

Van de Kolk Ontwikkeling BV

Parkeervraag verplaatsing Boni supermarkt Putten



Omdat we ons verplaatsen

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**

Van de Kolk Ontwikkeling BV

Parkeervraag verplaatsing Boni supermarkt Putten

Datum	18 oktober 2021
Kenmerk	002686.20181112.R2.08
Eerste versie	12 november 2018

Documentatiepagina

Opdrachtgever(s)	Van de Kolk Ontwikkeling BV
Titel rapport	Parkeervraag verplaatsing Boni supermarkt Putten
Kenmerk	002686.20181112.R2.08
Datum publicatie	18 oktober 2021
Projectteam opdrachtgever(s)	Henk van de Kolk, Robert Hoekstra
Projectteam Goudappel Coffeng	Lianne van Toledo, Aukje van de Reijt
Projectomschrijving	Rapportage ten behoeve van Bestemmingsplan Putten Gervenhof & Dorpsstraat E.O.
Disclaimer	Per 1 januari 2021 heeft Goudappel Coffeng BV haar naam gewijzigd. Onze nieuwe naam is Goudappel BV. Dit document is in eerste concept gemaakt, gebruikmakend van onze oude naam. In de toekomst zullen wij in de communicatie uitsluitend onze nieuwe naam gebruiken.

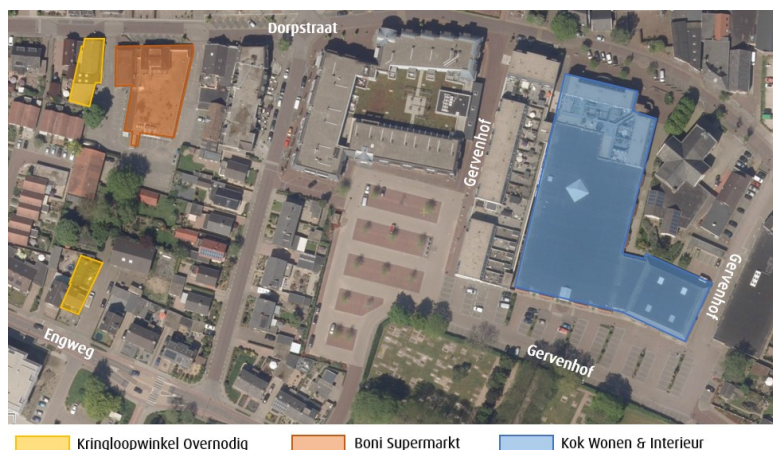
1	Verplaatsen Boni supermarkt	1
2	Parkeervraag van de ontwikkeling	2
2.1	Aanpak berekening	2
2.2	Uitgangspunten	3
2.2.1	Programma	3
2.2.2	Gemeentelijk parkeerbeleid	4
2.2.3	Blauwe zone	6
2.3	Wat is de parkeervraag van de ontwikkeling?	7
3	De parkeeroplossing	8
3.1	Salderen: oude en nieuwe parkeervraag	8
3.2	Uitbreiding parkeerterrein	9
3.3	Nog beschikbare parkeerplaatsen in centrum	9
3.3.1	Huidige situatie (2019)	10
3.3.2	Na herontwikkeling Dorpsstraat	12
3.4	Samenvatting	13
4	Conclusie	14
Bijlagen	15	
Bijlage 1	Ontwikkeling Dorpsstraat/Engweg	16
Bijlage 2	Parkeervraag Dorpsstraat/Engweg	17
	Toekomstige situatie	18
Bijlage 3	Parkeerdrukmeting 2019	20
	Uitgangspunten	20
	Resultaten parkeerdrukmeting	22

1

Verplaatsen Boni supermarkt

Het pand van Kok Interieur aan het Gervenhof in Putten wordt gedeeltelijk gesloopt en verbouwd. Door de verbouwing ontstaat één groot gebouw waar ruimte is voor de nieuwe Boni supermarkt en kringloopwinkel Overnodig. De oostelijke vleugel wordt getransformeerd naar een multiruimte en 12 appartementen. Boven de nieuwe Boni supermarkt komen 16 appartementen variërend van 62 tot 90 m².

De huidige Boni supermarkt en kringloopwinkel zijn aan de Dorpsstraat en Engweg gevestigd. De panden van de kringloopwinkel worden getransformeerd naar woningen en het pand van de supermarkt komt te vervallen ten gevolg van een woningbouwontwikkeling. In figuur 1.1 is de huidige situatie weergegeven.



Figuur 1.1: Situering ontwikkeling

Van de Kolk Ontwikkeling is voornemens het pand van Kok Interieur te ontwikkelen. Voor de omgevingsvergunning is het noodzakelijk inzichtelijk te maken welk effect deze veranderingen hebben op de parkeersituatie. Voorliggende rapportage voorziet hierin.

2

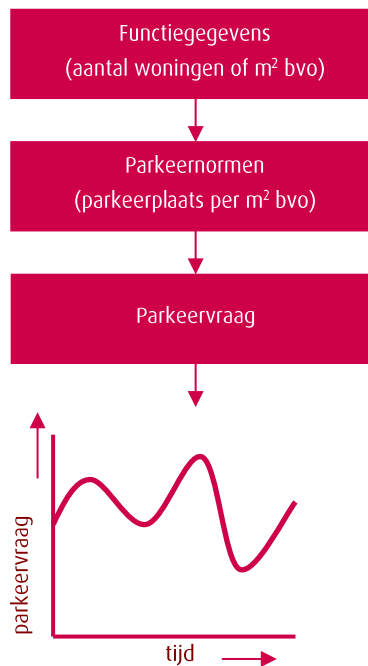
Parkeervraag van de ontwikkeling

Het vervallen, verplaatsen en vergroten van functies heeft effect op de parkeersituatie in het centrum van Putten. In dit hoofdstuk worden de aanpak en uitgangspunten beschreven hoe dit effect berekend wordt.

2.1 Aanpak berekening

Bij het opstellen van een parkeerbalans wordt de parkeervraag van een ontwikkeling afgezet tegen het geplande parkeeraanbod. De parkeervraag wordt berekend door de omvang van elke functie te vermenigvuldigen met de bijbehorende parkeernorm (het aantal benodigde parkeerplaatsen per functie-eenheid, bijvoorbeeld per vierkante meter bvo). Te vervallen functies worden in mindering gebracht op de berekende parkeervraag.

Niet elke functie genereert echter op alle momenten van de week een even grote parkeervraag. Een voorbeeld hiervan is dat de woningen vooral 's nachts een hoge parkeervraag kennen, terwijl detailhandel juist overdag een parkeervraag heeft. Door toepassing van aanwezigheidspercentages wordt rekening gehouden met dit effect. Tevens kunnen de parkeerplaatsen door verschillende parkeerders gebruikt worden (dubbelgebruik). Ook hiermee wordt met behulp van de aanwezigheidspercentages rekening gehouden. In figuur 2.1 is de berekening van de parkeervraag geschematiseerd.



