefte toekomstige situatie

¹ Programma gebaseerd op notitie AediNova d.d. 23 januari 2020

² Programma gebaseerd op bijlage 6 bij ontwerpbestemmingsplan; 'Parkeerbilans ontwikkeling Parkstaete Hattem' d.d. 22 juli 2016 door Goudappel Coffeng

4.2 Netto parkeerbehoefte

Ook voor de toekomstige situatie is op basis van de aanwezigheidspercentages gekeken naar de parkeerbehoefte op de verschillende momenten van de week. De resultaten staan weergegeven in tabel 3.2.

Deelgebied	Functie	Werkdag				Koop-avond	Zaterdag		Zondag-middag
		ochtend	middag	avond	nacht		middag	avond	
Poort van Hattem	Wonen (bewoners)	16,9	16,9	30,4	33,8	27,0	20,3	27,0	23,7
	Wonen (bezoekers)	0,8	1,6	6,2	0	5,5	4,7	6,2	5,5
	Subtotaal	18	19	37	34	33	25	34	30
Parkstaete	Wonen (bewoners)	20,6	20,6	37,0	41,1	32,9	24,7	32,9	28,8
	Wonen (bezoekers)	0,7	1,4	5,5	0	4,8	4,1	5,5	4,8
	Horeca	5,3	26,3	94,8	0	94,8	42,1	105,3	42,1
	Subtotaal	27	49	138	42	133	71	144	76
Totaal		45	68	175	76	166	96	178	106

Tabel 4.2: Netto parkeerbehoefte toekomstige situatie

Uit de tabel is op te maken dat, net zoals in de huidige situatie het geval is, de werkdagavond, de koopavond en de zaterdagavond de grootste parkeerbehoefte vragen. Wederom wordt dit voornamelijk veroorzaakt doordat op die moment de horeca volop in bedrijf is, ondanks dat het aanbod horeca is afgenomen ten opzichte van de huidige situatie.

4.3 Parkeerbalans

Naast het ruimtelijk functionele programma wijzigt ook het parkeeraanbod. Uit de aangeleverde documenten is geconstateerd dat in deelgebied Poort van Hattem ruimte wordt gecreëerd voor 8 parkeerplaatsen op eigen terrein. Bij Parkstaete wordt ook voorzien in de aanleg van parkeergelegenheid op eigen terrein. Daarbij gaat het om 23 parkeerplaatsen, dus voor elk appartement één plaats. Deze parkeerplaatsen zijn uitsluitend bedoeld voor bewoners van de appartementen. Bezoekers van de woningen, bezoekers en personeel van het restaurant en bewoners met een tweede auto, dienen in de openbare ruimte te parkeren. Ook indien er parkeergelegenheid beschikbaar is op eigen terrein, bijvoorbeeld overdag als niet alle bewoners thuis zijn, kunnen de beschikbare parkeerplaatsen op eigen terrein niet door gebruikers anders dan bewoners (eerste auto) gebruikt worden.

Op basis van de parkeerbehoefte en de toekomstige parkeercapaciteit, is de parkeerbalans opgemaakt. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in de situatie mét en zónder herinrichting van de Nieuweweg. Deze herinrichting gaat namelijk ten koste van een aantal openbare parkeerplaatsen, wat daardoor ook invloed heeft op de parkeerdruk in de openbare ruimte.

Scenario met parkeerplaatsen Nieuweweg

In het eerste scenario gaan we uit van de huidige situatie langs de Nieuweweg. Dat betekent dat de huidige parkeercapaciteit gehandhaafd blijft. De parkeerbalans die dan ontstaat weergegeven in tabel 4.3.

