

Gemeente Olst-Wijhe

# **Parkeeronderzoek 'Noordpool'**

## **Wijhe**

## **Definitief**

Gemeente Olst-Wijhe

# Parkeeronderzoek 'Noordpool' Wijhe Definitief

Datum 5 juli 2010  
Kenmerk OLW022/Hom/0116  
Eerste versie 29 april 2010

## Documentatiepagina

Oprachtgever(s) **Gemeente Olst-Wijhe**

Titel rapport **Parkeeronderzoek 'Noordpool' Wijhe  
Definitief**

Kenmerk **OLW022/Hom/0116**

Datum publicatie **5 juli 2010**

Projectteam opdrachtgever(s) **de heer J. Walta en mevrouw R. Dekker**

Projectteam Goudappel Coffeng **de heren R. ter Avest en M. Holtmaat**

Projectomschrijving **Parkeeronderzoek 'Noordpool' in Wijhe.**

Trefwoorden **parkeeronderzoek, parkeerbalans, gemeentehuis, blauwe zone**

	Inhoud	Pagina
1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding	1
1.2	Vraagstelling	1
1.3	Leeswijzer	1
2	Huidige parkeersituatie	2
2.1	Onderzoeksgebied	2
2.2	Resultaten van het parkeeronderzoek	4
2.2.1	Parkeerdrukmeting gehele gebied	4
2.2.2	Drukste secties	5
2.2.3	Parkeerdruk gebied rondom gemeentehuis (1,2,3,4,6,13 en 40)	6
2.2.4	Parkeermotiefmeting	6
2.2.5	Motiefmeting gebied gemeentehuis	9
2.3	Conclusies	10
2.3.1	Gehele centrum	10
2.3.2	Gebied gemeentehuis	11
3	Berekening benodigd parkeeraanbod ontwikkelingen	12
3.1	Werkwijze	12
3.2	Uitgangspunten	12
3.2.1	Ruimtelijk programma	12
3.2.2	Parkeerkencijfers voor de toekomstige ontwikkelingen	14
3.2.3	Parkeerkencijfers voor de te verdwijnen functies	14
3.2.4	Aanwezigheidspercentages	15
3.2.5	Groei autobezit	15
3.2.6	Benodigd parkeeraanbod Albert Heijn	16
3.2.7	Loopafstanden	16
4	Parkeerbilans 2020	17
4.1	Bestaande functies	17
4.1.1	Bestaande situatie (2010)	17
4.1.2	Bestaande situatie doorgerekend naar 2020	17
4.1.3	Bestaande situatie 2010 gebied rondom gemeentehuis	18
4.1.4	Bestaande situatie gebied rondom gemeentehuis doorgerekend naar 2020	18
4.2	Toekomstige functies (tot 2020)	18
4.3	Totale parkeerbilans 2020 (hele centrumgebied)	20
4.4	Parkeerbilans gebied rondom gemeentehuis	20
4.5	Conclusie	23
4.5.1	Parkeerbilans gehele gebied	23
4.5.2	Parkeerbilans gebied rondom gemeentehuis.	23

	Inhoud (vervolg)	Pagina
5	Invloed bezorgdiensten op het autogebruik	24
5.1	Het effect van internetwinkelen	24
5.2	De trends in internetaankopen	24
5.3	Gevolgen voor bestaande detailhandel	25
5.4	Gevolgen voor autogebruik	25
6	Conclusies	27
6.1	Huidige situatie 2010	27
6.1.1	Gehele centrumgebied	27
6.1.2	Gebied gemeentehuis	27
6.2	Parkeerbalans 2020	27
6.2.1	Gehele centrumgebied	27
6.2.2	Gebied gemeentehuis	28
6.3	Effect blauwe zone	28
	<b>Bijlagen</b>	
1	Onderzoeksgebied met sectie-indeling	
2	Parkeerdrukmeting Wijhe vrijdag 9 april 2010 en zaterdag 10 april 2010	
3	Parkeermotiefmeting Wijhe vrijdag 9 april 2010 en zaterdag 10 april 2010	
	<b>Afbeeldingen</b>	
1	Parkeeronderzoek Wijhe centrum, capaciteit per sectie	
2	Parkeeronderzoek Wijhe centrum noord, drukste uur vrijdag 09-04-2010 10.00 uur	
3	Parkeeronderzoek Wijhe centrum noord, drukste uur zaterdag 10-04-2010 11.00 uur	
4	Parkeeronderzoek Wijhe centrum noord, drukste uur vrijdag 09-04-2010 10.00 uur (zoom)	
5	Parkeeronderzoek Wijhe centrum noord, drukste uur zaterdag 10-04-2010 11.00 uur (zoom)	

## 1 Inleiding

### 1.1 Aanleiding

In juli 2007 heeft de raad de Centrumvisie Wijhe vastgesteld. Hierin wordt aangegeven dat de Langstraat als de centrale as van het centrum, waar alle detailhandel wordt geconcentreerd, pas goed kan functioneren als de polen sterk zijn. De Noord- en Zuidpool moeten sterke clusters zijn met ondermeer een supermarkt en voldoende parkeergelegenheid. In 2007 heeft Goudappel Coffeng BV al een parkeeronderzoek uitgevoerd voor het gehele centrum (Noord- en Zuidpool) uitgevoerd.

Inmiddels is bekend dat het gemeentehuis naar buiten het centrum wordt verplaatst. Goudappel Coffeng is gevraagd om een parkeeronderzoek en parkeerbalans voor de Noordpool van Wijhe maken. Dit om een goede toekomstvisie te krijgen op het gebied van parkeren in de Noordpool.

### 1.2 Vraagstelling

De volgende te beantwoorden vragen zijn door de gemeente gesteld:

- Wat is de huidige parkeervraag en wat is het huidige parkeeraanbod?
- Wat is de parkeervraag en het benodigde parkeeraanbod in de toekomstige situatie?
- Wat zijn de gevolgen van de blauwe zone voor de omgeving?
- Wat zijn de wijzigingen in de verkeersbewegingen naar aanleiding van de nieuwe ontwikkelingen?
- Wat zijn de invloeden van bezorgdiensten en internetwinkels met betrekking tot het autogebruik in Wijhe?

### 1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt de huidige parkeersituatie van Wijhe, door middel van het parkeeronderzoek, bekeken. Vervolgens wordt er in hoofdstuk 3 ingegaan op het benodigd parkeeraanbod voor de verschillende ontwikkelingen die tot 2020 plaatsvinden. In hoofdstuk 4 is er een parkeerbalans voor de toekomstige situatie gemaakt en in hoofdstuk 5 wordt het verkeersmodel besproken. Hoofdstuk 6 gaat in op de invloeden van bezorgdiensten en er wordt afgesloten met conclusies en aanbevelingen. In hoofdstuk 7 worden de conclusies weergegeven.

## 2 Huidige parkeersituatie

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de huidige parkeersituatie. In paragraaf 2.1 wordt ingegaan op de uitvoering van het parkeeronderzoek en wordt het begrip acceptabele parkeersituatie geïntroduceerd. De resultaten van de parkeerdrukmeting en de parkeermotiefmeting komen in paragraaf 2.2 aan bod. Dit hoofdstuk wordt afgesloten met een korte samenvatting van de conclusies ten aanzien van de huidige parkeersituatie in paragraaf 2.3.

### 2.1 Onderzoeksgebied

Een parkeeronderzoek biedt inzicht in de huidige parkeersituatie in het centrum van Wijhe. Aan de hand van een parkeerdrukmeting is vastgesteld of binnen het centrum voldoende parkeerplaatsen aanwezig zijn. Aan de hand van een parkeermotiefmeting kunnen de parkeerders ingedeeld worden in de doelgroepen bewoners, werknemers en bezoekers.

Het parkeeronderzoek is uitgevoerd in de Langstraat en de straten die hier omheen liggen (zie figuur 2.1). Binnen dit gebied ligt de winkelstraat van Wijhe en de parkeerlocaties voor het centrum. Voor het parkeeronderzoek is het centrum van Wijhe opgedeeld in secties (wegvakken). Per sectie is de legale parkeercapaciteit op de openbare weg bepaald. In bijlage 1 is het onderzoeksgebied met sectie-indeling opgenomen.



Figuur 2.1: Onderzoeksgebied Wijhe

Binnen het onderzoeksgebied bevinden zich 382 openbare parkeerplaatsen, waarvan 41<sup>1</sup> parkeerplaatsen op eigen terrein (sectie 6 en 12). De secties 5 en 12 zijn wel opgenomen in de parkeerdrukmeting, maar niet bij de uiteindelijke parkeerbalans. Dit heeft de reden dat de parkeerplaatsen van sectie 12 enkel worden bezet door personeel en dat sectie 6 geen duidelijke parkeerplaatsen heeft en deze dus niet worden gebruikt.

Bij 24 van de openbare parkeerplaatsen geldt een parkeerduurbeperking<sup>2</sup>. Voor de sectieaanduiding wordt verwezen naar bijlage 1.

#### *Parkeerdrukmeting*

Tijdens een parkeerdrukmeting is elk uur per sectie geteld hoeveel voertuigen er geparkeerd staan. Door dit aantal te delen door het aantal voertuigen dat in een sectie kan staan (de parkeercapaciteit) is inzichtelijk gemaakt wat de bezettingsgraad van de openbare parkeerplaatsen is. De parkeerdrukmeting is uitgevoerd op een werkdag en een zaterdag; namelijk op:

- vrijdag 9 april 2010 van 06.00-21.00 uur;
- zaterdag 10 april 2010 van 06.00-17.00 uur.

#### *Parkeermotiefmeting*

Met een parkeermotiefmeting kan op eenvoudige wijze een indicatie verkregen worden wie (bewoners, werkers of bezoekers) gebruik maken van de openbare parkeerplaatsen in een bepaald gebied. Hiervoor zijn op vrijdag en zaterdag om 06.00, 09.00 en 11.00 uur per sectie alle kentekens van de geparkeerde voertuigen genoteerd. Er wordt bij de parkeermotiefmeting van uitgegaan dat alle voertuigen die om 06.00 uur zijn waargenomen toebehoren aan de bewoners van het gebied. De voertuigen die voor het eerst om 09.00 uur worden waargenomen en daar om 11.00 uur nog staan, behoren toe aan de werkers in het gebied. Voertuigen die alleen om 09.00 uur of 11.00 uur worden geregistreerd, behoren toe aan de bezoekers.

<sup>1</sup> Openbaar te gebruiken privé parkeerplaatsen. Hierin zitten niet de parkeerplaatsen op eigen terrein bij woningen en bedrijven.

<sup>2</sup> Maximale parkeerduur: 1,5 uur. Deze parkeerplaatsen liggen in de Langstraat (winkelstraat) en de Torenstraat.



#### Intermezzo acceptabele parkeersituatie

Om te bepalen of er in een gebied voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn, moet er sprake zijn van een acceptabele parkeersituatie. Van een acceptabele parkeersituatie is sprake als de zoektijd naar een parkeerplaats beperkt blijft en voldoende parkeerplaatsen niet gebruikt worden, waardoor wisselingen in parkeerders worden opgevangen. Landelijke kencijfers hiervoor zijn in de literatuur nauwelijks beschreven, maar uit de ervaring van Goudappel Coffeng blijkt dat bij een bezettingsgraad tussen 80 en 90% de zoektijd naar een parkeerplaats toeneemt. Deze waarden zijn algemeen geaccepteerd. Wanneer de zoektijd toeneemt, zal de bereikbaarheid van een locatie afnemen en de verkeersoverlast door zoekverkeer in de omgeving toenemen. De bezettingsgraad vormt hiermee een kwaliteitsmaat voor de 'vol-ervaring' bij parkeerders.

In gebieden met veel langparkeerders of een geconcentreerd parkeeraanbod wordt een bezettingsgraad van 90% aangehouden als grens voor een acceptabele parkeersituatie. Voor gebieden met veel kortparkeerders of een versnipperd parkeeraanbod wordt een bezettingsgraad van 80% gehanteerd als grens voor een acceptabele parkeersituatie. Omdat er in Wijhe deels een versnipperd parkeeraanbod en deels een parkeeraanbod op terreinen is, wordt de grens van 85% gebruikt als maat voor een acceptabele parkeersituatie.

Het begrip acceptabele parkeersituatie wordt gebruikt om de gemeten parkeersituatie te beoordelen. Bij nieuwbouwwontwikkelingen is het begrip acceptabele parkeersituatie niet aan de orde. Bij nieuwbouwwontwikkelingen wordt het benodigde aantal parkeerplaatsen bepaald met behulp van parkeerkeencijfers, in deze parkeerkeencijfers is al rekening gehouden met frictieleeftand.

## 2.2 Resultaten van het parkeeronderzoek

Het weer was op beide onderzoeksdagen goed, (erg) zonnig en af en toe bewolkt met een temperatuur tussen de 11 en 15 graden Celsius.