Figuur 2.1: Berekening parkeervraag

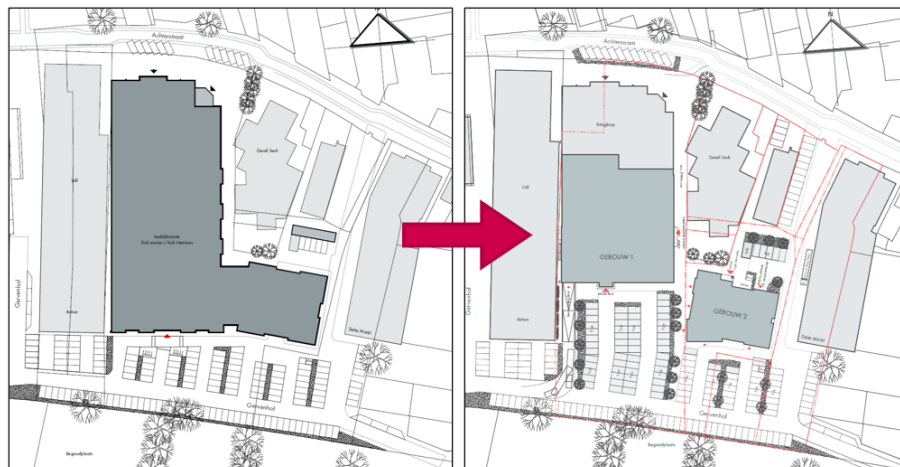
2.2 Uitgangspunten

2.2.1 Programma

In tabel 2.1 is opgenomen welke veranderingen plaatsvinden en dit is verbeeld in figuur 2.2. Dit programma vormt de basis voor de parkeerbalans. De multiruimte is bedoeld als commerciële ruimte waar bijvoorbeeld een winkel (speciaalzaak), koffiëbar of eettentje gerealiseerd kan worden.

Te vervallen		Te realiseren	
Kok interieur	4.980 m ²	Boni supermarkt	1.819 m ²
		Kringloop	1.051 m ²
		Appartementen (boven supermarkt), 90 m ²	2 woningen
		Appartementen (boven supermarkt), 76 m ²	6 woningen
		Appartementen (boven supermarkt), 62 m ²	8 woningen
		Multiruimte (separaat gebouw)	202 m ²
		Appartementen (separaat gebouw), ca. 100 m ²	12 woningen

Tabel 2.1: Oude en nieuwe situatie Gervenhof



Figuur 2.2: Verandering aan de Gervenhof. Links: huidige situatie, rechts: toekomst

In figuur 2.2 is te zien dat het bestaande parkeerterrein wordt uitgebreid doordat de rooilijn van het gebouw teruggebracht wordt. Per saldo worden 30 parkeerplaatsen toegevoegd. Dat is verduidelijkt in figuur 2.3.

De 12 appartementen in het separate gebouw beschikken over 12 parkeerplaatsen op eigen terrein. Deze 12 parkeerplaatsen worden elk gekoppeld verkocht met een woning en zijn derhalve alleen toegankelijk voor de bewoners van de appartementen. Daarnaast worden 5 openbare parkeerplaatsen ter hoogte van de entree van het gebouw

gerealiseerd. Deze 5 openbare parkeerplaatsen komen ter plaatse van de huidige 5 parkeerplaatsen die Kok Interieur op eigen terrein voor personeel beschikbaar heeft.

In figuur 2.3 is te zien dat in totaal 6 bestaande parkeerplaatsen worden opgeheven vanwege de nieuwe inrichting van het terrein, en 36 parkeerplaatsen worden toegevoegd. Per saldo worden daarmee 30 parkeerplaatsen toegevoegd.



Figuur 2.3: Veranderd parkeeraanbod

2.2.2 Gemeentelijk parkeerbeleid

De gemeente Putten heeft parkeernormen vastgelegd in de 'Nota Parkeernormen Putten', vastgesteld op 28 oktober 2016. De normen zijn gebaseerd op de kencijfers van CROW publicatie 317 waarbij de keuze is gemaakt voor weinig stedelijk gebied, gemiddelde CROW-parkeerkencijfers en een gebiedsindeling waarbij de voor deze rapportage betreffende locatie in het gebied 'centrum' is gelegen. Voor woningen en de meest voorkomende winkelfuncties zijn parkeernormen opgesteld.

De woningen in het separate gebouw vallen allen binnen de parkeernorm voor gestapelde woningen tussen 65 – 120 m² bvo. Dit geldt ook voor de woningen boven de supermarkt die 76 m² en 90 m² groot zijn. Voor de kleinste woningen boven de supermarkt (62 m² bvo) is aangesloten bij de parkeernorm voor gestapelde woningen tussen de 40 en 65 m² bvo.

Voor minder voorkomende winkelfuncties en voorzieningen gelden de CROW-parkeerkencijfers als uitgangspunt. Voor woonwinkel Kok Interieur is ervoor gekozen aan te sluiten bij de CROW-parkeerkencijfers omdat deze functie in het vigerend bestemmingsplan 'Putten Centrum' (vastgesteld op 7 april 2011) getypeerd wordt als

volumineuze detailhandel. In uitstraling, karakter en type klanten wijkt deze functie ook af van een typische detailhandelsfunctie, en kent daarom een andere parkeervraag. Voor de kringloopwinkel is eveneens aangesloten bij de CROW-parkeerkencijfers.

De multiruimte kan gebruikt worden voor verschillende commerciële functies zoals een winkel (speciaalzaak), een koffiebar of eettentje. Wanneer meerdere functies mogelijk zijn, wordt bij de parkeervraagberekening de functie gehanteerd met de hoogste norm. In het geval van de multiruimte gaat het dan om horeca-activiteiten zoals een koffiebar of eettentje. De Parkeernota biedt hiervoor geen specifieke parkeernormen. De parkeerkencijfers van CROW wel in de vorm van de functie 'café, bar, cafetaria'.

De gehanteerde parkeernormen zijn weergegeven in tabel 2.2.

functie	functie Nota parkeernormen	norm	aandeel bezoek	eenheid
Kok interieur	CROW: woonwinkel	1,25 pp	91%	100 m ² bvo
Boni	supermarkt	4,1 pp	95%	100 m ² bvo
kringloop	CROW: kringloopwinkel	1,25 pp	89%	100 m ² bvo
multiruimte	CROW: café, bar, cafetaria	6,0 pp	90%	100 m ² bvo
woningen*	woning 65 - 120 m ² gestapeld	1,4 pp	0,3	woning
woningen*	woning 40 - 65 m ² gestapeld	1,3 pp	0,3	woning

* de parkeernorm voor woningen is in de tabel opgesplitst naar een bewoners- en bezoekersdeel vanwege het verschil in aanwezigheidspercentages.

