

Deventer  
Snipperlingsdijk 4  
7417 Bj Deventer  
T +31 (0)570 666 222  
F +31 (0)570 666 888  
Postbus 161  
7400 AD Deventer

Den Haag  
Casuariestraat 9a  
2511 VB Den Haag

Eindhoven  
Flight Forum 92-94  
5657 DC Eindhoven

Leeuwarden  
F. HaverSchmidtwei 2  
8914 BC Leeuwarden

Amsterdam  
De Ruyterkade 143  
1011 AC Amsterdam

## NV Maatschappelijk Vastgoed Deventer

### Parkeerbehoefte nieuwe bibliotheek

Datum 30 november 2015  
Kenmerk CCD001/Wrij/0002.03  
Eerste versie

## 1 Inleiding

NV Maatschappelijk Vastgoed Deventer is bezig met de voorbereidingen voor de realisatie van een nieuwe bibliotheek aan de Stromarkt in Deventer, op de locatie van de voormalige SNS-bank. Ten behoeve van de omgevingsvergunning is inzicht nodig in de parkeerbehoefte van deze nieuwe ontwikkeling, zowel voor auto's als fietsen. NV Maatschappelijk Vastgoed Deventer heeft Goudappel Coffeng BV gevraagd dit inzicht te verschaffen.

In hoofdstuk 2 wordt eerst ingegaan op de gehanteerde uitgangspunten. Enerzijds gaat het hierbij vooral om de verwachte veranderingen in functies en hun omvang (in vierkante meters bvo) en anderzijds om het beleidskader en de daarin opgenomen parkeernormen (Nota Parkeernormen Deventer 2013 Auto en fiets).

Op basis van de gemeentelijke parkeernormen berekenen we in hoofdstuk 3 de parkeerbehoefte in de huidige en toekomstige situatie en stellen we vast in hoeverre deze van elkaar verschillen. Dit gebeurt zowel voor auto- als fietsparkeren.

In hoofdstuk 4 vatten we de conclusies van de analyses samen en geven we aanbevelingen voor het vervolg.

## 2 Ruimtelijk programma en uitgangspunten

### 'Bestaand gebruik'

Bij de berekening van de parkeerbehoefte in de toekomst is ook het bestaande gebruik van belang, want de parkeerbehoefte van het bestaande gebruik mag worden afgetrokken van die van de nieuwe functies. Daarbij geldt echter wel de restrictie dat het bestaande gebruik niet langer dan vijf jaar geleden is beëindigd (conform 'Beleidsregel

Parkeernormen Deventer 2013). Er mag wel worden uitgegaan van het meest intensieve gebruik in de laatste vijf jaar. Op grond van deze regel is het bestaande gebruik van La Fontana nihil, aangezien het daarin gevestigde restaurant al langer dan vijf jaar geleden is gesloten. Het kantoor is de laatste vijf jaar nog wel in gebruik geweest, door de SNS-bank op de begane grond en een call centrum op de verdieping. In totaal gaat het hierbij om 3.300 m<sup>2</sup> bvo plus 540 m<sup>2</sup> ondersteunende ruimten in de kelder, samen dus 3.840 m<sup>2</sup> bvo. Daarvan is 300 m<sup>2</sup> kantoor met baliefunctie.

#### *Toekomstig gebruik*

Het te realiseren plan heeft een totaal bruto vloeroppervlak van 4.884 m<sup>2</sup> bvo. De hoofdbestemming is 'bibliotheek', maar voor de berekening van de parkeerbehoefte houden we rekening met de afzonderlijke nevenfunctie 'horeca' die ook zelfstandig (dus los van de bibliotheek) zal functioneren: het zogenaamde 'biebcafé' op de begane grond heeft een omvang van 222 m<sup>2</sup> verblijfsruimte en er komt op de tweede verdieping nog een kleine koffiecorner van circa 10 m<sup>2</sup>. Er is nauwelijks sprake van aanvullende ruimten, zoals hallen of trappen. Daarom wordt uitgegaan van 300 m<sup>2</sup> bvo. De overige functies zijn wel direct gekoppeld aan de bibliotheek, zoals een activiteiten- en kantoorruimte ten behoeve van de bibliotheek, maar ook opslag- en archief ruimten. Deze functies zijn ook bij andere bibliotheken aanwezig en zijn dus verdisconteerd in de parkeernormen voor bibliotheken.