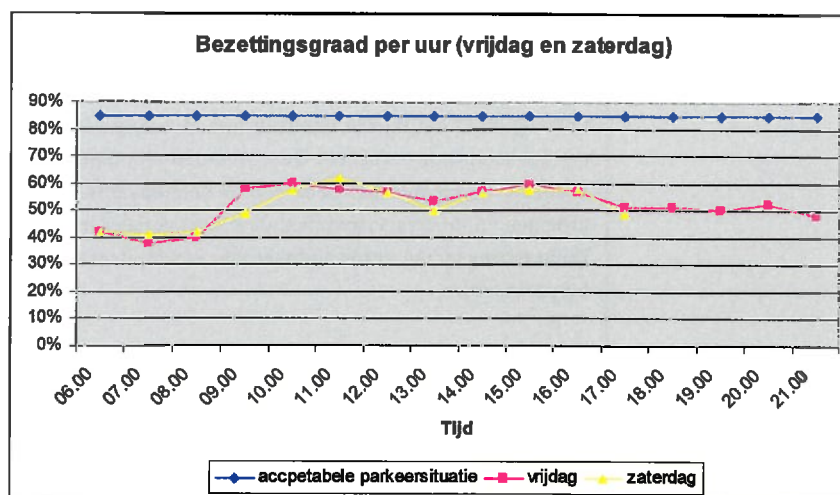
Er zijn een aantal zaken opgevallen tijdens het onderzoek:

- in sectie 2 veel parkeerwisselingen, dit komt voornamelijk doordat mensen hier parkeren voor de Albert Heijn;
- in sectie 13 wordt er veelvuldig geparkeerd op de laad-/lossenplaats van de Albert Heijn;
- in sectie 40 (veel) langsparkeren voor de winkels buiten de blauwe vakken.

### 2.2.1 Parkeerdrukmeting gehele gebied

In de Noordpool van Wijhe is op vrijdag 9 en zaterdag 10 april 2010 elk uur het aantal geparkeerde voertuigen geteld. Door het aantal geparkeerde voertuigen te delen door het aantal parkeerplaatsen, wordt de bezettingsgraad verkregen.

In figuur 2.2 is de bezettingsgraad tijdens elk van de meetmomenten voor het gehele onderzoeksgebied weergegeven.



Figuur 2.2: Bezettingsgraad per uur vrijdag 9 april en zaterdag 10 april 2010

Uit figuur 2.2 blijkt dat de gemiddelde bezettingsgraad in het centrum van Wijhe op vrijdagochtend op het drukste moment 60% is en op de koopavond 48%. Zaterdag is de bezettingsgraad 62% op het drukste moment. Op ieder moment is er een acceptabele parkeersituatie; de bezettingsgraad blijft onder de 85%. Lokaal is er wel een hoge druk waargenomen. Deze zijn weergegeven in de volgende paragraaf.

### 2.2.2 Drukste secties

sectie nummer	sectie omschrijving	capaciteit	bezettingsgraad	
			drukste moment absoluut	drukste moment in %
2	parkeerterrein gemeentehuis	48	44	92%
3	parkeerterrein gemeentehuis	16	12	75%
4	parkeerterrein gemeentehuis	16	13	81%
6	parkeerterrein achter gemeentehuis	12	10	83%
21	Kerkstraat	25	20	80%
40	Langstraat	9	10	111%

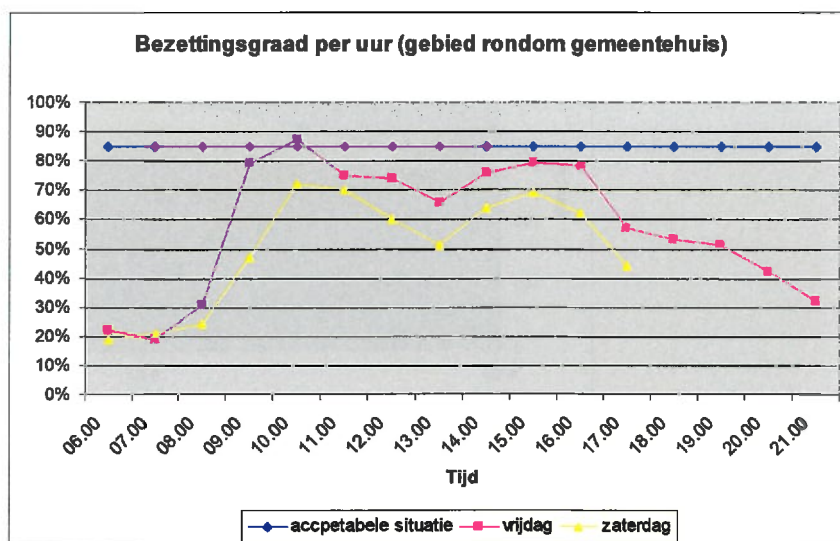
Tabel 2.1: Drukste secties op vrijdagochtend (10.00 uur)

sectie nummer	sectie omschrijving	capaciteit	bezettingsgraad	
			drukste moment absoluut	drukste moment in %
2	parkeerterrein gemeentehuis	48	44	92%
4	parkeerterrein gemeentehuis	16	12	75%
21	Kerkstraat	25	24	96%
40	Langstraat	9	10	111%

Tabel 2.2: Drukste secties op zaterdag (11.00 uur)

### 2.2.3 Parkeerdruk gebied rondom gemeentehuis (1,2,3,4,6,13 en 40)<sup>3</sup>

Om een oordeel te kunnen geven over het effect van een blauwe zone is ingezoomd op een bepaald aantal secties rond het gemeentehuis. Deze secties zijn uit het parkeeronderzoek naar voren gekomen als te drukke secties. Een blauwe zone is bedoeld om langparkeerders te weren uit een bepaald gebied. Daarom is voor de secties 1,2,3,4,6,13 en 40 (hierna gebied gemeentehuis) een aparte bezettingsgraad per uur geteld en een aparte motiefmeting gedaan. De bezettingsgraad per uur geeft aan hoe druk het op de verschillende momenten is en de motiefmeting geeft aan hoeveel auto's er zullen verdwijnen uit het gebied mocht er een blauwe zone worden toegepast.



Figuur 2.3: Bezettingsgraad per uur vrijdag 9 april en zaterdag 10 april (2010)

Uit figuur 2.3 blijkt dat de gemiddelde bezettingsgraad rondom het gemeentehuis op vrijdagochtend op het drukste moment 87% is en op de koopavond 57%. Zaterdag is de bezettingsgraad 75% op het drukste moment. Op vrijdagochtend kan er dus worden gesproken van een drukke parkeersituatie.

### 2.2.4 Parkeermotiefmeting

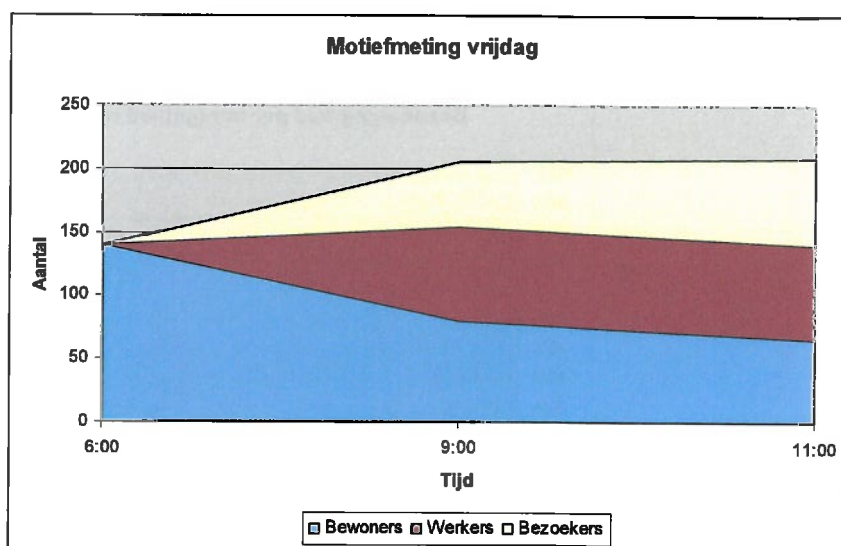
In het centrum van Wijhe is op vrijdag en zaterdag om 06.00, 09.00 en 11.00 uur van alle geparkeerde voertuigen het kenteken genoteerd. Aan de hand van deze kentekens is bepaald welk soort parkeerder stond geparkeerd. Hierbij zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- alle kentekens die om 06.00 uur zijn genoteerd behoren toe aan bewoners in het gebied;

<sup>3</sup> Parkeerterreinen bij en achter het gemeentehuis, Julianalaan en Langstraat.

- alle kentekens die voor het eerst zijn genoteerd om 09.00 uur en ook om 11.00 uur zijn genoteerd behoren toe aan werkers;
- alle kentekens die om 09.00 of om 11.00 uur zijn genoteerd behoren toe aan bezoekers.

Hiermee wordt een goede indicatie verkregen van de verschillende parkeermotieven. In bijlage 3 zijn de resultaten van de parkeermotiefmeting per sectie opgenomen. In de figuren 2.3 en 2.4 is het verloop van het parkeermotief aangegeven.

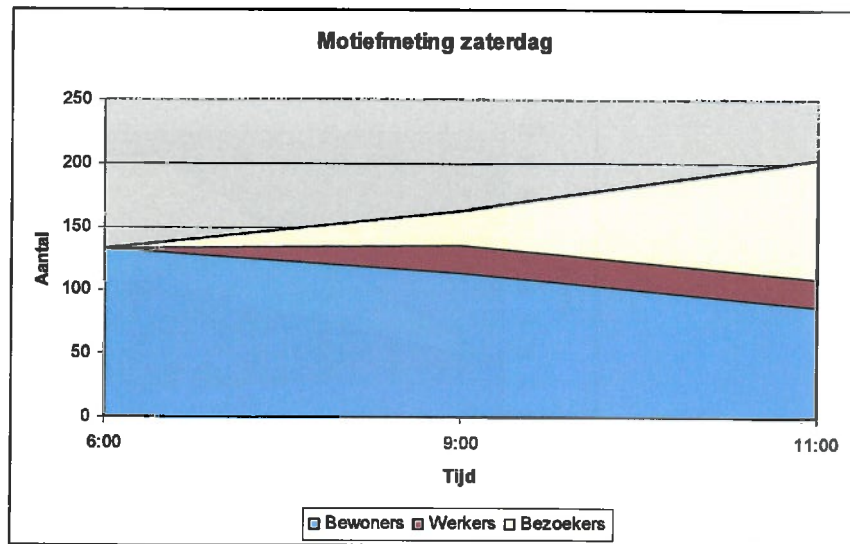


Figuur 2.4: Motiefmeting vrijdag (2010)

motief	moment (absoluut)			moment (relatief)		
	06.00 uur	09.00 uur	11.00 uur	06.00 uur	09.00 uur	11.00 uur
bewoners	140	80	66	100%	39%	32%
werkers	0	74	74	0%	36%	36%
bezoekers	0	51	68	0%	25%	33%
<b>totaal</b>	<b>140</b>	<b>205</b>	<b>208</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>
parkeeraanbod	382	382	382			

Tabel 2.3: Motiefmeting vrijdag

Uit figuur 2.4 en tabel 2.3 blijkt dat 32% van de bewoners om 11.00 uur nog aanwezig is. Om 09.00 uur blijkt dat 36% van het aantal geparkeerde voertuigen in het centrum van Wijhe toebehoort aan werkers. Om 11.00 uur behoort 33% van het aantal geparkeerde voertuigen toe aan bezoekers van het centrum van Wijhe.



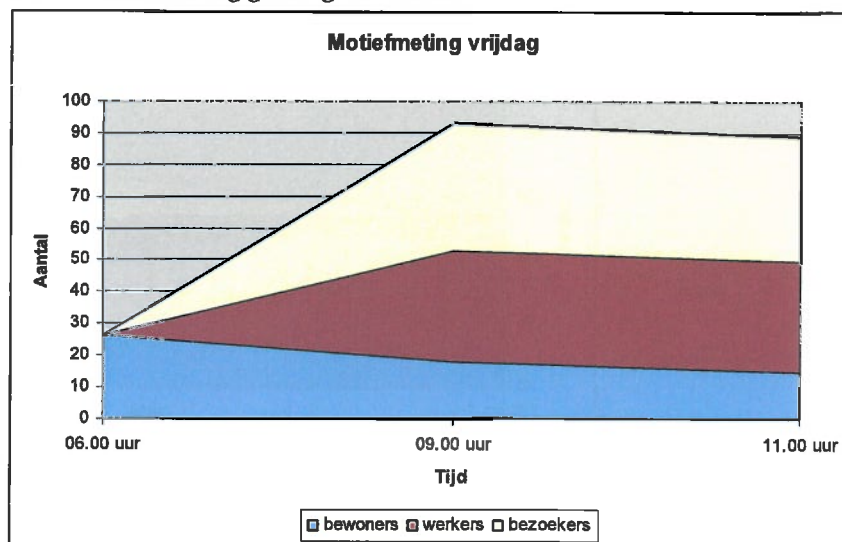
*Figuur 2.5: Motiefmeting zaterdag (2010)*

motief	moment (absoluut)			moment (relatief)		
	06.00 uur	09.00 uur	11.00 uur	06.00 uur	09.00 uur	11.00 uur
bewoners	133	113	87	100%	69%	43%
werkers	0	22	22	0%	13%	11%
bezoekers	0	28	94	0%	17%	46%
<b>totaal</b>	<b>133</b>	<b>163</b>	<b>203</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>
parkeeraanbod	382	382	382			

*Tabel 2.4: Motiefmeting zaterdag (2010)*

Uit figuur 2.5 en tabel 2.4 blijkt dat 43% van de bewoners om 11.00 uur nog aanwezig is. Het aantal bezoekers daarentegen stijgt tussen 09.00 en 11.00 uur explosief. Om 09.00 uur blijkt dat 13% van het aantal geparkeerde voertuigen in het centrum van Wijhe toebehoort aan werkers. Om 11.00 uur behoort bijna de helft van het aantal geparkeerde voertuigen toe aan bezoekers van het centrum van Wijhe.