Tabel 2.2: Gehanteerde parkeernormen

Daarnaast hanteert de gemeente Putten in de 'Nota Parkeernormen Putten' de volgende aanwezigheidspercentages om de mogelijkheid voor dubbelgebruik te bepalen.

functie	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop- avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	80%	0%	100%	0%	0%
supermarkt	30%	60%	40%	80%	0%	100%	40%	0%
detailhandel	30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%	0%
woningen bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
woningen bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%

Tabel 2.3: Gehanteerde aanwezigheidspercentages

2.2.3 Blauwe zone

Het centrum van Putten wordt gereguleerd middels een parkeerschijfzone. In figuur 2.4 is de begrenzing van deze zone opgenomen. Binnen de parkeerschijfzone gelden de volgende uitgangspunten:

- maximale parkeerduur: 2 uur¹;
- reguleringsperiode: dagelijks van 09.00-19.00 uur, uitgezonderd zon- en feestdagen;
- ontheffingen voor adressen in de parkeerschijfzone:
 - maximaal 1 ontheffing per woonadres,
 - alleen voor bewoners,
 - geen ontheffing bij parkeergelegenheid op eigen terrein,
 - met een ontheffing kan enkel op Fontanusplein, Gervenhof en Kerkplein langer dan de maximaal toegestane 2 uur worden geparkeerd.



Figuur 2.4: Parkeerschijfzone centrum Putten

De 16 appartementen boven de Boni supermarkt zijn gelegen in de blauwe zone en moeten parkeren in de openbare ruimte. Dat houdt in dat zij voor maximaal 1 parkeervergunning per woning in aanmerking komen, waarmee zij kunnen parkeren op het parkeerterrein aan de Gervenhof. De bewoners van de 16 appartementen kunnen daarmee, maximaal, 16 parkeerplaatsen in gebruik nemen. De bewonersparkeernorm voor dit type woningen is echter 1,1 parkeerplaats per woning. In de berekening van de parkeervraag is met de bewonersparkeernorm van 1,1 parkeerplaats gerekend, zodat van een worst-case scenario uitgegaan wordt.

De bewoners van de 12 appartementen in het separate gebouw hebben parkeerruimte op eigen terrein. Zij komen daardoor, conform gemeentelijk beleid, niet in aanmerking voor een parkeeronthefing. Met 12 parkeerplaatsen op eigen terrein voldoen zij niet volledig aan de gemeentelijke parkeernormen voor bewoners ($1,1 \times 12 = 13$ parkeerplaatsen). De resterende parkeervraag van de bewoners is in de parkeervraagberekening meegenomen, ondanks dat zij conform de gemeentelijke beleidsregels geen recht hebben op een parkeervergunning. De bezoekers van alle bewoners parkeren in de openbare ruimte en zijn meegenomen in de parkeervraagberekening.

¹ Op het parkeerterrein bij de Albert Heijn aan de Voorthuizerweg geldt vanwege contractuele afspraken een maximale parkeerduur van 1 uur.

2.3 Wat is de parkeervraag van de ontwikkeling?

Op basis voor voornoemde aanpak en uitgangspunten is de parkeervraag voor de wijzigingen aan de Gervenhof opgesteld in tabel 2.4. In figuur 2.4 is de locatie van de nieuwe functies verduidelijkt.

programma								Parkeervraag		
	zonder dubbel- gebruik	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop- avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag	
boni supermarkt	74,6	22,4	44,7	29,8	59,7	0,0	74,6	29,8	0,0	
kringloop	13,1	3,9	7,9	1,3	9,9	0,0	13,1	0,0	0,0	
multiruimte	12,1	3,6	7,3	1,2	9,1	0,0	12,1	0,0	0,0	
woningen boven Boni (90 m²)	2,2	1,1	1,1	2,0	1,8	2,2	1,3	1,8	1,5	
woningen boven Boni (76 m²)	6,6	3,3	3,3	5,9	5,3	6,6	4,0	5,3	4,6	
woningen boven Boni (62 m²)	8,0	4,0	4,0	7,2	6,4	8,0	4,8	6,4	5,6	
woningen separaat gebouw*	1,2	0,6	0,6	1,1	1,0	1,2	0,7	1,0	0,8	
bezoek woningen (alle won.)	8,4	0,8	1,7	6,7	5,9	0,0	5,0	8,4	5,9	
Parkeervraag	126,2	39,8	70,6	55,3	98,9	18,0	115,7	52,6	18,5	

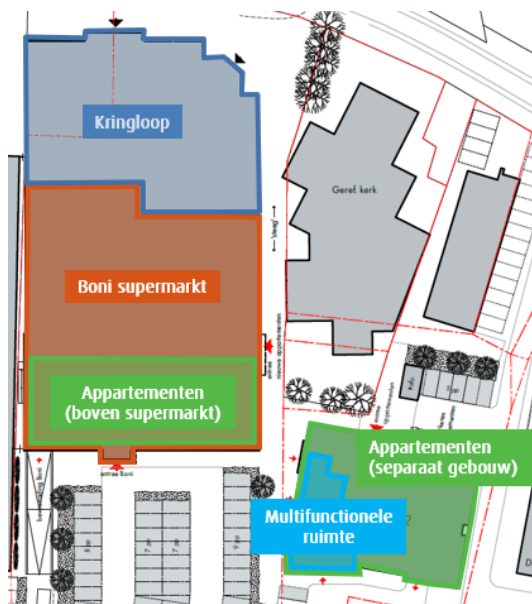
* de parkeervraag die opgevangen wordt door de parkeerplaatsen op eigen terrein is niet meegenomen in deze parkeerbalans.

Tabel 2.4: Parkeervraag ontwikkeling

Uit tabel 2.4 blijkt dat de ontwikkeling 126,2 parkeerplaatsen nodig heeft wanneer voor alle functies afzonderlijk wordt voorzien in parkeerplaatsen.

Uit tabel 2.4 blijkt tevens dat, uitgaande van dubbelgebruik, het moment van de week met de hoogste parkeervraag, de zaterdagmiddag is. Dan zijn 115,7 parkeerplaatsen nodig.

Voor de ontwikkeling aan de Gervenhof zijn daarom 115,7 parkeerplaatsen nodig als alle gebruikers van alle parkeerplaatsen gebruik mogen maken.



Figuur 2.4: Situering functies

3

De parkeeroplossing

De ontwikkeling heeft 115,7 parkeerplaatsen nodig op het maatgevend moment. In dit hoofdstuk wordt stapsgewijs verkend of die ruimte er is in het centrum van Putten.

3.1 Salderen: oude en nieuwe parkeervraag

Door de ontwikkeling komen er niet alleen maar functies bij; de woonwinkel Kok Interieur verdwijnt. Deze functie heeft nu een parkeervraag, maar heeft dat in de toekomst niet meer. Daarom mag de huidige parkeervraag van de parkeervraag van de ontwikkeling worden afgetrokken. Woonwinkel Kok Interieur biedt momenteel 5 parkeerplaatsen op eigen terrein voor personeel. De huidige personeelsparkeervraag van Kok Interieur is volgens CROW 9% van het parkeerkencijfer. De personeelsparkeervraag is daarmee maximaal 5,6 parkeerplaatsen². Gelet op het parkeerregime (blauwe zone) is het aannemelijk dat het personeel van Kok Interieur niet in de openbare ruimte parkeert. Deze personeelsparkeervraag is daarom niet meegenomen in de saldering.