		Werkdag				Koop- avond	Zaterdag		Zondag- middag
		ochtend	middag	avond	nacht		middag	avond	
Parkeer- behoefte	Poort van Hattem	18	19	37	34	33	25	34	30
	Parkstaete bewoners	21	21	37	42	33	25	33	29
	Parkstaete overig	6	28	101	0	100	47	111	47
	Overige deel onderzoeksgebied	39	40	77	75	68	52	69	61
	Totaal	84	108	252	151	234	149	247	167
Parkeer- capaciteit	Poort van Hattem	8	8	8	8	8	8	8	8
	Parkstaete	23	23	23	23	23	23	23	23
	Openbare ruimte	154	154	154	154	154	154	154	154
	Totaal	185	185	185	185	185	185	185	185
Parkeer- balans		+99	+75	-67	+34	-49	+36	-62	+18

Tabel 4.3: Parkeerbalans toekomstige situatie met behoud parkeerplaatsen Nieuweweg

Uit de resultaten is op te maken dat ondanks de uitbreiding van parkeercapaciteit op eigen terrein, een parkeertekort aanwezig blijft op de werkdagavond, koopavond en zaterdagavond.

Scenario zonder parkeerplaatsen Nieuweweg

Momenteel loopt een verkennende studie naar de herinrichting van de Nieuweweg. Daarbij gaat het om het wegvak gelegen tussen de Allee en de Hoopjesweg. De Nieuweweg is gecategoriseerd als een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom. De principes van Duurzaam Veilig schrijven voor dat het wenselijk om op wegvakken van gebiedsontsluitingswegen de uitwisseling van verkeer te beperken. Dat houdt in dat het aantal in- of uitritten moet worden beperkt en dat er geen parkeervakken langs de rijbaan worden gesitueerd. Bij de planvorming voor de herinrichting van de Nieuweweg is dit uitgangspunt overgenomen. In dat geval zou dit ten koste gaan van acht openbare parkeerplaatsen. Als die allen verdwijnen ziet de parkeerbalans eruit als in tabel 4.4.

		Werkdag				Koop- avond	Zaterdag		Zondag- middag
		ochtend	middag	avond	nacht		middag	avond	
Parkeer- behoefte	Poort van Hattem	18	19	37	34	33	25	34	30
	Parkstaete bewoners	21	21	37	42	33	25	33	29
	Parkstaete overig	6	28	101	0	100	47	111	47
	Overige deel onderzoeksgebied	39	40	77	75	68	52	69	61
	Totaal	84	108	252	151	234	149	247	167
Parkeer- capaciteit	Poort van Hattem	8	8	8	8	8	8	8	8
	Parkstaete	23	23	23	23	23	23	23	23
	Openbare ruimte	146	146	146	146	146	146	146	146
	Totaal	177	177	177	177	177	177	177	177
Parkeer- balans		+91	+67	-75	+26	-57	+28	-70	+10

Tabel 4.4: Parkeerbalans toekomstige situatie zonder parkeerplaatsen Nieuweweg

5 Conclusies

Uit de inventarisatie is gebleken dat op basis van de huidige ruimtelijke programma's reeds sprake is van een negatieve parkeerbalans op de momenten dat de horecagelegenheden hun piekmomenten kennen (werkdagavonden, koopavond en zaterdagavond). In de meest ongunstige situatie is er sprake van een tekort van 71 parkeerplaatsen. In het huidige programma is weinig dubbelgebruik mogelijk aangezien op de piekmomenten zowel de woonfunctie als de horecafunctie in hoge mate aanwezig zijn.

Bij realisatie van de nieuwe programma's is geconstateerd dat de parkeerbalans op dezelfde momenten negatief blijft. De omvang van het tekort aan parkeergelegenheid is echter wel iets lager, namelijk 67 parkeerplaatsen op het drukste moment (werkdagavond). Het verschil ten opzichte van de huidige situatie wordt voornamelijk veroorzaakt doordat in het toekomstige programma van Poort van Hattem geen horecagelegenheid is opgenomen. Daarnaast is ook te zien dat de parkeerbehoefte als gevolg van de uitbreiding van het aantal woningen toeneemt. Maar doordat tevens de parkeergelegenheid op eigen terrein toeneemt, resulteert dit niet in grote effecten op de parkeerdruk in de openbare ruimte.