## 2.2.5 Motiefmeting gebied gemeentehuis

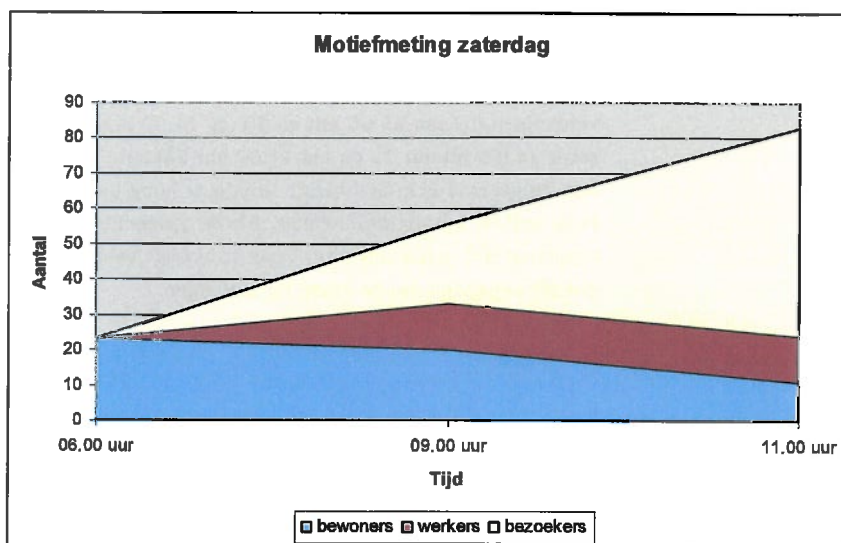


Figuur 2.6: Motiefmeting vrijdag (2010)

motief	moment (absoluut)			moment (relatief)		
	06.00 uur	09.00 uur	11.00 uur	06.00 uur	09.00 uur	11.00 uur
bewoners	26	18	15	100%	19%	17%
werkers	0	35	35	0%	38%	39%
bezoekers	0	40	39	0%	43%	44%
<b>totaal</b>	<b>26</b>	<b>93</b>	<b>89</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>
parkeeraanbod	118	118	118			

Tabel 2.5: Motiefmeting vrijdag (2010)

Uit figuur 2.6 en tabel 2.5 blijkt dat 17% van de bewoners om 11.00 uur nog aanwezig is. Om 09.00 uur blijkt dat 38% van het aantal geparkeerde voertuigen in het centrum van Wijhe toebehoort aan werkers. Om 11.00 uur behoort 44% van het aantal geparkeerde voertuigen toe aan bezoekers van het centrum van Wijhe (winkels en gemeentehuis).



Figuur 2.7: Motiefmeting zaterdag (2010)

motief	moment (absoluut)			moment (relatief)		
	06.00 uur	09.00 uur	11.00 uur	06.00 uur	09.00 uur	11.00 uur
bewoners	23	20	11	100%	36%	13%
werkers	0	13	13	0%	23%	16%
bezoekers	0	23	59	0%	41%	71%
<b>totaal</b>	<b>23</b>	<b>56</b>	<b>83</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>
parkeeraanbod	118	118	118			

Tabel 2.6: Motiefmeting zaterdag (2010)

Uit figuur 2.7 en tabel 2.6 blijkt dat 13% van de bewoners om 11.00 uur nog aanwezig is. Het aantal bezoekers daarentegen stijgt tussen 09.00 en 11.00 uur explosief. Om 09.00 uur blijkt dat 23% van het aantal geparkeerde voertuigen in het centrum van Wijhe toebehoort aan werkers. Om 11.00 uur behoort 71% van het aantal geparkeerde voertuigen toe aan bezoekers van het centrum van Wijhe (winkels).

## 2.3 Conclusies

### 2.3.1 Gehele centrum

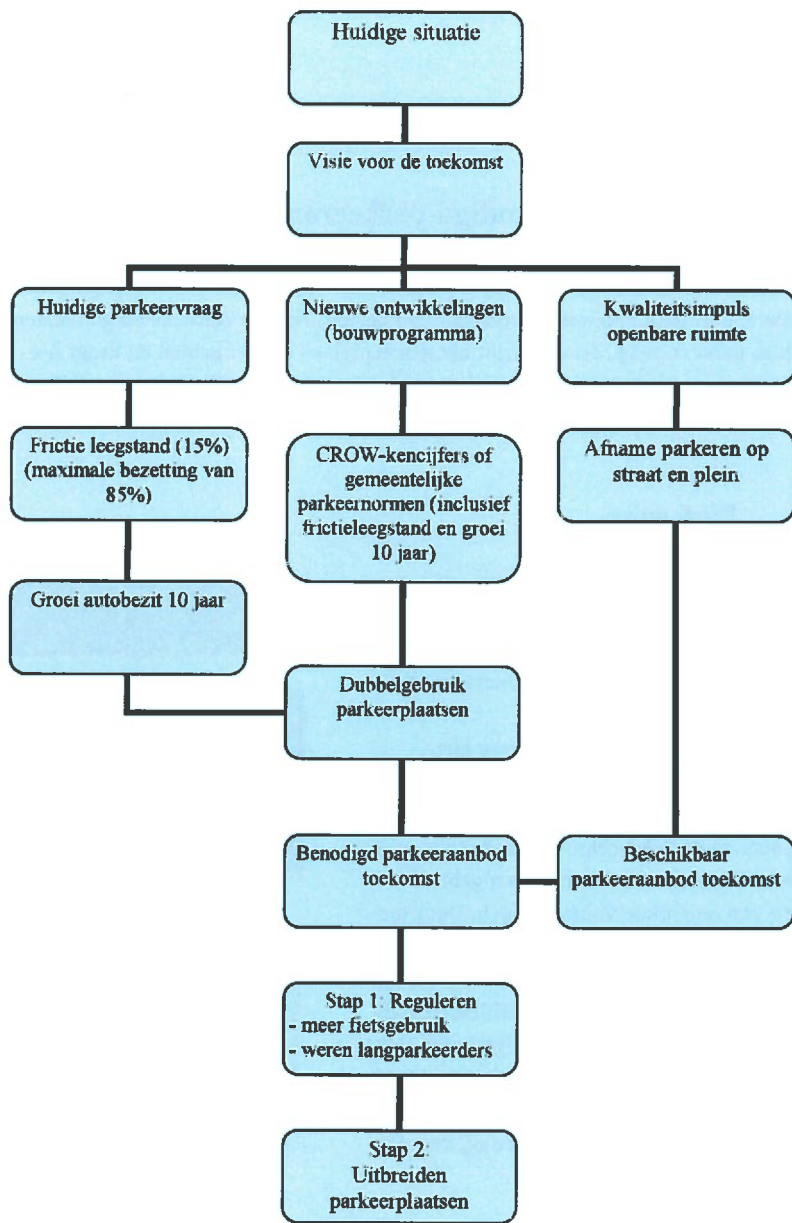
Uit de resultaten van het parkeeronderzoek blijkt dat de gemiddelde bezettingsgraad in het centrum van Wijhe onder de 85% ligt. Dit wordt beschouwd als acceptabel.

Op het parkeerterrein in de Kerkstraat, voor het gemeentehuis en op de parkeerplaatsen in de Langstraat ligt de gemiddelde bezettingsgraad vrijwel de gehele dag boven de grens van 85% bezettingsgraad.

### 2.3.2 Gebied gemeentehuis

Als wordt gekeken naar het gebied rondom het gemeentehuis kan worden geconcludeerd dat, als er een blauwe zone zou worden ingevoerd, er op vrijdag zeker 50 auto's verdwijnen (53 om 09.00 uur en 50 om 11.00 uur) auto's verdwijnen en op zaterdag zeker 24 (09.00 uur 33 en om 11.00 uur 24) auto's verdwijnen uit het gebied. De bezettingsgraad is in de huidige situatie te hoog op vrijdagochtend (87%). Op dat moment bestaat 1/3 uit werknemers. Als het gemeentehuis verdwijnt zal de beschikbare capaciteit wel voldoende zijn. Voor de overige werkers in het gebied is er elders voldoende capaciteit om de vraag op te vangen.





Figuur 3.2: Schema parkeerbilans

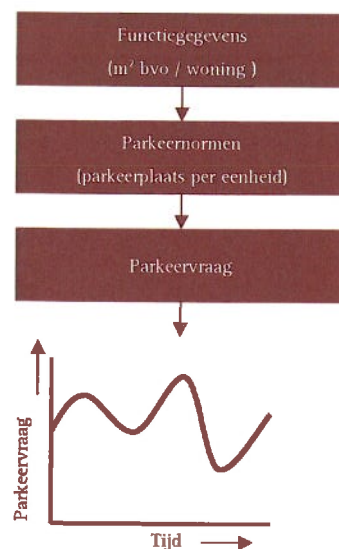
### 3 Berekening benodigd parkeeraanbod ontwikkelingen

Met betrekking tot het bepalen van de parkeerbalans zijn naast de huidige parkeersituatie ook de geplande ontwikkelingen van belang. Nieuwe ontwikkelingen leiden tot extra parkeervraag. Zo verdwijnt het gemeentehuis uit het gebied en krijgt het Landhuis, waar nu de gemeente nog huisvest, een andere invulling. De verschillende ontwikkelingen zijn omschreven in paragraaf 3.2.

#### 3.1 Werkwijze

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 m<sup>2</sup> bvo).

Niet elke functie genereert echter op alle momenten van de week een even grote parkeervraag. Een goed voorbeeld hiervan is dat bewoners op doordeweekse dagen overdag niet allemaal thuis zijn en daarom geen gebruik maken van de parkeervoorzieningen. 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 figuren 3.1 en 3.2 is de berekening van de parkeervraag geschematiseerd.



Figuur 3.1: Berekening parkeervraag

#### 3.2 Uitgangspunten

##### 3.2.1 Ruimtelijk programma

###### A: gemeentehuis

Het gemeentehuis dat nu in het gebied aanwezig is verdwijnt en wordt op een andere locatie gerealiseerd. Dit betekent dat er in het totaal 1.700 m<sup>2</sup> bvo kantoor met baliefunctie uit het gebied verdwijnt.

functie	aantal m <sup>2</sup> bvo
kantoor met baliefunctie	- 1700 m <sup>2</sup> bvo

Tabel 3.1: Te slopen oppervlak gemeentehuis

**B: landhuis**

Voor het landhuis zijn er verschillende mogelijkheden voor de invulling. Het pand heeft twee verdiepingen met zolder- en kelderruimte, het vloeroppervlak begane grond is circa 200 m<sup>2</sup>. De vervolgfuncties wonen (maximaal 2), horeca (restaurant met hotelkamers en kantoor zijn doorgerekend.

functie	aantal
wonen (appartementen)	2 appartementen

Tabel 3.2: Optie 1: wonen

functie	aantal
restaurant	400 m <sup>2</sup> bvo
hotel	3 kamers

Tabel 3.3: Optie 2: restaurant en hotel

functie	aantal
kantoor	700 m <sup>2</sup> bvo

Tabel 3.4 Optie 3: kantoor (met of zonder baliefunctie)

**C: wonen algemeen**

In alle scenario's wordt voorlopig uitgegaan van een toevoeging met 18 woningen ten opzichte van de huidige situatie.

functie	aantal
appartement (commerciële huur)	18 appartementen
woningen (sociale huur)	20 woningen
woningen (vrije sector)	17 woningen
sloop seniorenwoningen Wijhezicht	-37 woningen

Tabel 3.5: Bouwprogramma woningen

**D: Albert Heijn**

De Albert Heijn overweegt een verdere uitbreiding van het aantal m<sup>2</sup> vloeroppervlak. Hiervoor wordt ook het benodigd parkeeraanbod berekend.

De supermarkt is in 2009 uitgebreid van 1.011 m<sup>2</sup> bvo naar 1.250 m<sup>2</sup> bvo. Dit is een toename van 239 m<sup>2</sup> bvo. In de toekomst wil de Albert Heijn nog 250 m<sup>2</sup> bvo uitbreiden.

functie	aantal
detailhandel (toekomstige uitbreiding)	250 m <sup>2</sup> bvo*

\* Gegevens zijn aangeleverd in m<sup>2</sup> vwo. Uitgaande van de aanname dat 80 m<sup>2</sup> vwo gelijk is aan 100 m<sup>2</sup> bvo.