In tabel 3.1 is de parkeervraag van de ontwikkeling verminderd met de bezoekersparkeervraag van Kok Interieur. Hierdoor is de resterende parkeervraag bekend.

programma						parkeervraag		
	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop- avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Parkeervraag ontwikkeling	39,8	70,6	55,3	98,9	18,0	115,7	52,6	18,5
Kok Interieur (bezoekers)	-17,0	-34,0	-39,7	-45,3	0,0	-56,6	0,0	0,0
Resterende parkeervraag ontwikkeling	22,8	36,6	15,6	53,6	18,0	59,0	52,6	18,5

Tabel 3.1: Salderen (bezoekers)parkeervraag Kok Interieur

² Het parkeerkencijfer voor Kok Interieur is 1,25 pp/100 m². De berekening is als volgt:
(4.980 m² bvo/100 m² bvo) x 1,25 x 9% = 5,6 parkeerplaatsen voor personeel.

Uit tabel 3.1 blijkt dat door het verdwijnen van Kok Interieur 56,6 parkeerplaatsen minder zijn benodigd (op het drukste moment). De resterende parkeervraag van de ontwikkeling is dan 59,0 parkeerplaatsen op het maatgevende moment (zaterdagmiddag).

3.2 Uitbreiding parkeerterrein

In hoofdstuk 2 is beschreven dat er meer parkeerplaatsen bij komen. Door de verbouwing van het gebouw van Kok Interieur en de huidige zijvleugel, wordt het parkeerterrein uitgebreid met 30 parkeerplaatsen. Deze parkeerplaatsen zijn om de extra parkeerbehoefte van de ontwikkeling (deels) op te vangen.

programma							parkeervraag	
	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop- avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Uitbreiding parkeerterrein	30,0	30,0	30,0	30,0	30,0	30,0	30,0	30,0
Parkeervraag ontwikkeling	22,8	36,6	15,6	53,6	18,0	59,0	52,6	18,5
Overschot/tekort	7,2	-6,6	14,4	-23,6	12,0	-29,0	-22,6	11,5

Tabel 3.2: Resterende parkeervraag door uitbreiden parkeerterrein

Uit tabel 3.2 blijkt dat door het uitbreiden van het parkeerterrein op de werkdagochtend, -avond- en nacht en op zondagmiddag voldoende parkeerruimte beschikbaar is. Op de andere momenten is er nog een resterende parkeervraag. Deze is het hoogst op zaterdagmiddag. Dan zijn nog 29,0 parkeerplaatsen nodig.

3.3 Nog beschikbare parkeerplaatsen in centrum

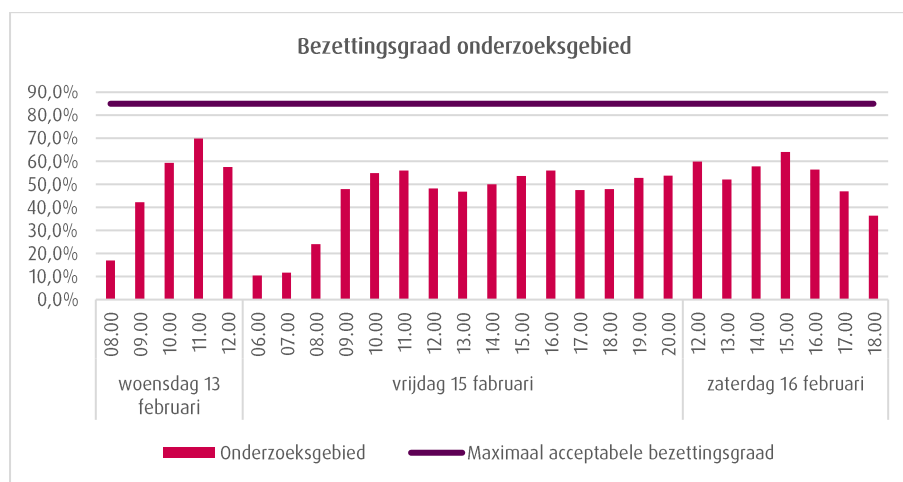
De gemeente Putten hanteert de beleidsregel³ dat wanneer ontwikkelingen van centrumfuncties (zijnde detailhandel en horeca) binnen de plancapaciteit van het vigerende bestemmingsplan passen, het centrum van Putten reeds voorziet in de parkeervraag. De ontwikkeling aan de Gervenhof valt grotendeels binnen de plancapaciteit van het vigerende bestemmingsplan, en zal daardoor een beperkte uitbreiding van centrumfuncties tot gevolg hebben.

Omdat de ontwikkeling een hogere parkeervraag kent dan de huidige situatie is desondanks verkend hoeveel parkeerruimte beschikbaar is in het centrum. Zodoende kan worden vastgesteld welk effect de ontwikkeling heeft op de parkeersituatie in Putten.

³ Nota Parkeernormen Putten, 3.1.6 Centrumgebonden functies in centrum Putten

3.3.1 Huidige situatie (2019)

Op 13, 15 en 16 februari 2019 is een parkeerdrukmeting gedaan in de directe omgeving van de ontwikkeling. De grenzen van het onderzoeksgebied zijn gebaseerd op de acceptabele loopafstanden die in de Nota Parkeernormen zijn vastgesteld voor kort- en langbezoekers. De parkeerdrukmeting biedt inzicht in de parkeerdruk en de hoeveelheid restcapaciteit van het onderzoeksgebied. In figuur 3.1 is de bezettingsgraad weergegeven. In bijlage 3 zijn alle uitgangspunten van de meting en de resultaten in detail terug te vinden.



Figuur 3.1: Gemeten bezettingsgraad in onderzoeksgebied

In figuur 3.1 is te zien dat de bezettingsgraad gedurende alle momenten ruim onder de maximale waarde (paarse lijn) van 85% blijft. Dat betekent dat het gebied restcapaciteit beschikbaar heeft voor ontwikkelingen. In tabel 3.3 is de resterende parkeervraag van de ontwikkeling (afgeleid uit tabel 3.2) afgezet tegen de gevonden restcapaciteit.

	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop- avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
pp nodig voor ontwikkeling	0,0	6,6	0,0	23,6	0,0	29,0	22,6	0,0
Restcapaciteit onderzoeksgebied	93,9	170,4	193,9	193,9	463,3	130,4	302,1	-*

* Op zondagmiddag is niet geteld. Aangezien er op dat moment ook geen toename in de parkeervraag is berekend, is dit telmoment niet relevant voor de beoordeling van het effect van de ontwikkeling op de parkeersituatie.

