

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
Verheeskade 197
2521 DD Den Haag

Eindhoven
Flight Forum 92-94
5657 DC Eindhoven

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

Gemeente Deventer

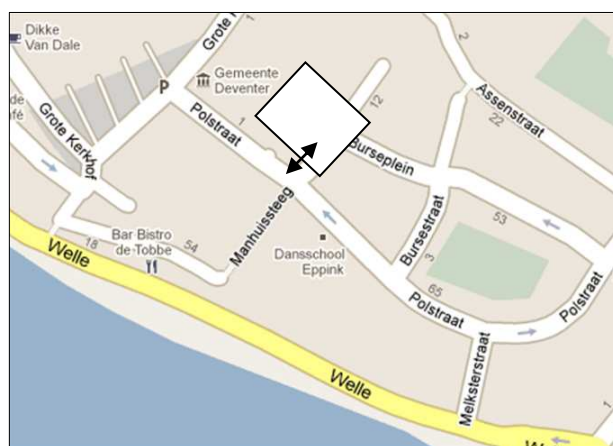
Verkeerseffecten ondergronds parkeren

Datum
Kenmerk
Eerste versie

31 mei 2013
DVT431/Fdf/
16 juli 2012

1 Inleiding

De gemeente Deventer heeft het voornemen een nieuw stadhuis te realiseren. Om het nieuwe stadhuis mogelijk te maken, is een activiteitenbesluit nodig. In het kader daarvan is het noodzakelijk om de effecten van de plannen in beeld te brengen. Onderdeel van het plan voor nieuwbouw van het stadhuis is een parkeergarage. Deze notitie gaat in op het effect van deze parkeergarage op de verkeersintensiteiten van de Polstraat tussen de Boursestraat en het Grote Kerkhof. Omdat dit wegvak het dichtst bij de voorgenomen locatie van de in- en uitgang van de parkeergarage ligt, is dit het maatgevende wegvak.



Figuur 1.1: Schematische weergave in- en uitgang ondergronds parkeren nieuwe stadhuis

2 Huidige situatie

In de huidige situatie bevinden zich op de locatie waar het ondergrondse parkeren komt, twee parkeervoorzieningen:

- parkeergarage stadskantoor: 45 parkeerplaatsen;
- parkeren Burseplein (openbaar en vergunningparkeren): 48 parkeerplaatsen.

De aanrijdroute naar deze parkeervoorzieningen loopt via de Melksterstraat - Polstraat - Bursestraat of Burseplein. De afrijdroute loopt voor het merendeel via de Grote Kerkhof - Nieuwe Markt en een kleiner deel via de Polstraat - Melksterstraat. De Polstraat is overigens eenrichtingsverkeer vanaf de Bursestraat naar het Grote Kerkhof.

De huidige intensiteit op de Polstraat tussen de Bursestraat en het Grote Kerkhof is circa 785 motorvoertuigen per etmaal.

3 Toekomstige situatie

Parkeergarage

Een onderdeel van de plannen voor nieuwbouw van het stadhuis is ondergronds parkeren. Het ondergrondse parkeren bestaat in het theoretische worstcase scenario uit een parkeergarage voor omwonenden met een capaciteit van 126 parkeerplaatsen, waarvan overdag 126 door medewerkers worden gebruikt. De in- en uitgang van de parkeergarage is via de Polstraat, ongeveer ter hoogte van de toegang tot het huidige parkeren op het Burseplein. De huidige (vorenstaande) parkeervoorzieningen komen te vervallen.

Van en naar een parkeerplaats rijden auto's. De hoeveelheid auto's is afhankelijk van de doelgroep van de parkeerplaats. Over het algemeen is per doelgroep het volgende gemiddelde aantal ritten per parkeerplaats te verwachten:

- bewoners 4,0 ritten (met beperkt percentage bezoek) per parkeerplaats;
- zakelijk 3,0 ritten (met beperkt percentage bezoek) per parkeerplaats;
- zakelijk 2,5 ritten (zonder bezoek) per parkeerplaats;
- openbaar 6,0-12,0 ritten per parkeerplaats.