Tabel 3.6: Ontwikkeling Albert Heijn

#### E: Weekmarkt

Er is gekozen om de weekmarkt buiten beschouwing te laten, omdat deze niet op het maatgevende moment wordt gehouden.

#### 3.2.2 Parkeerkencijfers voor de toekomstige ontwikkelingen

Voor het berekenen van het benodigde parkeeraanbod voor de toekomstige uitbreiding is het noodzakelijk om eerst het maximaal benodigd parkeeraanbod per functie te berekenen. Hierbij is gebruik gemaakt van gemiddelde kencijfers zoals gepubliceerd door het CROW-publicatie 182, derde druk, september 2008, tenzij Goudappel Coffeng reden heeft hiervan af te wijken. Indien van het gemiddelde kencijfer afgeweken is, wordt onderaan tabel 3.7 de toelichting hiervoor gegeven.

In tabel 3.7 zijn per functie de omvang en de gehanteerde parkeerkencijfers weergegeven. Voor het bepalen van de kencijfers is Wijhe aangemerkt als 'weinig stedelijke' gemeente en als zone is 'centrum' aangehouden.

functie	parkeerkencijfer CROW	eenheid
woningen sociale huur	1,25	pp/woning
appartementen sociale huur	1,25	pp/woning
appartementen commerciële huur	1,4	pp/woning
woningen vrije sector	1,6	pp/woning
detailhandel	4,5	pp/100 m <sup>2</sup> bvo
hotel	1	pp/kamer
restaurant	11	pp/100 m <sup>2</sup> bvo
kantoor met baliefunctie	2,4	pp/100 m <sup>2</sup> bvo

Tabel: 3.7: Parkeerkencijfers per functie, CROW publicatie 182, derde druk, september 2008

N.B. De supermarkt wordt niet expliciet genoemd in de CROW-publicatie 182. Een supermarkt komt het dichtst in de buurt van detailhandel en omdat over het algemeen een supermarkt meer autobezook trekt dan overige detailhandel, is besloten om voor de supermarkt het hoogste parkeerkencijfer aan te houden.

#### 3.2.3 Parkeerkencijfers voor de te verdwijnen functies

Voor de functies die verdwijnen uit het onderzoeksgebied zijn gebiedsspecifieke kencijfers gebruikt. Deze gebiedsspecifieke kencijfers zijn overgenomen uit het parkeeronderzoek van 2007. Hierdoor is het mogelijk te berekenen wat de afname van de vraag is. Het verschil in de gebiedsspecifieke kencijfers ten opzichte van de kencijfers

van het CROW zit in het feit dat bij de gebiedsspecifieke kencijfers alleen de openbare parkeerplaatsen zijn opgenomen. De kencijfers van het CROW houden ook rekening met parkeerplaatsen op eigen terrein.

functie	gebiedsspecifiek parkeerencijfer	eenheid
woningen	0,67	pp/woning
etagewoning	0,60	pp/woning
appartementen	0,67	pp/woning
kantoren met baliefunctie	1,8	pp/ 100 m <sup>2</sup> bvo
gemeentehuis	1,8	pp/ 100 m <sup>2</sup> bvo
Albert Heijn	3,4	pp/ 100 m <sup>2</sup> bvo

Tabel 3.8: gebiedsspecifieke kencijfers voor de te verdwijnen functies

Het betreft hier parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Het verschil in kencijfers zit in:

- bij CROW-kencijfers is er al rekening gehouden met de groei van het autobezit;
- deze kencijfers zijn exclusief parkeerplaatsen op eigen terrein.

#### 3.2.4 Aanwezigheidspercentages

Voor het bepalen van de mate van dubbelgebruik van parkeerplaatsen door verschillende soorten parkeerders is gebruik gemaakt van aanwezigheidspercentages. Door een gecombineerd gebruik van het parkeeraanbod kan efficiënter worden omgegaan met de beschikbare ruimte.

De gehanteerde aanwezigheidspercentages per functie voor maatgevende momenten, zoals gepubliceerd door het CROW, zijn in tabel 3.9 uiteengezet.

	detailhandel	woningen	hotel	restaurant	kantoor
werkdag overdag	70%	50%	30%	30%	100%
zaterdagmiddag	100%	60%	70%	70%	5%
koopavond	75%	90%	95%	95%	10%

Tabel 3.9: Aanwezigheidspercentages per functie, CROW-publicatie 182, derde druk, september 2008

N.B. De publicatie van het CROW geeft aan dat het aanwezigheidspercentage op de koopavond 100% is. Hier is Goudappel Coffeng vanaf geweken, omdat de koopavond steeds minder druk wordt door de verlenging van de openingstijden. Dit blijkt ook uit de tellingen uit figuur 2.2.

#### 3.2.5 Groei autobezit

Voor de berekening van de huidige parkeersituatie naar de toekomst is het belangrijk om te weten met hoeveel procent het autobezit per jaar groeit. Het autobezit over de afgelopen zes jaar is met 6% gestegen (zie tabel 3.10) en er wordt voor de toekomstige 10 jaar uitgegaan van een groei van 10% (1% per jaar).

jaar	autobezit	huishoudens	autobezit/huishouden	groei per jaar
2003	2.435	2.350	1,04	3%
2004	2.445	2.350	1,04	0%
2005	2.595	2.490	1,04	0%
2006	2.655	2.540	1,05	1%
2007	2.735	2.560	1,07	2%
2008	2.765	2.580	1,07	0%

Tabel 3.10: Groei van het autobezit in Wijhe 2003-2008<sup>4</sup>

### 3.2.6 Benodigd parkeeraanbod Albert Heijn

De gemeente heeft gevraagd om het benodigd parkeeraanbod van de Albert Heijn te berekenen. De supermarkt is in 2009 uitgebreid van 1.011 m<sup>2</sup> bvo naar 1.250 m<sup>2</sup> bvo. Dit is een toename van 239 m<sup>2</sup> bvo. In de toekomst wil de Albert Heijn nog 250 m<sup>2</sup> bvo uitbreiden.

functie	aantal	parkeerkencijfer	per	benodigd parkeeraanbod
Albert Heijn	1.011 m <sup>2</sup> bvo	3,4	100 m <sup>2</sup> bvo	34
uitbreiding	250 m <sup>2</sup> bvo	4,5	100 m <sup>2</sup> bvo	11
<b>totaal</b>				<b>45</b>

Tabel 3.11: Benodigd parkeeraanbod Albert Heijn

Als wordt gerekend met gebiedsspecifieke kencijfers voor het bestaande deel en CROW-kencijfers voor de toekomst blijkt dat de Albert Heijn een maximaal benodigd parkeeraanbod nodig heeft van 45 parkeerplaatsen.

### 3.2.7 Loopafstanden

Om te kunnen bepalen in hoeverre mensen bereid zijn te lopen voor bepaalde functies is tabel 3.12 opgenomen. Uit ervaringen uit de rest van het land kan er gezegd worden dat mensen die een supermarkt bezoeken het liefst voor de deur willen parkeren. Voor bezoekers van kledingwinkels is dit anders, deze bezoekers gaan meestal naar meerdere winkels en zijn dan bereid om wat verder te lopen.

functie	maximale loopafstand <sup>5</sup>
wonen	50-100 meter
supermarkt	50-100 meter
winkelen (kortparkeren)	100-200 meter
werken en dagjesmensen (langparkeren)	200-500 meter

Tabel 3.12: Maximale loopafstanden naar motief

<sup>4</sup> Bron: CBS StatLine.

<sup>5</sup> Bron: CROW-publicatie 182, 3<sup>e</sup> druk, september 2008 gecorrigeerd aan de hand van Wijhe.

## 4 Parkeerbalans 2020

In dit hoofdstuk wordt de parkeerbalans voor 2020 besproken. De bestaande situatie wordt doorgerekend naar 2020 en het benodigd parkeeraanbod voor de toekomst wordt hierbij op geteld. Er is gekozen voor een periode tot 2020, omdat de ontwikkelingen over een periode van tien jaar nog overzichtelijk zijn.

### *Bestaande functies*

Om de parkeervraag van de bestaande functies door te rekenen naar het benodigd aanbod in de toekomst is er rekening gehouden met een groei van 1% per jaar en 15% frictieleegstand.

### *Toekomstige functies*

Om het benodigd parkeeraanbod voor de ontwikkelingen door te rekenen is er gebruik gemaakt van CROW-publicatie 182, derde druk, september 2008. Bij deze kencijfers is de groei en frictieleegstand al opgenomen in het kencijfer.

### 4.1 Bestaande functies

#### 4.1.1 Bestaande situatie (2010)

Om het benodigd parkeeraanbod in de huidige situatie te berekenen wordt de maatgevende vraag gedeeld door de acceptabele parkeersituatie van 85%. Zo wordt afgeleid hoeveel parkeerplaatsen er op dit moment nodig zijn om te spreken van een acceptabele parkeersituatie.

dag	maatgevende vraag	benodigd aanbod (= maatgevende vraag/ 85%)	huidig aanbod	overschot parkeer- plaatsen huidige situatie
vrijdag 9 april 2010	231	272	382	110
zaterdag 10 april 2010	236	278	382	104
koopavond 9 april 2010	199	234	382	148

*Tabel 4.1: Berekening acceptabele parkeersituatie in 2010 voor de huidige functies*

In tabel 4.1 is te zien dat er op de drukste momenten respectievelijk 272 en 278 parkeerplaatsen benodigd zijn om van een acceptabele parkeersituatie te spreken. Dit betekent overschotten van 110 en 104 parkeerplaatsen.

#### 4.1.2 Bestaande situatie doorgerekend naar 2020

Om het benodigd parkeeraanbod voor de huidige situatie door te rekenen naar 2020 moet rekening worden gehouden met de autonome groei van het autobezit. In Wijhe groeit het autobezit gemiddeld 1% per jaar. Het benodigd parkeeraanbod in de bestaande situatie (zie tabel 4.1) wordt dus vermenigvuldigd met 1% groei per jaar.

dag	berekend benodigd parkeeraanbod 2010	benodigd parkeeraanbod 2020	huidig parkeeraanbod	overschot parkeerplaatsen huidige situatie
vrijdag 9 april 2010	272	300	382	82
zaterdag 10 april 2010	278	307	382	75
koopavond 9 april 2010	234	259	382	123

Tabel 4.2: Berekening benodigd parkeeraanbod 2020 voor de huidige functies

In tabel 4.2 is te zien dat er op de drukste momenten respectievelijk 300, 307 en 259 parkeerplaatsen benodigd zijn om van een acceptabele parkeersituatie te spreken. Dit betekent overschotten van 82, 75 en 123 parkeerplaatsen.

#### 4.1.3 Bestaande situatie 2010 gebied rondom gemeentehuis

dag	maatgevende vraag	benodigd aanbod (= maatgevende vraag/ 85%)	huidig aanbod	Overschot/tekort aan parkeerplaatsen huidige situatie
vrijdag 9 april 2010	103	121	118	-3
zaterdag 10 april 2010	85	100	118	18
koopavond 9 april 2010	67	78	118	40

Tabel 4.3: Berekening benodigd parkeeraanbod 2020 voor de huidige functies

In tabel 4.3 is te zien dat er op het drukste moment respectievelijk 121 parkeerplaatsen benodigd zijn om van een acceptabele parkeersituatie te spreken. Dit betekent een tekort van 3 parkeerplaatsen.

#### 4.1.4 Bestaande situatie gebied rondom gemeentehuis doorgerekend naar 2020

dag	berekend benodigd parkeeraanbod 2010	benodigd parkeeraanbod 2020	huidig parkeeraanbod	overschot parkeerplaatsen huidige situatie
vrijdag 9 april 2010	121	133	118	-15
zaterdag 10 april 2010	100	111	118	7
koopavond 9 april 2010	78	86	118	32

Tabel 4.4: Berekening benodigd parkeeraanbod 2020 voor de huidige functies

In tabel 4.4 is te zien dat er op het drukste moment respectievelijk 133 parkeerplaatsen benodigd zijn om van een acceptabele parkeersituatie te spreken. Dit betekent van tekort van 15 parkeerplaatsen.

## 4.2 Toekomstige functies (tot 2020)

Om een goed beeld vormen voor de toekomstige situatie dient er ook rekening te worden gehouden met de toekomstige ontwikkelingen (zie paragraaf 3.2). Om het



benodigd parkeeraanbod voor de toekomst te berekenen is er gerekend met CROW-kencijfers<sup>6</sup>. Bij deze kencijfers is al rekening gehouden met de 15% frictieleegstand en de autonome groei. Voor de bestaande functies die verdwijnen is gerekend met de gebiedsspecifieke kencijfers uit tabel 3.10.