Het voorgaande is samengevat in tabel 2.1.

	huidige functies	geplande functies
kantoor zonder baliefunctie	3.540 m <sup>2</sup> bvo	-
kantoor met baliefunctie	300 m <sup>2</sup> bvo	-
bibliotheek	-	4.584 m <sup>2</sup> bvo
horeca	-	300 m <sup>2</sup> bvo

*Tabel 2.1: Huidige en toekomstige omvang van de functies*

#### *Parkeernormen*

Voor het berekenen van de parkeerbehoefte is gebruik gemaakt van de parkeernormen van de gemeente Deventer (Nota Parkeernormen Deventer 2013 Auto en fiets). In tabel 2.2 zijn de relevante parkeernormen opgenomen.

	parkeernormen auto (per 100 m <sup>2</sup> bvo)	parkeernormen fiets (per 100 m <sup>2</sup> bvo)
kantoor zonder baliefunctie	1,1	1,9
kantoor met baliefunctie	1,4	5,5 per balie, maar in totaal minimaal 10
bibliotheek	0,4	3,3
horeca (café)	6,0	19,8

*Tabel 2.2: Parkeernormen auto en fiets, gemeente Deventer*

Bij de fietsparkeernormen wordt alleen onderscheid gemaakt tussen eenvoudige en chique restaurants, er wordt geen norm voor cafés genoemd. Voor het toekomstige café is daarom de fietsparkeernorm gehanteerd die geldt voor 'eenvoudig restaurant'.

### 3 Parkeerbehoefte voor auto's en fietsen

#### *Parkeerbehoefte auto's*

Conform de 'Beleidsregel Parkeernormen Deventer 2013' hoeft alleen te worden voorzien in de *toename* van de parkeerbehoefte, mits het bestaande gebruik niet langer dan vijf jaar geleden is gestaakt (zie begin hoofdstuk 2). Om de toename van de parkeerbehoefte te berekenen, dient van de nieuwe parkeerbehoefte van het complex de bestaande parkeerbehoefte te worden afgetrokken.

	<b>bij huidige functies</b>	<b>bij geplande functies</b>
kantoor zonder baliefunctie	38,9	-
kantoor met baliefunctie	4,2	-
bibliotheek	-	18,3
horeca	-	18,0
<b>totaal (afgerond op hele aantallen)</b>	<b>43</b>	<b>36</b>

*Tabel 3.1: Berekende autoparkeerbehoefte in de huidige en toekomstige situatie*

Uit de tabel blijkt dat de totale autoparkeerbehoefte door de bestemmingswijziging met zeven parkeerplaatsen daalt. Dit geldt echter niet voor de zaterdag, aangezien de kantoren bij het huidig grotendeels gesloten zijn, terwijl de bibliotheek en de horeca op zaterdag wel volop in bedrijf zijn<sup>1</sup>.

Op zaterdag waren alleen de volgende kantoren in gebruik:

- 300 m<sup>2</sup> bvo kantoor met baliefunctie op de begane grond en in de kelder (Stichting 't Rondeel), met een parkeernorm van 1,4 parkeerplaatsen per 100 m<sup>2</sup> bvo;
- 700 m<sup>2</sup> bvo zonder baliefunctie op de eerste verdieping (Pensioenplan / DRTV), met een parkeernorm van 1,1 parkeerplaatsen per 100 m<sup>2</sup> bvo.

De parkeerbehoefte bij de huidige functies is daarmee op zaterdag 12 parkeerplaatsen. Voor het maatgevende moment op zaterdag is de parkeerbehoefte van de nieuwe functies dus 24 parkeerplaatsen hoger dan bij de huidige functies.

Hierbij zijn twee opmerkingen te maken:

- Conform de beleidsregels hoeft een parkeertekort bij nieuwe functies in het centrum niet op eigen terrein te worden opgelost. In plaats daarvan kan een bijdrage gestort worden in het parkeerfonds.

<sup>1</sup> In het beleid worden voor een bibliotheek geen afzonderlijke aanwezigheidspercentages gegeven. De bibliotheek is echter een binnenstadfunctie en in de binnenstad is het op zaterdag aanzienlijk drukker dan op werkdagen. Het ligt daarom voor de hand dat de bibliotheek op zaterdagmiddag de meeste bezoekers zal trekken: voor een bibliotheek in een binnenstad zijn de aanwezigheidspercentages vergelijkbaar met die voor detailhandel.

- Voorts is het mogelijk dat in het gebouw van de oude bibliotheek nieuwe functies terugkomen met een lagere parkeerbehoefte dan nu het geval is. In dat geval mag het verschil worden afgetrokken van het berekende parkeertekort (voor de zaterdag). Daarvoor geldt de volgende beleidsregel: "Burgemeester en wethouders kunnen bij functieverplaatsing binnen dezelfde omgeving (acceptabele loopafstand) de toename van de parkeerbehoefte c.q. de hoogte van de parkeerbijdrage voorlopig vaststellen en deze na invulling van een nieuwe functie op de oude locatie, maar uiterlijk binnen 5 jaar na voorlopige vaststelling, definitief vaststellen".

#### *Parkeerbehoefte fietsen*

Op eenzelfde manier als bij het autoparkeren is ook de behoefte aan fietsparkeerplaatsen berekend (omvang per functie x fietsparkeernorm). De resultaten daarvan staan in tabel 3.2.