In dit geval gaat het om 126 parkeerplaatsen voor omwonenden, waarvan 126 overdag door medewerkers worden gebruikt. Voor de 126 parkeerplaatsen voor omwonenden zijn dus 4,0 ritten per parkeerplaats te verwachten. Voor de 126 parkeerplaatsen welke overdag door medewerkers worden gebruikt zijn 2,5 ritten per parkeerplaats extra te verwachten. Dit geeft in totaal 819 ritten per etmaal. Van deze ritten rijdt 70% tussen 07.00 en 19.00 uur, 25% tussen 19.00 en 23.00 uur en 5% tussen 23.00 en 07.00 uur (bron: CROW-publicatie 256).

De ritten van en naar de parkeergarage hebben invloed op de verkeersintensiteit op de Polstraat. De helft van deze ritten rijdt naar de ingang en de helft van deze ritten komt uit de uitgang van de parkeergarage. Omdat dit deel van de Polstraat eenrichtings-

verkeer is, loopt de aanrijdroute via de Melksterstraat - Polstraat - parkeergarage en de afrijdroute via de parkeergarage - Polstraat - Grote Kerkhof - Nieuwe Markt.

Op basis van deze gegevens is de verwachte toekomstige verkeersintensiteit op de Polstraat in het theoretische worstcase scenario 890 mvt/etm. De huidige verkeersintensiteit is 785 mvt/etm. Dit is weliswaar een cijfermatige toename van 13%, maar gezien de absolute hoogte van de getallen mag worden gesteld dat de Polstraat een (zeer) rustige centrumstraat is en blijft.

Zoekverkeer

In bovenstaande analyse is nog geen rekening gehouden met zoekverkeer van bezoekers. Er kan worden gedacht dat hiermee wel rekening moet worden gehouden. Echter, dit is om de volgende redenen niet juist:

- Ten eerste was het stadskantoor in het nabij verleden al op deze locatie gevestigd. Ten opzichte van die situatie is er geen sprake van meer of minder zoekverkeer.
- Op het huidige Burseplein is openbaar parkeren. De bezoekers van deze parkeerplaatsen zorgen in de huidige situatie voor zoekverkeer door de Polstraat. In de nieuwe situatie wordt dit parkeren vervangen door een parkeergarage voor alleen bewoners en medewerkers. Daardoor zal er geen sprake meer zijn van zoekverkeer naar openbare parkeerplaatsen.
- Zelfs als bezoekers van het stadhuis met de auto komen en zouden moeten zoeken naar een parkeerplaats, dan is het niet logisch als deze gebruikmaken van de route via de Polstraat en Melksterstraat. Het meest nabij gelegen parkeerterrein, het Grote Kerkhof, is immers het snelst bereikbaar via de Welle en de Nieuwe Markt.
- Ten vierde vallen de openingstijden van de publieksbalies grotendeels niet samen met de pieken van het parkeren in de binnenstad. Omdat er dan ruim voldoende ruimte is, is het zeer waarschijnlijk dat bezoekers niet naar een parkeerplaats hoeven te zoeken. Dit betekent geen zoekverkeer.
- Tot slot gaan de grote parkeerterreinen in Deventer bewegwijzerd worden via PRIS. Dit betekent dat bezoekers via PRIS informatie krijgen over de beschikbare ruimte op de parkeerterreinen en rechtstreeks naar deze parkeerterreinen bewegwijzerd worden. Door deze informatie hoeven bezoekers niet meer te zoeken naar een parkeerplaats en is er dus minder zoekverkeer.

Uit bovenstaande analyse blijkt dat er nauwelijks sprake is van zoekverkeer. Dus is dit niet in de verkeerscijfers verwerkt. Bovendien is voor werknemers en bewoners al gerekend met een worstcase scenario dat alleen theoretisch mogelijk is. Het wordt onrealistisch om dit nog verder op te hogen met nauwelijks aanwezig zoekverkeer.

4 Conclusie

De invloed van het stadhuis en de gebouwde parkeervoorziening daarvan (circa 126 parkeerplaatsen) heeft beperkt invloed op de verkeersbelasting van de Polstraat. Dit komt enerzijds omdat er nauwelijks sprake is van zoekverkeer door deze straat. Anderzijds hebben de op te heffen parkeerplaatsen en de te realiseren parkeerplaatsen een vergelijkbare hoeveelheid verkeer tot gevolg. De oorzaak daarvan is dat de op te heffen

parkeerplaatsen voor een deel openbare parkeerplaatsen zijn. Openbare parkeerplaatsen hebben op een gemiddeld etmaal meer verkeer tot gevolg dan de te realiseren parkeerplaatsen voor omwonenden.