In tabel 4.5 t/m 4.7 is het benodigde parkeeraanbod per functie per moment van de week weergegeven. Het benodigde aanbod is tot stand gekomen door vermenigvuldiging van het maximale aantal benodigde parkeerplaatsen per functie met het desbetreffende aanwezigheidspercentage.

functie	parkeervraag			zaterdag middag
	werkdag overdag	koopavond		
supermarkt (uitbreiding toekomst)	250	8	8	11
gemeentehuis	-1700	-31	-3	-3
optie 1 landhuis				
appartementen	2	2	2	3
<b>totaal</b>		<b>-21</b>	<b>7</b>	<b>-4</b>

Tabel 4.5: Werkelijke parkeervraag bij functie wonen

functie	parkeervraag			zaterdag middag
	werkdag overdag	koopavond		
supermarkt (uitbreiding toekomst)	250	8	8	11
gemeentehuis	-1700	-31	-3	-3
optie 2 landhuis				
- restaurant	400	13	42	31
- hotel	3	1	3	2
<b>totaal</b>		<b>-9</b>	<b>50</b>	<b>41</b>

Tabel 4.6: Werkelijke parkeervraag bij functie horeca

functie	parkeervraag			zaterdag middag
	werkdag overdag	koopavond		
supermarkt (uitbreiding toekomst)	250	8	8	11
gemeentehuis	-1700	-31	-3	-3
optie 3 landhuis				
landhuis blijft kantoor	700	17	2	1
<b>totaal</b>		<b>-6</b>	<b>7</b>	<b>9</b>

Tabel 4.7: Werkelijke parkeervraag bij functie kantoor

Uit bovenstaande berekeningen kan geconcludeerd worden dat, mocht er een restaurant komen, dit zwaar meetelt in het benodigd parkeeraanbod. In het meest ongunstigste geval zijn er 50 parkeerplaatsen benodigd om de toekomstige ontwikkelingen van voldoende parkeergelegenheid te voorzien.

<sup>6</sup> CROW-publicatie 162, 3<sup>e</sup> druk, september 2008.

### 4.3 Totale parkeerbalans 2020 (hele centrumgebied)

dag	benodigd parkeeraanbod 2020	benodigd parkeeraanbod ontwikkelingen	huidig aanbod	aantal parkeerplaatsen
vrijdag	300	-21	382	103
zaterdag	307	-4	382	79
koopavond	259	7	382	116

Tabel 4.8 Parkeerbalans 2020 bij functie wonen

dag	benodigd parkeeraanbod 2020	benodigd parkeeraanbod ontwikkelingen	huidig aanbod	aantal parkeerplaatsen
vrijdag	300	-9	382	91
zaterdag	307	41	382	34
koopavond	259	50	382	73

Tabel 4.9 Parkeerbalans 2020 bij functie horeca

dag	benodigd parkeeraanbod 2020	benodigd parkeeraanbod ontwikkelingen	huidig aanbod	aantal parkeerplaatsen
vrijdag	300	-6	382	88
zaterdag	307	9	382	66
koopavond	259	7	382	116

Tabel 4.10 Parkeerbalans 2020 bij functie kantoor

Uit bovenstaande tabellen blijkt dat er in het er in 2020 voldoende parkeerplaatsen aanwezig zijn in het gehele centrumgebied van Wijhe. Wel moet er rekening gehouden worden met de hoge bezetting van sommige secties in het onderzoeksgebied (zie volgende paragraaf).

### 4.4 Parkeerbalans gebied rondom gemeentehuis

Om een goed beeld te krijgen van de situatie rond het gemeentehuis (zie figuur 4.1) is er een parkeerbalans opgesteld. Dit is gedaan om een goed beeld te krijgen over het aantal te realiseren parkeerplaatsen op die locatie.



Figuur 4.1 Secties rondt het gemeentehuis

dag	benodigd parkeeraanbod 2020	benodigd parkeeraanbod ontwikkelingen	toekomstig benodigd aanbod
vrijdag	133	-21	112
zaterdag	111	-4	107
koopavond	86	7	93

Tabel 4.11: Parkeerbalans 2020 bij functie wonen

<b>dag</b>	<b>benodigd parkeeraanbod 2020</b>	<b>benodigd parkeeraanbod ontwikkelingen</b>	<b>toekomstig benodigd aanbod</b>
vrijdag	133	-9	124
zaterdag	111	41	152
koopavond	86	50	136

*Tabel 4.12 Parkeerbilans 2020 bij functie horeca*

<b>dag</b>	<b>benodigd parkeeraanbod 2020</b>	<b>benodigd parkeeraanbod ontwikkelingen</b>	<b>toekomstig benodigd aanbod</b>
vrijdag	133	-6	127
zaterdag	111	9	120
koopavond	86	7	93

*Tabel 4.13 Parkeerbilans 2020 bij functie kantoor*

*Functie wonen*

Uit tabel 4.11 blijkt dat er in 2020 op alle drie de momenten voldoende parkeerplaatsen aanwezig zijn om te spreken van acceptabele parkeersituatie.

*Functie horeca*

Uit tabel 4.12 blijkt dat er in 2020 op de zaterdag 34 parkeerplaatsen tekort zijn om te spreken van een acceptabele parkeersituatie.

*Functie kantoor*

Uit tabel 4.13 blijkt dat er in 2020 op de vrijdag 9 parkeerplaatsen tekort zijn om te spreken van een acceptabele parkeersituatie.

## 4.5 Conclusie

### 4.5.1 Parkeerbalans gehele gebied

De parkeervraag gaat in de toekomst toenemen door de nieuwe ontwikkelingen in het gebied en een autonome groei van het autobezit en -gebruik. Voor de situatie in 2020 betekent dit dat op de maatgevende momenten de parkeervraag lager is dan het huidige aanbod. De maximale parkeervraag in 2020 bedraagt op zaterdag 333 parkeerplaatsen bij het scenario met een hotel en restaurant.

Voorwaarde is hierbij wel dat alle huidige parkeerplaatsen, dus ook de parkeerplaatsen op eigen terrein bij het gemeentehuis (12) gehandhaafd blijven.

### 4.5.2 Parkeerbalans gebied rondom gemeentehuis.

bij vervolgfunctie landhuis	zonder blauwe zone	met blauwe zone
landhuis wordt wonen	6 parkeerplaatsen over	30 parkeerplaatsen over
landhuis wordt horeca	34 parkeerplaatsen tekort	10 parkeerplaatsen tekort
landhuis wordt kantoor	9 parkeerplaatsen tekort	15 parkeerplaatsen over

Tabel 4.14 Saldo van parkeerplaatsen zonder en met blauwe zone

#### *Optie wonen*

Uit tabel 4.11 blijkt dat er op alle momenten voldoende parkeergelegenheid is om te spreken van een acceptabele parkeersituatie.

#### *Optie horeca*

Uit tabel 4.12 blijkt dat er in 2020 op de zaterdag 34 parkeerplaatsen tekort zijn op te spreken van een acceptabele parkeersituatie. Dit is zonder blauwe zone. Wordt er een blauwe zone ingevoerd dan zijn er op zaterdag 24<sup>7</sup> parkeerplaatsen (bezet door bewoners en werkers) minder nodig. Dit betekent dat er dan 10 parkeerplaatsen tekort zijn.

#### *Optie kantoor*

Uit tabel 4.13 blijkt dat er in 2020 op de vrijdag 9 parkeerplaatsen tekort zijn op te spreken van een acceptabele parkeersituatie. Dit is zonder blauwe zone. Wordt er een blauwe zone ingevoerd dan zijn er op zaterdag 24 parkeerplaatsen (bezet door bewoners en werkers) minder nodig. Dit betekent dat er dan 15 parkeerplaatsen over zijn.

<sup>7</sup> Er is uitgegaan van 24 parkeerplaatsen in plaats van 50 parkeerplaatsen die verdwijnen met de invoering van een blauwe zone omdat het Gemeentehuis de meeste werkers genereerde en die verdwijnt.

## 5 Invloed bezorgdiensten op het autogebruik

### 5.1 Het effect van internetwinkelen

Er wordt steeds meer gebruik gemaakt van internetwinkels. Dit heeft invloed op het bezoek aan de reguliere detailhandel in Nederland. Tien jaar geleden werd voorspeld dat door de internetaankopen het winkellandschap aanzienlijk zou gaan veranderen. In de praktijk is gebleken dat internetaankopen zeker hun invloed hebben gehad, maar minder ingrijpend dan voorzien. Centrumgebieden blijven de belangrijkste winkelgebieden in Nederland.

### 5.2 De trends in internetaankopen

Diverse onderzoeken zijn uitgevoerd naar het belang van internetaankopen en de aankopen via andere aankoopkanalen als postorderbedrijven. In tabel 6.1 is zichtbaar dat tussen 2000 en 2008 de bestedingen aan thuiswinkelen verdubbeld zijn. Dit komt door een toename van internetaankopen, terwijl de overige aankoopkanalen als postorderbedrijven, telefonische aankopen en aankopen uit catalogi juist hun omzet hebben zien verminderen. Maakte in 2000 in de non-food sector de online bestedingen 0,5% uit van de totale bestedingen, in 2009 is dit percentage gegroeid naar ruim 5%<sup>8</sup>. Hierbij dient te worden opgemerkt dat het groeipercentage in 2009 duidelijk is afgezwakt ten opzichte van de voorgaande jaren. De verwachting is dat de komende jaren dit percentage verder zal groeien.

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
internet	212	286	489	561	732	907	1.168	1.648	2.218
catalogus, post, telefoon, televisie	1.208	1.314	1.258	1.273	1.163	1.044	866	786	608
<b>totaal thuiswinkelen</b>	<b>1.420</b>	<b>1.600</b>	<b>1.748</b>	<b>1.834</b>	<b>1.895</b>	<b>1.951</b>	<b>2.033</b>	<b>2.434</b>	<b>2.826</b>

bron: Blauw Research, Thuiswinkel.org, HBD

Tabel 5.1: Bestedingen aan non-food producten, in miljoenen euro's (inclusief BTW)

Van belang om te beseffen bij de toenemende invloed van internetaankopen is dat dit in sterke mate brancheafhankelijk is. Primair in de dienstensector (reizen, verzekeringen, tickets) heeft het internet een belangrijke positie ingenomen. Binnen de detailhandel hebben internetaankopen vooral een grote invloed op de branches boeken, dvd's, consumentenelektronica en computer software. In de recreatieve branche neemt internet een minder prominente positie in, terwijl in branches als levensmiddelen, planten, bloemen, persoonlijke verzorging, interieur en speelgoed de winkel het meest geëigende aankoopkanaal blijft.

Wel is een interessante trend dat voor veel artikelen internet en de fysieke winkel elkaar aanvullen. Internet wordt gebruikt als oriëntatiemiddel, terwijl de daadwerke-

<sup>8</sup> Bron: HBD, Blauw Research, CBS.

lijke aankoop toch in het winkelgebied wordt gedaan. De consument wil voor veel artikelen toch voelen, kijken en vergelijken, ondanks de voordelen van internet als prijs en gemak. De kans voor winkelgebieden ligt dan ook in het gebruik maken van de digitalisering om zodoende internet als oriëntatiekanaal en de winkel als aankoopkanaal naast elkaar te benutten.

### 5.3 Gevolgen voor bestaande detailhandel

In een aantal branches zijn de gevolgen van het opkomende internet duidelijk voelbaar. Dit gaat om reisbureaus, boekenwinkels en cd-zaken. De verwachting is dat de vraag naar winkelruimte in Nederland hierdoor gaat afnemen en enige leegstand gaat optreden<sup>9</sup>. In de praktijk is dit effect tot dusverre beperkt waargenomen.

Nadelige effecten voor de detailhandel treden vooral op in de aanloopstraten van centrumwinkelgebieden in kleine en middelgrote steden. De grote binnensteden hebben voldoende aantrekkingskracht om hun positie te behouden. In kleinere centrumgebieden waaronder Wijhe waar de boodschappenfunctie de boventoon voert, leveren de internetaankopen nauwelijks directe concurrentie op.

De bestaande winkelgebieden behouden dus zeker hun functie. Boodschappencentra blijven hun functie behouden en ook voor recreatief winkelen (kijken, voelen en vergelijken) en doelgerichte aankopen als meubels en doe-het-zelfartikelen bezoeken consumenten de fysieke winkels. In een aantal branches is een afname in het winkelbestand waarneembaar, waardoor de branchering van winkelgebieden verandert.

Naast het negatieve effect van minder bestedingen in de binnensteden, ontstaan ook mogelijkheden voor ondernemers. Voor winkelgebieden zijn punten als een goede branding en internetgebruik als aanvulling op de activiteiten goede kansen om zich te onderscheiden en er uiteindelijk beter af te komen.