	<b>bij huidige functies</b>	<b>bij geplande functies</b>
kantoor zonder baliefunctie	67,3	-
kantoor met baliefunctie (één balie)	10,0	
bibliotheek	-	151,3
horeca	-	59,4
<b>totaal (afgerond op hele aantallen)</b>	<b>77</b>	<b>211</b>

*Tabel 3.2: Berekende fietsparkeerbehoefte in de huidige en toekomstige situatie*

In tegenstelling tot de autoparkeerbehoefte stijgt de behoefte aan fietsparkeerplaatsen, en wel met 134 plaatsen. Daarvan komen er 40 in de garage en 94 in de openbare ruimte. Het is aan te raden om een belangrijk deel van deze 94 fietsparkeerplaatsen in de directe omgeving van de hoofdingang te situeren, zodat deze optimaal gebruikt worden (en dus minder fietsen kriskras in de openbare ruimte worden neergezet).

## **4 Conclusies en aanbevelingen voor vervolgtraject**

### *Conclusies*

1. De autoparkeerbehoefte daalt door de bestemmingswijziging op werkdagen met zeven parkeerplaatsen ten opzichte van het 'bestaande gebruik' (maximaal vijf jaar geleden beëindigde functies). De bibliotheek en het biebcafé zijn echter ook op zaterdag geopend, terwijl de vroegere kantoren voor een belangrijk deel op zaterdag gesloten waren. Daardoor is op zaterdag sprake van een toenemende parkeerbehoefte van 24 parkeerplaatsen.
2. De geplande bibliotheek leidt wel tot een hogere fietsparkeerbehoefte. In totaal is er behoefte aan 211 fietsparkeerplaatsen, 134 plaatsen meer dan nu.

### *Aanbevelingen voor vervolgtraject*

1. Bij de berekende parkeernormen kan ook de hoeveelheid rijdend verkeer worden berekend (zie het kader hierna). De hoeveelheid extra rijdend verkeer van en naar de bibliotheek (inclusief overige functies) is verwaarloosbaar. Er is daarom geen onderzoek naar verkeersmilieueffecten nodig.
2. Bij een kantoor is sprake van een duidelijke concentratie van verkeer in de spitsperiodes (ochtend- en avondspits), bij een bibliotheek wordt het verkeer meer gespreid over de dag. De nieuwe bestemming leidt dus tot minder verkeersdruk in de maatgevende perioden. Er is daarom ook geen onderzoek nodig naar het effect van de bibliotheek op de verkeersafwikkeling.
3. We bevelen aan om de locatie van de openbare fietsparkeervoorzieningen goed te plannen, voor een belangrijk deel in de directe omgeving van de ingang van de bibliotheek. Door deze mee te ontwerpen, wordt voorkomen dat kriskras fietsen worden neergezet voor de ingang die daarmee hinder kunnen veroorzaken voor andere bezoekers.

Een bibliotheek heeft een duidelijk lagere parkeernorm dan een kantoor, maar de parkeerplaatsen voor een bibliotheek worden per dag vaker (door verschillende voertuigen) gebruikt. Daarom is een nadere berekening nodig om vast te stellen of er al of niet sprake is van een toename van rijdend verkeer. Uiteraard is er wel een relatie tussen de parkeernorm en de verkeersgeneratie:

- Bij een parkeernorm van 1,1 parkeerplaatsen voor een kantoor zonder baliefunctie is een verkeersgeneratie te verwachten van 3,8 ritten per 100 m<sup>2</sup> bvo; en bij een parkeernorm van 1,4 parkeerplaatsen voor een kantoor met baliefunctie is een verkeersgeneratie te verwachten van 6,6 ritten per 100 m<sup>2</sup> bvo. Bij het bestaande gebruik levert dit een verkeersgeneratie op van 154 ritten per dag (bron: CROW-publicatie 317: Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie, 2012).
- Bij een parkeernorm van 0,4 parkeerplaatsen per 100 m<sup>2</sup> bvo voor een bibliotheek is een verkeersgeneratie te verwachten van 3,4 ritten per 100 m<sup>2</sup> bvo (bron: idem). Hierbij gaat het om 156 ritten per dag.
- Voor een café geeft het CROW geen algemene kencijfers voor de verkeersgeneratie. Er wordt echter van uitgegaan dat het café geen extra verkeersgeneratie oplevert, omdat het café vrijwel altijd in combinatie met een ander bezoek wordt bezocht (het levert desondanks wel extra parkeerbehoefte op, omdat het verblijf in tijd langer wordt en men dus langer een parkeerplaats bezet houdt).

Het berekende aantal ritten geldt voor een gemiddelde weekdag, dus inclusief zaterdag. Bij de gegeven uitgangspunten neemt de toekomstige verkeersgeneratie met gemiddeld 2 ritten per dag toe. De toename is verwaarloosbaar.