Tabel 3.3: Parkeervraag ontwikkeling en beschikbare restcapaciteit omgeving

Uit tabel 3.3 blijkt dat in het onderzoeksgebied ruim voldoende restcapaciteit beschikbaar is op de momenten waarop de ontwikkeling parkeerplaatsen benodigd heeft. Als voorbeeld; op zaterdagmiddag zijn voor de ontwikkeling nog 29,0 parkeerplaatsen benodigd. In het onderzoeksgebied zijn 130,4 parkeerplaatsen beschikbaar. Het groen gekleurde getal geeft aan dat er voldoende restcapaciteit is.

Parkeerdruk dichterbij

Omdat men bij voorkeur zo dicht mogelijk bij de bestemming parkeert, is voor de zekerheid onderzocht wat de restcapaciteit van het parkeerterrein direct gelegen bij de ontwikkeling is (sectie 17, weergegeven in figuur 3.2).



Figuur 3.2: Begrenzing sectie 17 aan de Gervenhof

In tabel 3.4 is de restcapaciteit⁴ van sectie 17 weergegeven. Hieruit blijkt dat op zaterdagmiddag na, op dit deel van de Gervenhof al voldoende restcapaciteit is om de extra parkeervraag vanuit de ontwikkeling op te vangen.

	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop- avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
pp nodig voor ontwikkeling	0,0	6,6	0,0	23,6	0,0	29,0	22,6	0,0
restcapaciteit sectie 17	52,8	58,6	76,3	76,3	131,6	22,2	105,7	-

Tabel 3.4: Restcapaciteit Gervenhof sectie 17

Uit tabel 3.4 blijkt dat op zaterdagmiddag, op het drukste uur, een restcapaciteit is van 22,2 parkeerplaatsen. Dit is niet voldoende voor de parkeervraag van de ontwikkeling,

⁴ De restcapaciteit wordt berekend door het verschil te nemen tussen de parkeercapaciteit en de theoretische parkeervraag. De theoretische parkeervraag bestaat uit de gemeten parkeerdruk, opgeteld met een bepaalde mate van leegstand (frictieleegstand) van 15%. De som is als volgt: gemeten parkeerdruk (85%) + frictieleegstand (15%) = theoretische parkeervraag (100%).

die op dat moment 29,0 parkeerplaatsen benodigd heeft. Om deze reden is nog eens ingezoomd op alle meetresultaten op de zaterdagmiddag. Dit is opgenomen in tabel 3.5.

	12.00 uur	13.00 uur	14.00 uur	15.00 uur	16.00 uur	17.00 uur	18.00 uur
restcapaciteit sectie 17	38,6	63,4	44,5	22,2	45,7	79,8	105,7

Tabel 3.5: Restcapaciteit Gervenhof sectie 17 op het maatgevend moment, de zaterdagmiddag

Uit tabel 3.5 blijkt dat de restcapaciteit op het parkeerterrein van sectie 17 gedurende de zaterdagmiddag schommelt tussen 22,2 en 105,7 parkeerplaatsen. Eerder is vastgesteld dat de ontwikkeling op zaterdagmiddag 29,0 parkeerplaatsen nodig heeft. De resultaten in tabel 3.5 geven aan dat de parkeerdruk op het parkeerterrein direct bij de ontwikkeling fluctueert. Gemiddeld genomen biedt ook de zaterdagmiddag voldoende restcapaciteit.

De parkeerdruk op het parkeerterrein van sectie 17, het parkeerterrein direct gelegen bij de ontwikkeling, kan op het drukste moment op zaterdagmiddag weliswaar kortstondig oplopen tot 90%. Binnen de rest van het onderzoeksgebied ligt de parkeerdruk ruim onder de grens van een acceptabele parkeersituatie van 85%. Daarmee is altijd voldoende parkeerruimte beschikbaar en past de ontwikkeling derhalve binnen het gemeentelijk beleid.

3.3.2 Na herontwikkeling Dorpsstraat

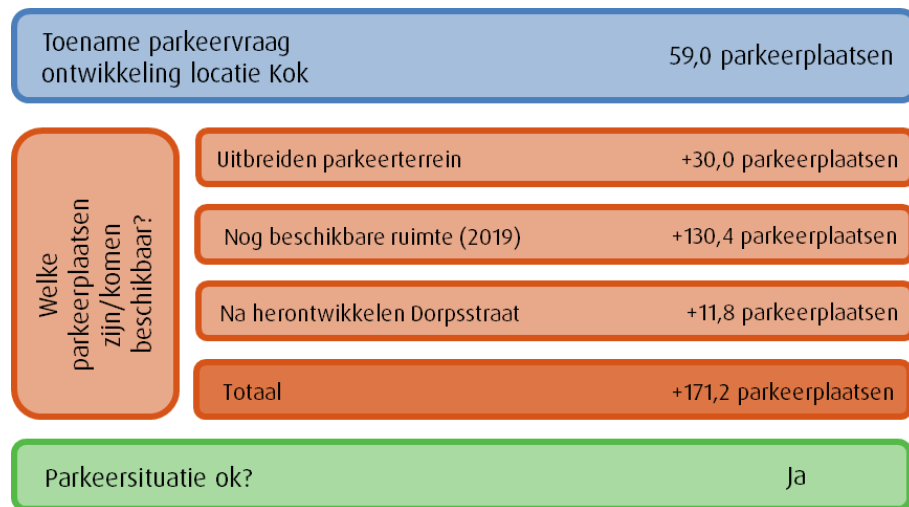
Door de ontwikkeling komen de huidige kringloopwinkel en supermarkt te vervallen, inclusief het bijbehorende parkeerterrein. De parkeervraag die bij de huidige functies hoort (de huidige kringloopwinkel en supermarkt) kan niet altijd op eigen terrein worden opgevangen. Op zaterdagmiddag zijn naast het eigen parkeerterrein 9,6 parkeerplaatsen extra nodig om alle parkeervraag op te vangen. Deze parkeervraag wordt dus opgevangen door de openbare parkeercapaciteit in het centrum van Putten. Deze openbare parkeerplaatsen komen door de ontwikkeling weer 'vrij' voor gebruik.

Op deze locatie worden woningen gebouwd. De woningen hebben met parkeerplaatsen op eigen terrein en enkele nieuwe openbare parkeerplaatsen binnen de grenzen van het bouwplan, voldoende ruimte om te parkeren (voor parkeervraagberekening, zie bijlage 2). Op alle momenten van de week kent deze ontwikkeling een overschot van openbare parkeerplaatsen. Dit overschot komt ten goede aan de parkeercapaciteit van het centrum. Op zaterdagmiddag zijn 2,2 van deze nieuwe openbare parkeerplaatsen beschikbaar voor gebruik door andere functies.

Als gevolg van de ontwikkeling aan de Dorpsstraat komen in totaal $(9,6 + 2,2 =)$ 11,8 parkeerplaatsen beschikbaar. Deze vrijgevallen openbare parkeercapaciteit komt ten goede aan de centrumfuncties aan de Gervenhof, aangezien deze binnen een acceptabele loopafstand van 200 meter zijn gelegen.