### 5.4 Gevolgen voor autogebruik

Internet biedt voor de consument voordelen, omdat zij meer keuzemogelijkheden hebben, beter kunnen vergelijken, met meer gemak en tegen lagere prijzen een product of dienst kunnen aanschaffen. Desondanks blijven de centrumgebieden de meest bezochte winkelgebieden. De aantrekkingskracht van winkelgebieden is in sterkere mate afhankelijk van aspecten als kwaliteit en kwantiteit van het aanbod, de bereikbaarheid en het verblijfsklimaat dan de invloed van internet als concurrerend aankoopkanaal. Omdat het centrum van Wijhe met name een boodschappencentrum is met aanvullende functies als een warenhuis, kledingzaken, bloemenzaken, drogisten en diensten (kappers en dergelijke), welke niet gevoelig zijn voor de concurrentie van

<sup>9</sup> Bron: Winkelmarktspecial 2009, Jones Lang LaSalle.

internetaankopen, is de verwachting dat de gevolgen voor het autogebruik beperkt zullen zijn. Het centrum behoudt zijn functie en de bezoekfrequentie van consumenten verandert nauwelijks als gevolg van alternatieve aankoopkanalen als internet en postorderbedrijven.

Voor de levering van internetproducten wordt gebruik gemaakt van bestaande leveranciers als postbedrijven. Deze zullen iets vaker dienen te leveren, maar de gevolgen voor het autogebruik zullen niet groot zijn. Daarnaast heeft internet wel bijgedragen aan een groeiende consumer-to-consumer markt, waardoor verkeersbewegingen ontstaan. Deze verkeersbewegingen zouden in andere gevallen naar grotere winkelgebieden in de regio worden gedaan, waardoor het totale effect op het autogebruik uiterst beperkt blijft.

Tot slot: als internet meer gebruikt gaat worden om Wijhe (inclusief de omliggende natuur) op de kaart te zetten zou dit mogelijk tot iets meer autoverkeer kunnen ontwikkelen. Dagjesmensen kunnen dan ook opgevangen worden op parkeerterreinen op grotere afstand van het centrum, bijvoorbeeld bij het toekomstige gemeentehuis.



## 6 Conclusies

### 6.1 Huidige situatie 2010

#### 6.1.1 Gehele centrumgebied

Uit het parkeeronderzoek blijkt dat de gemiddelde bezettingsgraad in het centrum van Wijhe op vrijdagochtend op het drukste moment 60% is en op de koopavond 48%. Zaterdag is de bezettingsgraad 62% op het drukste moment. Op ieder moment is er een acceptabele parkeersituatie; de bezettingsgraad blijft onder de 85%.

#### 6.1.2 Gebied gemeentehuis

Als wordt gekeken naar een kleiner gebied, blijkt dat de gemiddelde bezettingsgraad op vrijdagochtend op het drukste moment 87% is en op de koopavond 57%. Zaterdag is de bezettingsgraad 75% op het drukste moment. Op vrijdagochtend kan er dus worden gesproken van een drukke parkeersituatie.

### 6.2 Parkeerbilans 2020

#### 6.2.1 Gehele centrumgebied

<u>dag</u>	<u>benodigd parkeeraanbod 2020</u>	<u>benodigd parkeeraanbod ontwikkelingen</u>	<u>huidig aanbod</u>	<u>aantal parkeerplaatsen</u>
vrijdag	300	-9	382	91
zaterdag	307	41	382	34
koopavond	259	50	382	73

*Tabel 6.1 Parkeerbilans 2020 functie horeca (gehele centrum)*

De parkeervraag gaat in de toekomst toenemen door de nieuwe ontwikkelingen in het gebied en een autonome groei van het autobezit en -gebruik. Voor de situatie in 2020 betekent dit dat op de maatgevende momenten de parkeervraag lager is dan het huidige aanbod. De maximale parkeervraag in 2020 bedraagt op zaterdag 348 parkeerplaatsen bij het scenario met een hotel en restaurant.

Voorwaarde is hierbij wel dat alle huidige parkeerplaatsen, dus ook de parkeerplaatsen op eigen terrein bij het gemeentehuis (12) gehandhaafd blijven.

### 6.2.2 Gebied gemeentehuis

dag	benodigd parkeeraanbod 2020	benodigd parkeeraanbod ontwikkelingen	huidig aanbod	aantal parkeerplaatsen tekort
vrijdag	133	-9	118	-6
zaterdag	111	41	118	-34
koopavond	86	50	118	-18

Tabel 6.2: Parkeerbilans 2020 functie horeca (gebied gemeentehuis)

Uit tabel 6.2 blijkt dat er in 2020 op de zaterdag 34 parkeerplaatsen tekort zijn om te spreken van een acceptabele parkeersituatie. Dit is zonder blauwe zone. Wordt er een blauwe zone ingevoerd dan zijn er op zaterdag 24 parkeerplaatsen (bezet door bewoners en werkers) minder nodig. Dit betekent dat er dan 10 parkeerplaatsen tekort zijn.

### 6.3 Effect blauwe zone

Een blauwe zone is bedoeld om langparkeeders uit een bepaald gebied te weren. De gemeente heeft Goudappel Coffeng gevraagd om te onderzoeken wat het effect van de blauwe zone is. Daarom is er een motiefmeting uitgevoerd om te bepalen hoeveel langparkeeders (bewoners en werkers) zich in het gebied bevinden.

motief	moment (absoluut)			moment (relatief)		
	06.00 uur	09.00 uur	11.00 uur	06.00 uur	09.00 uur	11.00 uur
bewoners	26	18	15	100%	19%	17%
werkers	0	35	35	0%	38%	39%
bezoekers	0	40	39	0%	43%	44%
totaal	26	93	89	100%	100%	100%
parkeeraanbod	118	118	118			

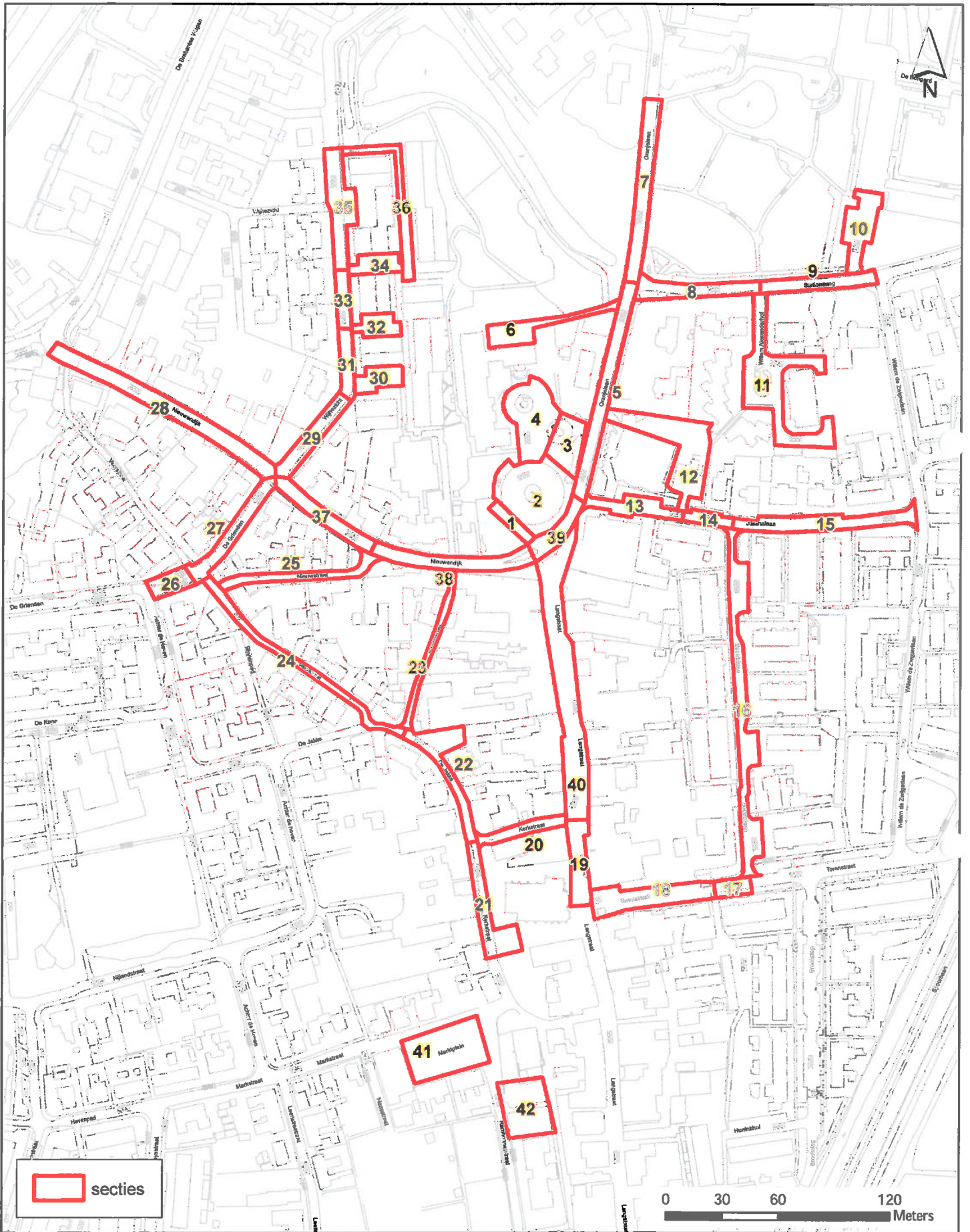
Tabel 6.3: Motiefmeting vrijdag

motief	moment (absoluut)			moment (relatief)		
	06.00 uur	09.00 uur	11.00 uur	06.00 uur	09.00 uur	11.00 uur
bewoners	23	20	11	100%	36%	13%
werkers	0	13	13	0%	23%	16%
bezoekers	0	23	59	0%	41%	71%
totaal	23	56	83	100%	100%	100%
parkeeraanbod	118	118	118			

Tabel 6.4: Motiefmeting zaterdag

Uit de bovenstaande tabellen blijkt dat er op vrijdag 11.00 uur 50 (15+35) langparkeeders in het gebied gemeentehuis aanwezig zijn. Op zaterdag zijn dit er 24 (11+13). Deze kunnen in principe van het benodigd parkeeraanbod binnen het gebied gemeentehuis worden afgehaald mits er goed wordt gehandhaafd.

## **Bijlage 1: Onderzoeksgebied met sectie-indeling**



figuur 1, parkeeronderzoek Wijhe centrum, sectie-indeling

**Bijlage 2: Parkeerdrukmeting Wijhe  
vrijdag 9 april 2010 en zaterdag 10 april 2010**

sectie nummer	sectie omschrijving	capaciteit
1	parkeertrein Gemeentehuis	8
2	parkeertrein Gemeentehuis	48
3	parkeertrein Gemeentehuis	16
4	parkeertrein Gemeentehuis	16
5	Oranjelaan	10
6	parkeertrein achter Gemeentehuis	12
7	Oranjelaan	0
8	Stationsweg	0
9	Stationsweg	0
10	parkeerplaats aan Stationsweg	16
11	Willem Alexanderhof	13
12	parkeerplaats achter Rabobank	29
13	Julianalaan	9
14	Julianalaan	3
15	Julianalaan	9
16	Beatrixlaan	31
17	Torenstraat	0
18	Torenstraat	17
19	Langstraat	0
20	Kerkstraat	0
21	Kerkstraat	25
22	De Jakke	10
23	Schelmispad	0
24	Veerstraat	0
25	Nieuwstraat	3
26	De Grienden	4
27	De Grienden	4
28	Nieuwendijk	14
29	Wijhezicht	3
30	parkeertrein Wijhezicht	8
31	Wijhezicht	2
32	parkeertrein Wijhezicht	7
33	Wijhezicht	3
34	parkeertrein Wijhezicht	9
35	Wijhezicht	13
36	Wijhezicht	3
37	Nieuwendijk	4
38	Nieuwendijk	4
39	Oranjelaan	0
40	Langstraat	9
41	parkeertrein Rombonnetstraat	27
42	parkeertrein Marktplein	22