Het effect van het opheffen van de parkeergelegenheid aan de Nieuweweg tussen Allee en Stationsstraat heeft tot gevolg dat de parkeerdruk in de openbare ruimte verder oploopt. Desondanks blijven de knelpunten op dezelfde momenten aanwezig, namelijk de werkdagavond, koopavond en zaterdagavond. Het parkeertekort loopt op het drukste moment met 75 parkeerplaatsen (werkdagavond) iets verder op dan het parkeertekort dat in de huidige situatie aanwezig is. Op de overige momenten ontstaat er, ondanks het laten vervallen van de parkeerplaatsen langs de Nieuweweg, geen parkeertekort.

Kortom, in de huidige situatie is reeds sprake van een parkeerprobleem. De omvang van dit probleem blijft na ontwikkeling van de Poort van Hattem en Parkstaete ongeveer gelijk.

Kanttekening

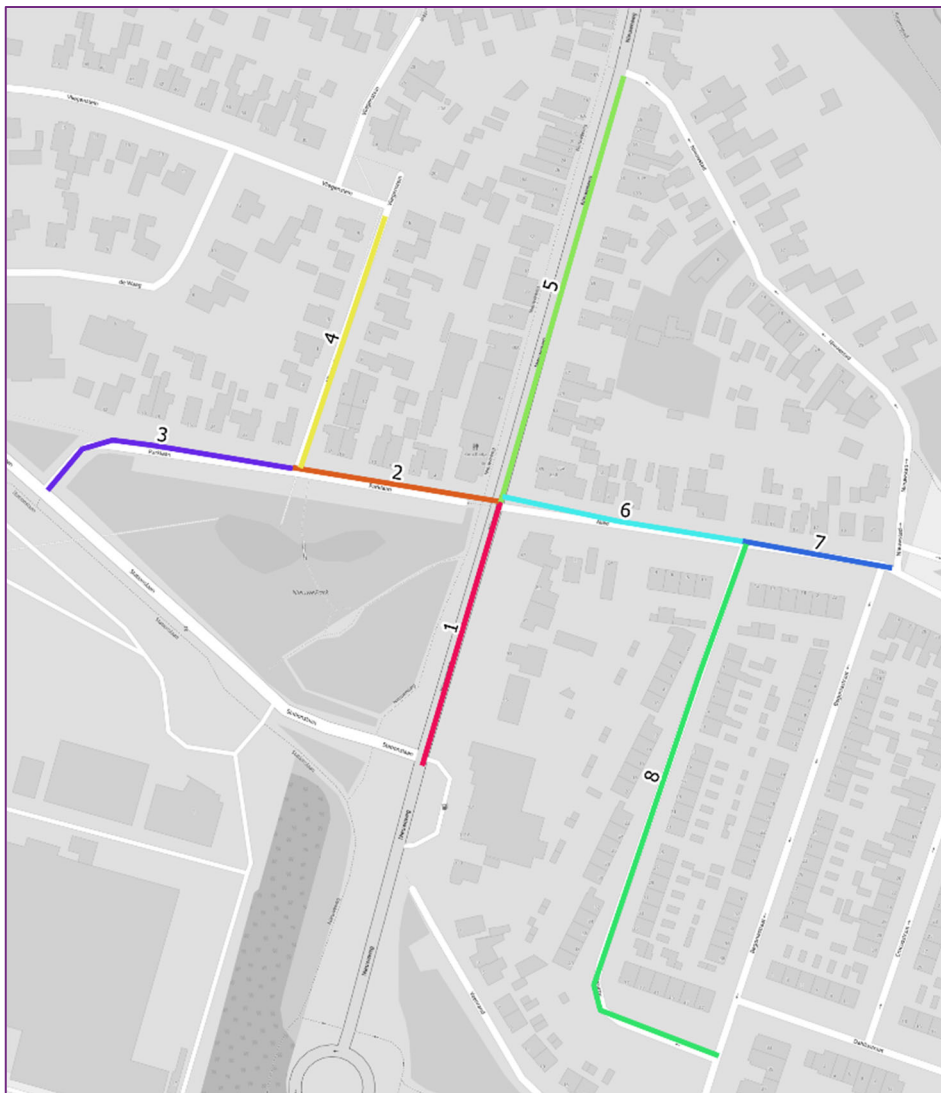
Kanttekening bij deze resultaten is de theoretische benadering. De parkeervraag is berekend aan de hand van de gemeentelijke parkeernormen. Het kan zijn dat de parkeervraag in de praktijk lager (of hoger) uitvalt dan de theoretische benadering. Met name voor de horecafunctie kan dit relatief veel invloed hebben op de uitkomsten van de parkeerbalans. Om de theoretische benadering te verifiëren, is het aan te bevelen om in ieder geval op de avondmomenten nog een parkeeronderzoek uit te voeren. Op basis daarvan kan de parkeerbalans nauwkeuriger in beeld worden gebracht.