3.4 Samenvatting

In de voorgaande paragrafen is verkend of de toename in parkeervraag kan worden opgevangen in de bestaande omgeving zonder een nadelig effect te hebben op de parkeersituatie. Dat is het geval. Onderstaande figuur maakt duidelijk dat op het drukste moment (zaterdagmiddag) 171,2 parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Dat is ruim voldoende om de toename in parkeervraag vanuit de ontwikkeling aan de Gervenhof op te vangen.



Figuur 3.3: Parkeeroplossing ontwikkeling Gervenhof op drukste moment (zaterdagmiddag)

4

Conclusie

Uit het onderzoek blijkt dat het realiseren van de Boni supermarkt en de kringloopwinkel op de locatie van Kok Interieur een toename in parkeervraag van 59,0 parkeerplaatsen tot gevolg heeft. Deze extra parkeervraag kan worden opgevangen door de bestaande en nieuwe aan te leggen parkeercapaciteit van het centrum:

- Dit wordt in de eerste plaats ingegeven door de beleidsregel van de gemeente Putten dat de ontwikkeling van centrumfuncties – mits deze passen binnen de plancapaciteit van het bestemmingsplan – niet hoeven te voorzien in nieuwe parkeervoorzieningen. Dat is voor de betreffende ontwikkeling het geval;
- Door het realiseren van extra parkeerplaatsen is er meer ruimte aan de Gervenhof (30,0 parkeerplaatsen);
- Door het vervallen van de supermarktfunctie en kringloopfunctie aan de Dorpsstraat en Engweg komt openbare parkeercapaciteit vrij voor gebruik door de nieuwe functies. Deze vrijgekomen parkeercapaciteit kan worden gebruikt om een deel van de hogere parkeervraag van de ontwikkeling te faciliteren (9,6 parkeerplaatsen);
- Door de woningbouwontwikkeling aan de Dorpsstraat zijn extra openbare parkeerplaatsen beschikbaar (2,2 parkeerplaatsen);
- Uit de parkeerdrukmeting blijkt dat voldoende restcapaciteit aanwezig is om de toename in parkeervraag op te vangen (130,4 parkeerplaatsen).

Uit bovengaande blijkt dat het centrum van Putten ruim voldoende parkeergelegenheid biedt om de ontwikkeling mogelijk te maken.

Bijlagen

De volgende bijlagen zijn opgenomen:

- *Bijlage 1 Ontwikkeling Dorpsstraat/Engweg*
Korte beschrijving van de voorgenomen ontwikkeling waar momenteel de Boni supermarkt en kringlooplocaties zijn gevestigd.
- *Bijlage 2 Parkeervraag Dorpsstraat/Engweg*
Berekening van de huidige en toekomstige parkeervraag van deze locatie.
- *Bijlage 3 Parkeerdrukmeting 2019*
Uitgangspunten en gedetailleerde resultaten van de parkeerdrukmeting uit februari 2019.

Bijlage 1 Ontwikkeling Dorpsstraat/Engweg

Ter plaatse van de huidige Boni supermarkt worden nieuwe woningen gerealiseerd (zie figuur B1.1). Het gaat hier om één vrijstaande woning aan de Dorpsstraat met 1 parkeerplaats op eigen terrein en twee vrijstaande woningen aan de Dorpsstraat met 2 parkeerplaatsen op eigen terrein. In het hofje komen 7 seniorenwoningen met elk 1 parkeerplaats op eigen terrein. Ten slotte zijn 4 openbare parkeerplaatsen voorzien.



Figuur B1.1: Verandering aan de Dorpsstraat/Engweg. Links: huidig, rechts: toekomst

Locatie	Te vervallen functies		Te realiseren functies	
Dorpsstraat	Boni supermarkt	1.050 m ²	Woningen Dorpsstraat	3#
	Appartement (boven Boni, 79 m ²)	2 #	Seniorenwoningen	7#
	Kringloop Dorpsstraat	460 m ²		
Engweg	Kringloop Engweg	184 m ²		
	Appartement (Engweg, 94 m ²)	1 #		

Tabel B1.1: Oude en nieuwe situatie Dorpsstraat/Engweg

De nieuw te realiseren woningen aan de Dorpsstraat vallen naar verwachting in de categorie 'woning >150 m² (niet gestapeld)' en hebben daarmee een parkeernorm van 1,6 pp/woning, waarvan 0,3 pp/woning voor bezoekers is. De seniorenwoningen in het hofje vallen naar verwachting in de categorie 'woning 80-150 m² (niet gestapeld)' en hebben daarmee een parkeernorm van 1,4 pp/woning, waarvan 0,3 pp/woning voor bezoekers.

Bijlage 2 Parkeervraag Dorpsstraat/Engweg

De parkeerbalans voor de huidige situatie van de kringloop en Boni supermarkt (inclusief bovenliggende appartementen) is weergegeven in tabel B2.1.

programma	parkeervraag								
	zonder dubbel- gebruik	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop- avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Boni supermarkt	43,1	12,9	25,8	30,1	34,4	0,0	43,1	0,0	0,0
appartement (boven Boni)	2,2	1,1	1,1	2,0	1,8	2,2	1,3	1,8	1,5
kringloop Dorpsstraat*	5,8	1,7	3,5	0,6	4,3	0,0	5,8	0,0	0,0
kringloop Engweg*	2,3	0,7	1,4	0,2	1,7	0,0	2,3	0,0	0,0
appartement (Engweg)	1,1	0,6	0,6	1,0	0,9	1,1	0,7	0,9	0,8
bezoek	0,9	0,1	0,2	0,7	0,6	0,0	0,5	0,9	0,6
parkeervraag	55,3	17,1	32,5	34,6	43,7	3,3	53,6	3,5	2,9
parkeeraanbod	44,0	44,0	44,0	44,0	44,0	44,0	44,0	44,0	44,0
tekort		n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	9,6	n.v.t.	n.v.t.

* Om de parkeervraag van de kringloopwinkels aan de Dorpsstraat en Engweg te berekenen is gebruik gemaakt van de CROW-parkeercijfers voor 'Kringloopwinkel'

Tabel B2.1: Parkeerbalans huidige situatie Dorpsstraat/Engweg

In de tabel is te zien dat de parkeervraag niet op alle momenten kan worden opgevangen door de 44 parkeerplaatsen van het plangebied. Op de zaterdagmiddag zijn niet voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein om de parkeervraag te faciliteren. Deze tekorten worden derhalve opgevangen door de openbare parkeercapaciteit in de rest van het centrum van Putten. Op het maatgevend moment gaat het om 9,6 parkeerplaatsen.