06.00	parkeerdruk in aantallen											15.00	16.00	17.00	18.00	19.00	20.00	21.00
	07.00	08.00	09.00	10.00	11.00	12.00	13.00	14.00	15.00	16.00	17.00							
6	6	6	7	7	7	6	8	8	7	6	6	6	6	6	6	6	8	7
11	9	10	42	44	38	38	28	28	41	40	46	32	33	28	26	3	18	
1	1	3	9	12	9	9	7	10	12	10	10	7	5	6	3	3		
2	2	7	16	13	7	10	9	8	10	7	5	4	2	1	1			
1	1	6	11	10	11	9	10	7	8	8	3							
8	10	11	14	14	13	13	10	10	10	12	8	9	11	8	11	11		
6	6	6	6	5	7	8	4	5	8	7	7	7	7	7	7	6		
3	1	3	1	7	6	6	4	6	6	6	5	7	9	8	5	4		
7	7	7	6	6	5	5	5	5	4	5	4	5	5	6	5	5	5	
24	19	18	17	18	15	14	13	15	14	17	20	20	19	21	21	21		
1			3	6	4	6	7	11	8	6	3	7	8	13	10			
								1										
17	17	18	19	20	22	22	21	21	21	21	21	20	18	24	23	23		
6	4	3	4	3	3	3	3	3	4	5	5	6	6	7	5	6		
								1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
4	4	2	2	2	4	2	1	1	1	1	1	1	3	3	3	4		
4	4	3	2	2	2	2	3	2	2	2	2	2	3	3	4	4		
3	1									3	4	5	4	4	4	4		
9	8	9	8	9	8	9	10	10	10	7	7	6	5	4	6	8		
4	4	2	2	1	1	1	2	1	4									
4	3	2	1	1	3	2	1	1	1	1	3	3	3	2	2	2		
3	3	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	4	4		
1					1	2	1	1	1	1	1	1	1					
5	4	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		
3	2	3	2	2	2	3	2	1	2	3	2	1	1	1	1	2		
2	2	2	1	2	2	1	1	1	2	2	2	1	2	1	2	2		
2	1																	
2	2	3	2	1	2													
3	3	2	7	10	11	9	12	11	11	10	7	4	7	6	5			
11	11	14	17	14	23	20	22	24	24	27	21	20	16	17	13	11		
12	10	8	12	19	12	13	14	10	13	10	11	12	12	13	16	15		
160	145	153	221	246	236	217	203	217	230	219	194	196	192	199	182			
38	34	36	52	58	56	52	48	52	55	52	46	47	46	47	43			

total n parkeerplaatsen in n	421
total n parkeerplaatsen in %	100

sectie nummer	sectie omschrijving	capaciteit
1	parkeerterrein Gemeentehuis	8
2	parkeerterrein Gemeentehuis	48
3	parkeerterrein Gemeentehuis	16
4	parkeerterrein Gemeentehuis	16
5	Oranjelaan	0
6	parkeerterrein achter Gemeentehuis	12
7	Oranjelaan	7
8	Stationsweg	0
9	Stationsweg	0
10	parkeerplaats aan Stationsweg	16
11	Willem Alexanderhof	13
12	parkeerplaats achter Rabobank	29
13	Julianalaan	9
14	Julianalaan	3
15	Julianalaan	9
16	Beatrijlaan	31
17	Torenstraat	0
18	Torenstraat	17
19	Langstraat	0
20	Kerkstraat	0
21	Kerkstraat	25
22	De Jakke	10
23	Schelinspad	0
24	Veerstraat	0
25	Nieuwstraat	3
26	De Grienden	4
27	De Grienden	4
28	Nieuwendijk	14
29	Wijbezicht	3
30	parkeerterrein Wijbezicht	8
31	Wijbezicht	2
32	parkeerterrein Wijbezicht	7
33	Wijbezicht	3
34	parkeerterrein Wijbezicht	9
35	Wijbezicht	13
36	Wijbezicht	3
37	Nieuwendijk	4
38	Nieuwendijk	4
39	Oranjelaan	0
40	Langstraat	9
41	parkeerterrein Raubonnestraat	27
42	parkeerterrein Marktplein	32

		parkeerdruk in aantallen													
		06.00	07.00	08.00	09.00	10.00	11.00	12.00	13.00	14.00	15.00	16.00	17.00		
8	8	9	7	8	8	8	7	7	6	8	8	8	5		
8	9	8	31	48	44	39	33	40	43	41	28				
2	1	3	2	10	4	6	7	12	13	7	5				
	2	2	2	4	12	4	3	5	4	5	4				
						1	1	1	1	1	1				
						0									
						1									
						1									
8	7	8	9	9	13	11	8	11	12	12	13				
7	7	7	6	7	7	9	8	8	8	6	5				
1	1	2	6	5	4	4	2	5	5	6	6				
6	6	6	6	6	5	5	7	6	5	6	4				
23	23	23	21	20	19	18	20	17	20	21	19				
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1				
16	17	18	20	21	24	22	18	19	17	20	20				
7	7	7	7	7	6	7	6	7	6	6	4				
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1				
4	4	3	3	2	2	2	1	2	2	2	2				
4	4	4	3	3	3	3	2	2	2	2	3				
4	4	3	2	1	2	2	3	3	4	3	3				
9	8	8	7	5	7	6	9	7	7	8	8				
4	4	4	3	2	2	3	1	1	1	1	1				
4	4	3	3	2	3	3	3	2	2	2	3				
4	4	4	4	4	4	4	3	3	4	4	3				
1	2	2	3	2	2	3	3	3	2	2	3				
2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2				
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1				
1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1				
4	4	4	4	8	10	10	10	7	7	7	5				
13	11	10	12	8	15	21	14	17	14	21	15				
16	14	13	17	19	21	16	17	19	22	19	19				
159	157	160	189	220	236	216	192	217	222	222	187				
38	37	38	45	52	56	51	46	52	53	53	44				

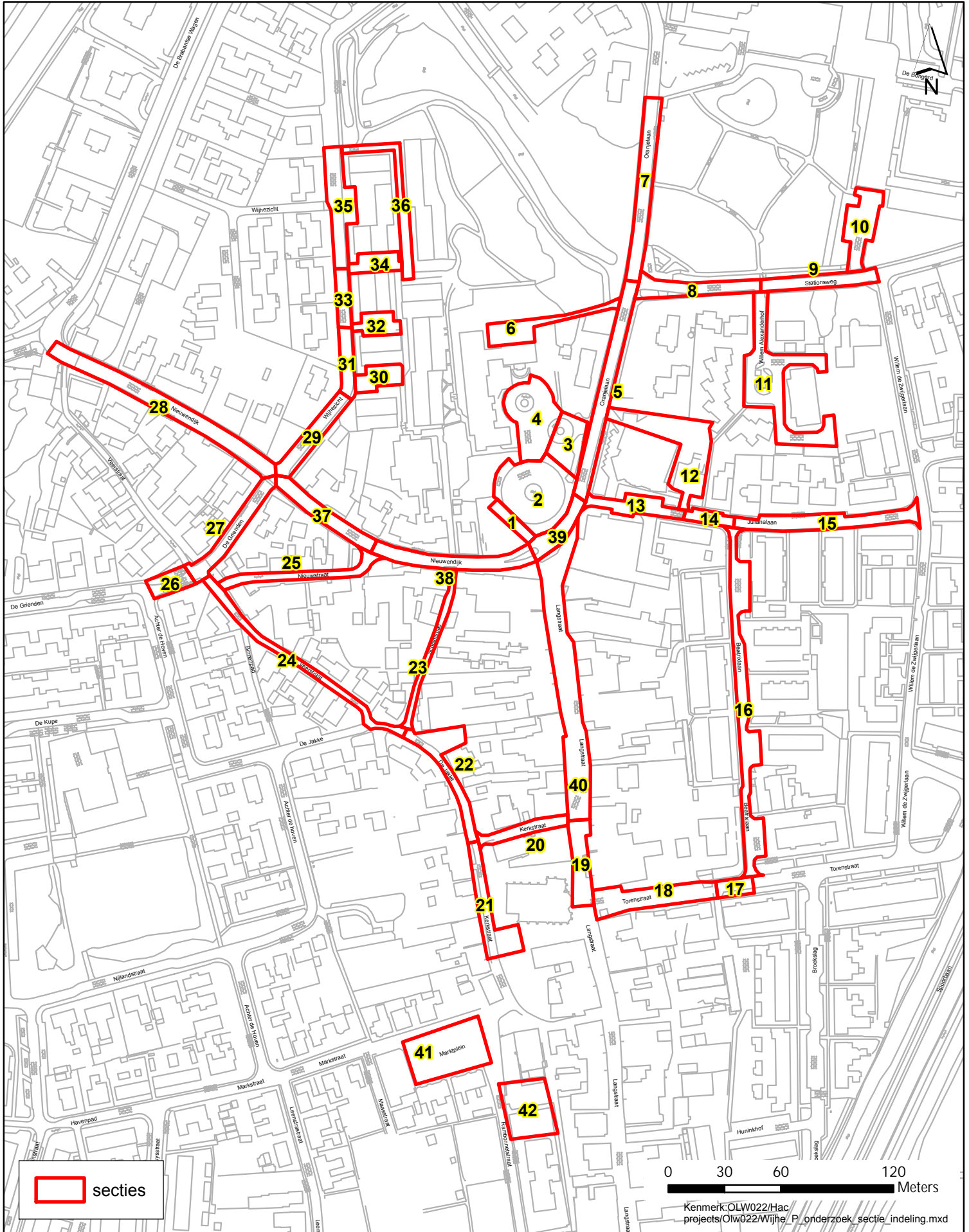
totaal n parkeerplaatsen in n	421
totaal n parkeerplaatsen in %	100