Bijlage 1: Parkeeronderzoek

Onderzoeksgebied

Het onderzoeksgebied betreft het gebied zoals weergegeven in afbeelding 1. Het gaat om een gebied met een loopafstand van 100 meter ten opzichte van de ontwikkellocaties. Deze 100 meter is afgeleid van de acceptabele loopafstand voor de hoofdfunctie wonen als benoemd in CROW-publicatie 'Toekomstbestendig parkeren'. Daar waar de 100 meter grens halverwege een wegvak eindigt, is ervoor gekozen om het gehele wegvak bij het onderzoeksgebied te betrekken. Dit is gedaan om zodoende een logische en natuurlijke begrenzing te kunnen hanteren.

De straten in het onderzoeksgebied zijn ten behoeve van de analyse en presentatie van de onderzoeksresultaten opgedeeld in parkeersecties. Een parkeerterrein geldt als een sectie en een straat geldt ook als een sectie waarbij na ieder kruispunt een nieuwe sectie begint. Voor een gehele sectie geldt hetzelfde parkeerregime. Middels deze methodiek kan nauwkeurig worden bepaald hoe het verloop van de parkeerbezetting is naarmate de afstand tot de ontwikkellocatie toeneemt. In afbeelding 2 is de sectie-indeling weergegeven.



Afbeelding 2: Sectie-indeling Poort van Hattem.

Capaciteitsbepaling

Voorafgaand aan de parkeermetingen is een capaciteitsmeting uitgevoerd. Van elke parkeersectie is de hoeveelheid aanwezige parkeerplaatsen geïnventariseerd. Bij het bepalen van de capaciteit zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- ▲ Bij de aanwezigheid van parkeervakken kan per vak één voertuig worden geparkeerd;
- ▲ Op wegvakken wordt ervan uitgegaan dat langsparkeren wordt toegepast. Bij afwezigheid van parkeervakken wordt aangehouden dat de benodigde ruimte om een auto te parkeren 6,00 meter bedraagt in de lengte en 2,50 meter in de breedte (ASVV 2012);
- ▲ In een straat van vijf meter breed is aan één zijde parkeercapaciteit, bij een wegbreedte van minimaal zeven meter is aan twee zijden parkeercapaciteit.

Daarnaast geldt:

- ▲ Dat een voertuig niet geparkeerd mag worden bij een kruispunt op een afstand van minder dan vijf meter daarvan, gemeten vanuit het hart van de bocht (art. 24 RVV 1990);
- ▲ Dat een voertuig niet geparkeerd mag worden voor een inrit of uitrit (art. 24 RVV 1990);
- ▲ Dat hinderlijk of gevaarlijk parkeren niet is toegestaan, hieronder wordt parkeren in een bocht geschaard. Bestaat het wegvak uit een zeer flauwe bocht en is er voldoende uitzicht op verkeer komende uit de bocht, dan is parkeren wel toegestaan; Dat tegenover haaksparkeren in parkeerhavens niet op de rijbaan geparkeerd kan worden, in verband met de benodigde ruimte voor in en uitrijden.