Toekomstige situatie

In tabel B2.2 is voor de te realiseren woningen aangegeven met welke parkeernorm is gerekend en hoe is omgegaan met het parkeeraanbod op eigen terrein. Conform de Nota Parkeernormen is rekening gehouden met de berekeningsaantallen uit tabel 3.2

Locatie	woning	parkeernorm (excl. bezoekersaandeel)	# pp eigen terrein	gecorrigeerd # pp eigen terrein
Dorpsstraat	vrijstaande woning 1	1,3	2	1,5
	vrijstaande woning 2	1,3	2	1,7
	vrijstaande woning 3 (nr. 97)	1,3	1	0,8
Hofje	seniorenwoning 1	1,1	1	0,8
	seniorenwoning 2	1,1	1	0,8
	seniorenwoning 3	1,1	1	0,8
	seniorenwoning 4	1,1	1	0,8
	seniorenwoning 5	1,1	1	0,8
	seniorenwoning 6	1,1	1	0,8
	seniorenwoning 7	1,1	1	0,8
totaal aantal parkeerplaatsen op eigen terrein			12	9,6

Tabel B2.2: Parkeernormen en berekeningsaantallen nieuwe woningen Dorpsstraat

Hieronder is de parkeerbalans voor de toekomstige situatie weergegeven. Hierbij is onderscheid gemaakt naar parkeren op eigen terrein en parkeren in de openbare ruimte. Eerst is de parkeerbalans opgemaakt waarbij de parkeervraag van de bewoners is afgezet tegen het parkeeraanbod op eigen terrein. De balans laat zien op welke momenten de bewoners gebruik maken van de openbare parkeerruimte.

programma	parkeervraag								
	zonder dubbel- gebruik	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop- avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Woningen Dorpsstraat	3,9	2,0	2,0	3,5	3,1	3,9	2,3	3,1	2,7
Seniorenwoningen	7,7	3,9	3,9	6,9	6,2	7,7	4,6	6,2	5,4
parkeervraag bewoners	11,6	5,8	5,8	10,4	9,3	11,6	7,0	9,3	8,1
parkeeraanbod eigen terrein	9,6	9,6	9,6	9,6	9,6	9,6	9,6	9,6	9,6
openbare parkeervraag bewoners	2,0	n.v.t.	n.v.t.	0,8	n.v.t.	2,0	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.

Tabel B2.3: Parkeerbalans nieuwe situatie Dorpsstraat/Engweg; eigen terrein

Uit tabel B2.3. blijkt dat op de meeste momenten bewoners op eigen terrein parkeren. Alleen op de werkdagavond en werkdagnacht zal een deel van de bewoners gebruik maken van de openbare parkeerplaatsen. Dit gegeven is meegenomen in de volgende tabel, waarin de parkeerbalans voor de openbare ruimte is opgemaakt.

programma	parkeervraag								
	zonder dubbel- gebruik	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop- avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
openbare parkeervraag bewoners	2,0	n.v.t.	n.v.t.	0,8	n.v.t.	2,0	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
bezoekers	3,0	0,3	0,6	2,4	2,1	0,0	1,8	3,0	2,1
parkeervraag (openbaar)	5,0	0,3	0,6	3,2	2,1	2,0	1,8	3,0	2,1
parkeeraanbod (openbaar)	4	4	4	4	4	4	4	4	4
saldo		3,7	3,4	0,8	1,9	2,0	2,2	1,0	1,9

Tabel B2.4: Parkeerbalans nieuwe situatie Dorpsstraat/Engweg; openbaar

Uit tabel B2.4. blijkt dat de parkeervraag van de nieuwe situatie geheel kan worden opgevangen binnen het plangebied. Het plangebied heeft zelfs parkeercapaciteit over. Op het maatgevend moment van deze specifieke ontwikkeling is het overschot 0,8 parkeerplaatsen (werkdagavond). Op de zaterdagmiddag, het maatgevend moment voor de andere centrumontwikkelingen, is het overschot 2,2 parkeerplaatsen.

Bijlage 3 Parkeerdrukmeting 2019

Om te bepalen hoeveel restcapaciteit in het centrum van Putten beschikbaar is, is in februari 2019 een parkeerdrukmeting gedaan.

Uitgangspunten

Onderzoeksgebied

De gemeente hanteert bij bouwinitiatieven die gebruik maken van de openbare parkeercapaciteit, verschillende acceptabele loopafstanden. Voor bezoekers die korter dan 2 uur parkeren en voor bewoners wordt een loopafstand van 200 meter geaccepteerd. Voor bezoekers die langer dan 2 uur parkeren en personeel is een loopafstand van 400 meter acceptabel. Voor het onderzoeksgebied is een loopafstand van circa 200 meter aangehouden, om te bezien of in de directe omgeving al voldoende restcapaciteit beschikbaar is.



Figuur B3.1: Onderzoeksgebied met sectie-indeling

Het tijdelijke parkeerterrein aan de Achterstraat is niet meegenomen in de parkeertelling, omdat deze parkeerplaatsen tijdelijk zijn. Het parkeerterrein aan de Engweg ligt iets verder dan 200 meter. Het parkeerterrein is voor deze ontwikkeling de dichtstbijzijnde parkeermogelijkheid met vrij parkeren. Voor iedereen die langer dan 2 uur parkeert (tijdsduur blauwe zone) is dit parkeerterrein de dichtstbijzijnde parkeervoorziening. Omdat een deel van de parkeervraag van de ontwikkeling personeel en bezoekers betreft dat langer dan 2 uur in het centrum verblijft, is het een logische keuze dit parkeerterrein mee te nemen in de parkeervoorziening.

Onderzoeksmomenten

De momenten waarop is geteld is afgestemd met de gemeente. Zo zijn de marktdag (woensdag), een drukke werkdag en de zaterdag meegenomen. Er is geteld op:

- Woensdag 13 februari 2019, tussen 08.00 en 12.00 uur elk uur (5 metingen);
 - Vrijdag 15 februari 2019, tussen 06.00 en 20.00 uur elk uur (15 metingen);
 - Zaterdag 16 februari 2019, tussen 12.00 en 18.00 uur elk uur (6 metingen);
- De meting is verricht buiten schoolvakanties (voorjaarsvakantie was van 23 februari tot en met 3 maart).

Parkeercapaciteit

In tabel B3.1 is per sectie de parkeercapaciteit opgenomen.

sectie	parkeercapaciteit naar type					totaal
	V	B	I	E	IK	
1 parkeerterrein Engweg	166		3			169
2 Engweg						0
3 Engweg	1		1			2
4 Engweg	9					9
5 Molenstraat						0
6 Molenstraat	6					6
7 Molenstraat	12				2	12
8 Achterstraat		4				4
9 Achterstraat		17	1	2		20
9a Dierenkliniek (P-tegel)		2				2
10 Achterstraat						0
11 Dorpsstraat		7				7
12 Klaas Bosstraat		13	2			15
13 Parkeerterrein Gervenhof		5				5
14 Klaas Bosstraat						0
15 Parkeerterrein Gervenhof		113	3			116
16 Gervenhof (langsparkeren)		3				3
17 Parkeerterrein Gervenhof		139	2			141
18 Gervenhof (naast Dekamarkt)		14				14
19 Gervenhof		3				3
Totaal	194	320	12	2	2	528

V: vrij parkeren

B: blauwe zone

I: invalide

E: elektrisch oplaadpunt

IK: invalide op kenteken (niet meegenomen in totale parkeercapaciteit)

Tabel B3.1: Parkeercapaciteit onderzoeksgebied

Resultaten parkeerdrukmeting

Woensdag 13 februari 2019

sectie	cap.	08.00	09.00	10.00	11.00	12.00
1 parkeerterrein Engweg	169	46	91	104	109	81
2 Engweg	0	0	0	0	0	0
3 Engweg	2	0	0	1	0	1
4 Engweg	9	2	4	4	6	5
5 Molenstraat	0	0	0	0	0	0
6 Molenstraat	6	4	5	6	6	4
7 Molenstraat	12	7	12	12	12	10
8 Achterstraat	4	3	2	4	3	4
9 Achterstraat	20	3	7	16	17	11
9a Dierenkliniek (P-tegel)	2	0	0	0	1	1
10 Achterstraat	0	0	0	0	0	0
11 Dorpsstraat	7	1	4	6	7	5
12 Klaas Bosstraat	15	2	3	9	9	12
13 Parkeerterrein Gervenhof	5	0	4	4	5	5
14 Klaas Bosstraat	0	0	0	0	0	0
15 Parkeerterrein Gervenhof	116	4	56	74	104	82
16 Gervenhof (langsparkeren)	3	0	3	3	2	3
17 Parkeerterrein Gervenhof	141	14	26	57	75	70
18 Gervenhof (naast Dekamarkt)	14	4	6	11	10	9
19 Gervenhof	3	0	0	2	3	1
Totaal	528	90	223	313	369	304
Bezettingsgraad		17,0%	42,2%	59,3%	69,9%	57,6%
Restcapaciteit onderzoeksgebied		422,1	265,6	159,8	93,9	170,4
Restcapaciteit sectie 17		124,5	110,4	73,9	52,8	58,6

Tabel B3.2 : Resultaten parkeerdrukmeting woensdag 13 februari 2019

Vrijdag 15 februari 2019

sectie	cap.	06.00	07.00	08.00	09.00	10.00	11.00	12.00	13.00	14.00	15.00	16.00	17.00	18.00	19.00	20.00
1 parkeerterrein Engweg	169	19	22	59	89	101	91	65	60	71	81	79	53	51	61	79
2 Engweg	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3 Engweg	2	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	0
4 Engweg	9	0	1	1	1	1	1	2	2	3	3	3	2	1	1	1
5 Molenstraat	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6 Molenstraat	6	3	5	5	3	3	1	3	4	4	4	4	4	4	5	3
7 Molenstraat	12	8	6	5	9	11	11	11	10	10	9	8	8	12	12	11
8 Achterstraat	4	1	1	0	1	4	1	4	3	4	2	2	5	4	4	4
9 Achterstraat	20	5	4	1	3	4	8	6	7	12	14	11	12	15	16	13
9a Dierenkliniek (P-tegel)	2	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	1	0	1	0	0
10 Achterstraat	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11 Dorpsstraat	7	1	1	1	2	6	5	7	7	6	5	7	8	6	7	6
12 Klaas Bosstraat	15	4	6	6	9	11	12	11	11	13	14	13	14	15	13	13
13 Parkeerterrein Gervenhof	5	0	0	3	5	5	5	5	5	5	4	5	4	5	4	3
14 Klaas Bosstraat	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15 Parkeerterrein Gervenhof	116	0	2	21	92	90	102	82	84	82	83	92	80	87	88	83
16 Gervenhof (langsparkeren)	3	0	0	1	2	3	3	2	3	3	1	3	2	3	3	3
17 Parkeerterrein Gervenhof	141	8	8	18	28	41	50	48	41	39	54	58	47	39	52	55
18 Gervenhof (naast Dekamarkt)	14	6	6	6	8	9	5	7	7	8	7	9	10	9	10	9
19 Gervenhof	3	0	0	0	0	0	0	0	1	2	1	0	1	1	2	1
Totaal	528	55	62	127	253	290	296	255	247	264	283	296	251	253	279	284
Bezettingsgraad		10,4%	11,7%	24,1%	47,9%	54,9%	56,1%	48,3%	46,8%	50,0%	53,6%	56,1%	47,5%	47,9%	52,8%	53,8%
Restcapaciteit onderzoeksgebied		463,3	455,1	378,6	230,4	186,8	179,8	228,0	237,4	217,4	195,1	179,8	232,7	230,4	199,8	193,9
Restcapaciteit sectie 17		131,6	131,6	119,8	108,1	92,8	82,2	84,5	92,8	95,1	77,5	72,8	85,7	95,1	79,8	76,3

Tabel B3.3 : Resultaten parkeerdrukmeting vrijdag 15 februari 2019

Zaterdag 16 februari 2019

sectie	cap.	12.00	13.00	14.00	15.00	16.00	17.00	18.00
1 parkeerterrein Engweg	169	43	44	39	49	36	41	44
2 Engweg	0	0	0	0	0	0	0	0
3 Engweg	2	0	0	0	0	0	0	0
4 Engweg	9	4	4	4	2	0	0	0
5 Molenstraat	0	0	0	0	0	0	0	0
6 Molenstraat	6	5	6	5	4	3	5	4
7 Molenstraat	12	10	11	11	9	11	12	7
8 Achterstraat	4	4	2	3	4	4	4	3
9 Achterstraat	20	17	12	12	18	19	17	16
9a Dierenkliniek (P-tegel)	2	1	1	0	0	0	0	0
10 Achterstraat	0	0	0	0	1	0	0	0
11 Dorpsstraat	7	7	7	7	7	7	7	6
12 Klaas Bosstraat	15	14	11	14	13	13	10	10
13 Parkeerterrein Gervenhof	5	5	5	5	5	5	5	5
14 Klaas Bosstraat	0	0	1	0	0	0	0	0
15 Parkeerterrein Gervenhof	116	103	93	110	111	106	79	53
16 Gervenhof (langsparkeren)	3	3	3	3	3	3	2	1
17 Parkeerterrein Gervenhof	141	87	66	82	101	81	52	30
18 Gervenhof (naast Dekamarkt)	14	12	9	8	8	8	12	11
19 Gervenhof	3	1	0	2	3	2	2	2
Totaal	528	316	275	305	338	298	248	192
Bezettingsgraad		59,8%	52,1%	57,8%	64,0%	56,4%	47,0%	36,4%
Restcapaciteit onderzoeksgebied		156,2	204,5	169,2	130,4	177,4	236,2	302,1
Restcapaciteit sectie 17		38,6	63,4	44,5	22,2	45,7	79,8	105,7

Tabel B3.4 : Resultaten parkeerdrukmeting zaterdag 16 februari 2019

Vestiging Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0570) 666 222
F +31 (0570) 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

www.goudappel.nl
goudappel@goudappel.nl