Waar parkeren niet toegestaan is, wordt dus ook geen parkeercapaciteit toegekend. Indien voertuigen geparkeerd staan op plaatsen waar parkeren niet is toegestaan, wordt dit als foutparkeren aangemerkt.

Parkeerdrukmeting

De parkeerdruk (bezettingsgraad) is gemeten door alle in de openbare ruimte geparkeerde voertuigen binnen het onderzoeksgebied te tellen. Het is hierbij relevant dat het onderzoek plaatsvindt op een maatgevend moment. In het onderzoeksgebied is de woonfunctie overheersend en daarnaast wordt door de ontwikkeling Poort van Hattem een horecafunctie getransformeerd tot woonfunctie. De woonfunctie blijft daarmee overheersend. In dat geval is een werkdagnacht het maatgevende moment. Dat is namelijk het moment waarop de meeste bewoners thuis zijn en daardoor de parkeerbezetting het hoogst is. De parkeerdrukmeting is uitgevoerd op het volgende moment:

- ▲ Vrijdag 17 juli 2020 tussen 00:00 en 06:00 uur (werkdagnacht).

Resultaten parkeerdruk

De resultaten van het parkeeronderzoek zijn in tabel 1 weergegeven. Links in de tabel zijn de gegevens verkregen vanuit de capaciteitsmeting weergegeven. Eventuele "bijzondere" parkeerplaatsen zijn separaat opgenomen, in dit geval gaat het om een enkele gehandicaptenparkeerplaats op kenteken in de Allee.

In het rechtergedeelte van de tabel zijn de resultaten van de meting per sectie weergegeven. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen goed en foutgeparkeerde voertuigen. Zowel de absolute waarden zijn in de tabel opgenomen als de bezettingsgraad, de verhouding tussen het aantal beschikbare parkeerplaatsen en het aantal bezette parkeerplaatsen.

Sectie	Straatnaam	Capaciteit	Waarvan GHP op kenteken	Vrijdag 17-7-2020 00:00-06:00			
				Bezetting goed	Bezetting fout	Bezetting totaal	Bezettingsgraad
1	Nieuweweg	8		3	0	3	38%
2	Parklaan	26		13	0	13	50%
3	Parklaan	28		5	0	5	18%
4	Vliegenstein	11		6	0	6	55%
5	Nieuweweg	18		15	1	16	89%
6	Allee	13		10	0	10	77%
7	Allee	12	1	7	0	7	58%
8	Azaleastraat	38		32	0	32	84%
Totaal		154	1	91	1	92	60%

Tabel 1: Resultaten parkeeronderzoek Poort van Hattem 17 juli 2020

De resultaten van het parkeeronderzoek maken duidelijk dat de bezettingsgraad in het onderzoeksgebied gemiddeld 60% bedraagt. Tussen de diverse secties bestaat echter behoorlijke variatie voor wat betreft de bezettingsgraad. Zo is te zien dat het zuidelijke deel van de Nieuweweg en de Parklaan vrij lage bezettingen hebben, terwijl het noordelijke deel van de Nieuweweg, de Allee en de Azaleastraat een hoge parkeerdruk hebben.

Bijlage 2: Aanwezigheidspercentages

Functie	Werkdag				Koop- avond	Zaterdag		Zondag- middag
	Ochtend	Middag	Avond	Nacht		Middag	Avond	
Wonen Bewoners	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
Wonen Bezoekers	10%	20%	80%	0%	70%	60%	80%	70%
Horeca	5%	25%	90%	0%	90%	40%	100%	40%