**Bijlage 3: Parkeermotiefmeting Wijhe  
vrijdag 9 april 2010 en zaterdag 10 april 2010**

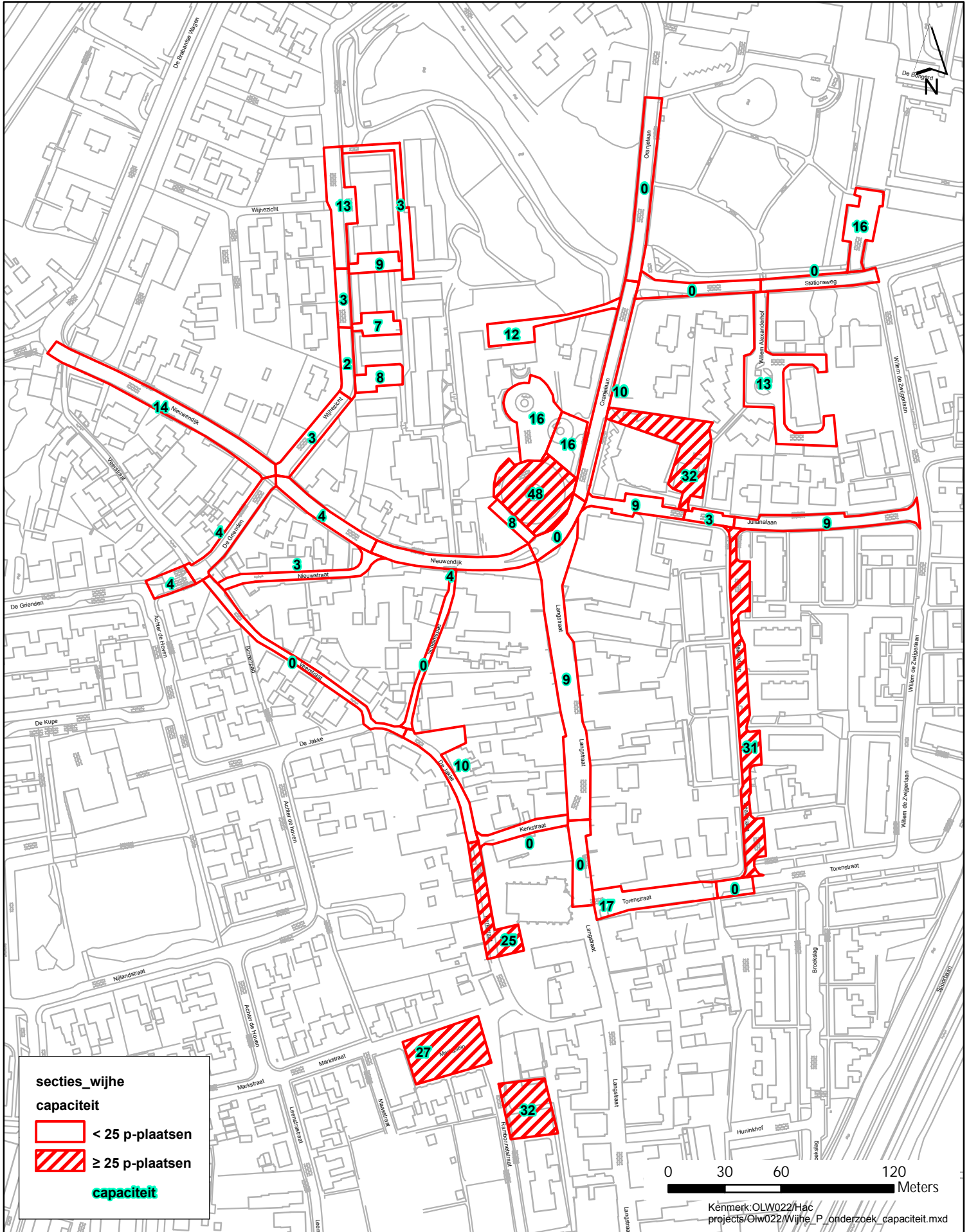


sectie nummer	sectieomschrijving	capaciteit			bewoners			werkers 9-11	bezoekers			totalen		
		6	6-9	6-9-11	6	6-9	6-9-11		9	11	6	9	11	
1	parkeerterrein Gemeentehuis	8		6					1	1		6	7	7
2	parkeerterrein Gemeentehuis	48		5	1	5	13	23	20		11	42	38	
3	parkeerterrein Gemeentehuis	16					6	3	3		0	9	9	
4	parkeerterrein Gemeentehuis	16			1	1	5	9	1		2	16	7	
5	Oranjestraat	0												
6	parkeerterrein achter Gemeentehuis	12				1	9	1	1		1	11	11	
7	Oranjestraat	0							0		0	0	0	0
8	Stationsweg	0							0		0	0	0	0
9	Stationsweg	0							0		0	0	0	0
10	parkeerplaats aan Stationsweg	16			1	2	3	4	5		8	14	13	
11	Willem Alexanderhof	13			1	5	5	1	2		6	6	7	
13	Julianalaan	9			2				5		3	1	6	
14	Julianalaan	3							0		0	0	0	0
15	Julianalaan	9			2	1	4	1	1		7	6	5	
16	Beatrixlaan	31			9	3	12	1	2		24	17	15	
17	Torenstraat	0							0		0	0	0	0
18	Torenstraat	17			1			3	4		1	3	4	
19	Langstraat	0							0		0	0	0	0
20	Kerkstraat	0							0		0	0	0	0
21	Kerkstraat	25			5	2	10	7	5		17	19	22	
22	De Jakke	10			3	1	2	1	0		6	4	3	
23	Schelmispad	0							0		0	0	0	0
24	Veenstraat	0							0		0	0	0	0
25	Nieuwstraat	3			3		1	1	0		0	0	0	0
26	De Grienden	4			2		2		2		4	2	4	
27	De Grienden	4			3				0		4	2	2	
28	Nieuwendijk	14			7	1	1	6	0		3	0	0	0
29	Wijhezicht	3						1	1		9	8	8	
30	parkeerterrein Wijhezicht	8			3		1	1	0		0	2	1	1
31	Wijhezicht	2							2		4	1	3	
32	parkeerterrein Wijhezicht	7			1		2		0		0	0	0	0
33	Wijhezicht	3			1				1		1	0	1	
34	parkeerterrein Wijhezicht	9			3		2		-1		5	2	1	1
35	Wijhezicht	13			1		2		2		3	2	2	2
36	Wijhezicht	3			1		1		1		2	1	2	
37	Nieuwendijk	4			2		0		0		2	0	0	0
38	Nieuwendijk	4			1	1	1		1		2	2	2	
39	Oranjestraat	0							0		0	0	0	0
40	Langstraat	9			1	1	1	2	3		3	7	11	
41	parkeerterrein Rambouinestraat	27			2	4	5	4	14		11	17	23	
42	parkeerterrein Markplein	37			7	1	4	1	7		12	18	12	
<b>totaal</b>		<b>382</b>			<b>67</b>	<b>19</b>	<b>74</b>	<b>61</b>	<b>67</b>	<b>86</b>	<b>160</b>	<b>221</b>	<b>221</b>	

sectie nummer	sectieomschrijving	capaciteit			bewoners			werkers 9-11	bezoekers		totalen		
		6	5-9	6-9-11	6	5-9	6-9-11		9	11	6	9	11
1	parkeerterrein Gemeentehuis	8			2	3	3	1			8	7	8
2	parkeerterrein Gemeentehuis	48			1	3	4	7	17	33	8	31	44
3	parkeerterrein Gemeentehuis	16					2				2	2	4
4	parkeerterrein Gemeentehuis	16						2		10	0	2	12
6	parkeerterrein achter Gemeentehuis	12								1	0	0	1
7	Oranjestraat	0								0	0	0	0
8	Stationsweg	0								0	0	0	0
9	Stationsweg	0								0	0	0	0
10	parkeerplaats aan Stationsweg	16			1		7		2	6	8	9	13
11	Willem Alexanderhof	13			2	1	4	1		2	7	6	7
13	Julianalaan	9				1			5	4	1	6	4
14	Julianalaan	3								1	0	0	1
15	Julianalaan	9				1	5			0	6	6	5
16	Beatrikelaan	31			2	5	16			3	23	21	19
17	Torenstraat	0								1	0	0	1
18	Torenstraat	17				1				10	1	1	10
19	Langstraat	0							1	1	0	1	1
20	Kerkstraat	0								0	0	0	0
21	Kerkstraat	25				1	15	3	1	6	16	20	24
22	De Jakke	10			1	2	4	1		2	7	7	7
23	Schelmispad	0					1			0	1	1	1
24	Veerstraat	0								0	0	0	0
25	Nieuwstraat	3			1	1	2			0	4	3	2
26	De Orfenden	4			1		3			0	4	3	3
27	De Orfenden	4			2	1	1			1	4	2	2
28	Nieuwendijk	14			3	2	4	1		2	9	7	7
29	Wijhezicht	3								0	0	0	0
30	parkeerterrein Wijhezicht	8			1	1	2			0	4	3	2
31	Wijhezicht	2								0	0	0	0
32	parkeerterrein Wijhezicht	7			1		3			0	4	3	3
33	Wijhezicht	3								0	0	0	0
34	parkeerterrein Wijhezicht	9					4			0	4	4	4
35	Wijhezicht	13					1	1	1	0	1	3	2
36	Wijhezicht	3					2			0	2	2	2
37	Nieuwendijk	4				1				0	1	1	0
38	Nieuwendijk	4								0	1	1	1
39	Oranjestraat	0								0	0	0	0
40	Langstraat	9				2	2	3	1	5	4	8	10
41	parkeerterrein Ramboonnestraat	27			2	4	7	1		7	13	12	15
42	parkeerterrein Marktplein	32			2	4	10	2	1	9	16	17	21
<b>totaal</b>		<b>382</b>	<b>22</b>	<b>34</b>	<b>103</b>	<b>23</b>	<b>110</b>	<b>29</b>	<b>159</b>	<b>189</b>	<b>236</b>		

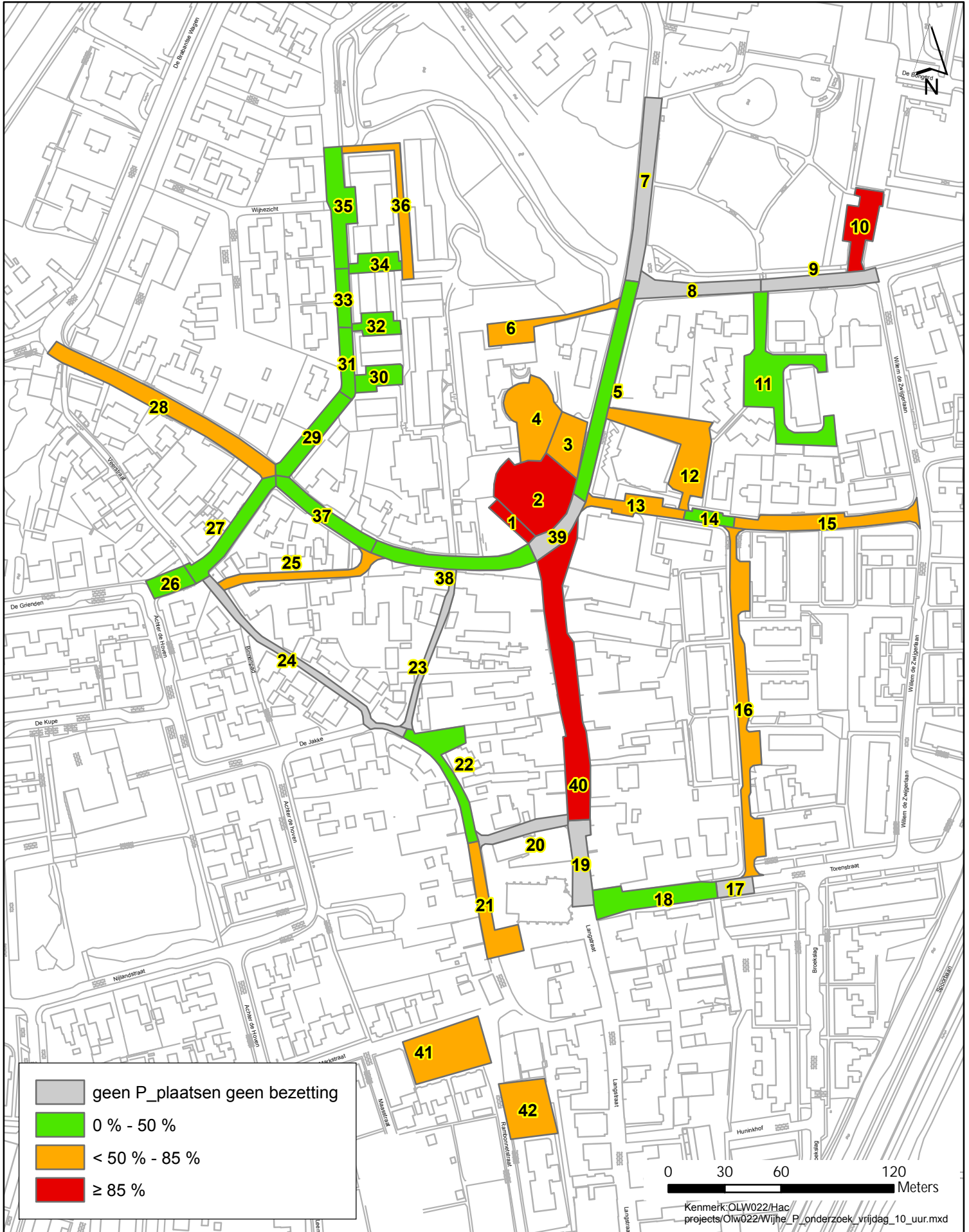


Figuur 1: parkeeronderzoek Wijhe centrum-noord, sectie-indeling

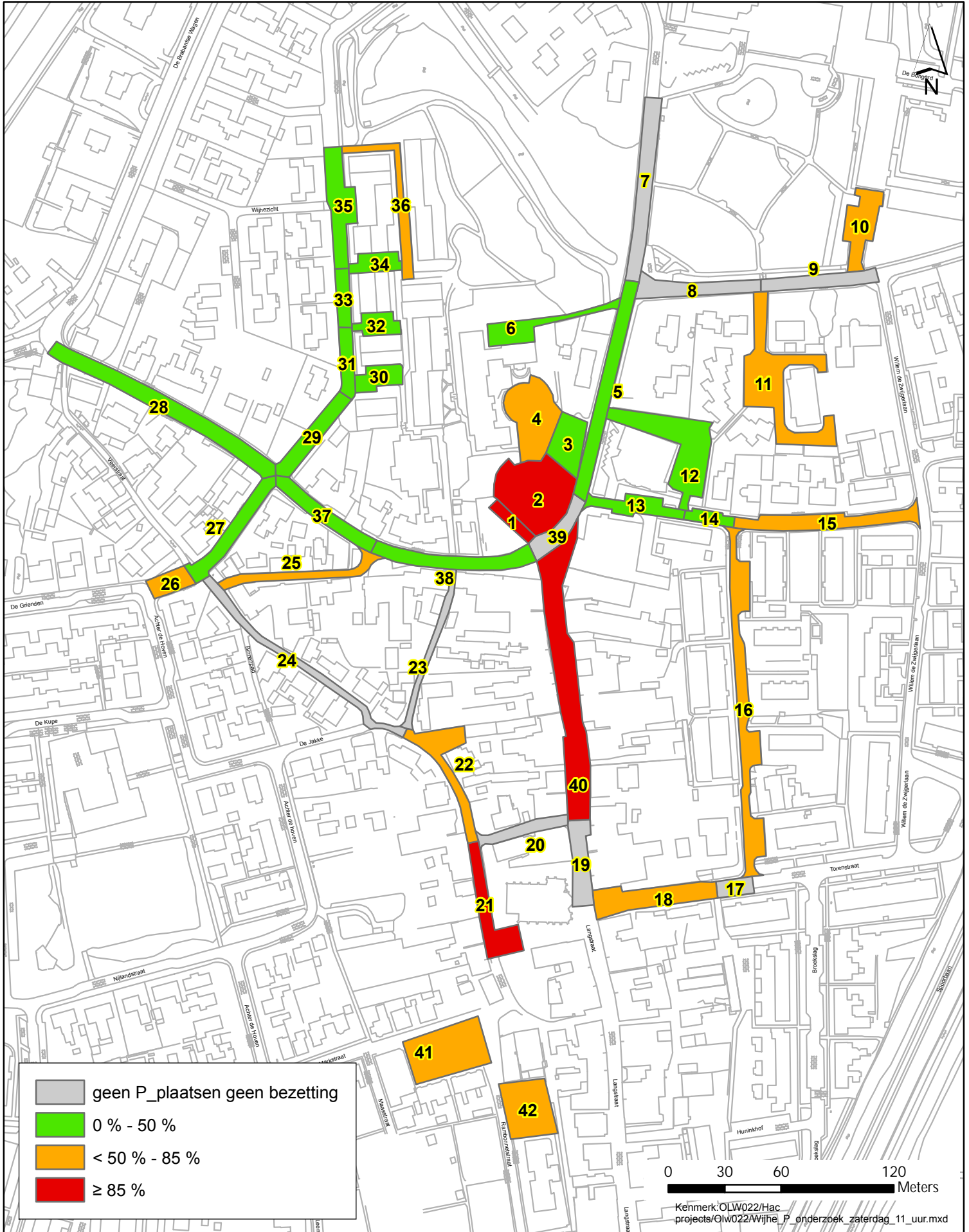


Figuur 2, parkeeronderzoek Wijhe centrum-noord, capaciteit per sectie

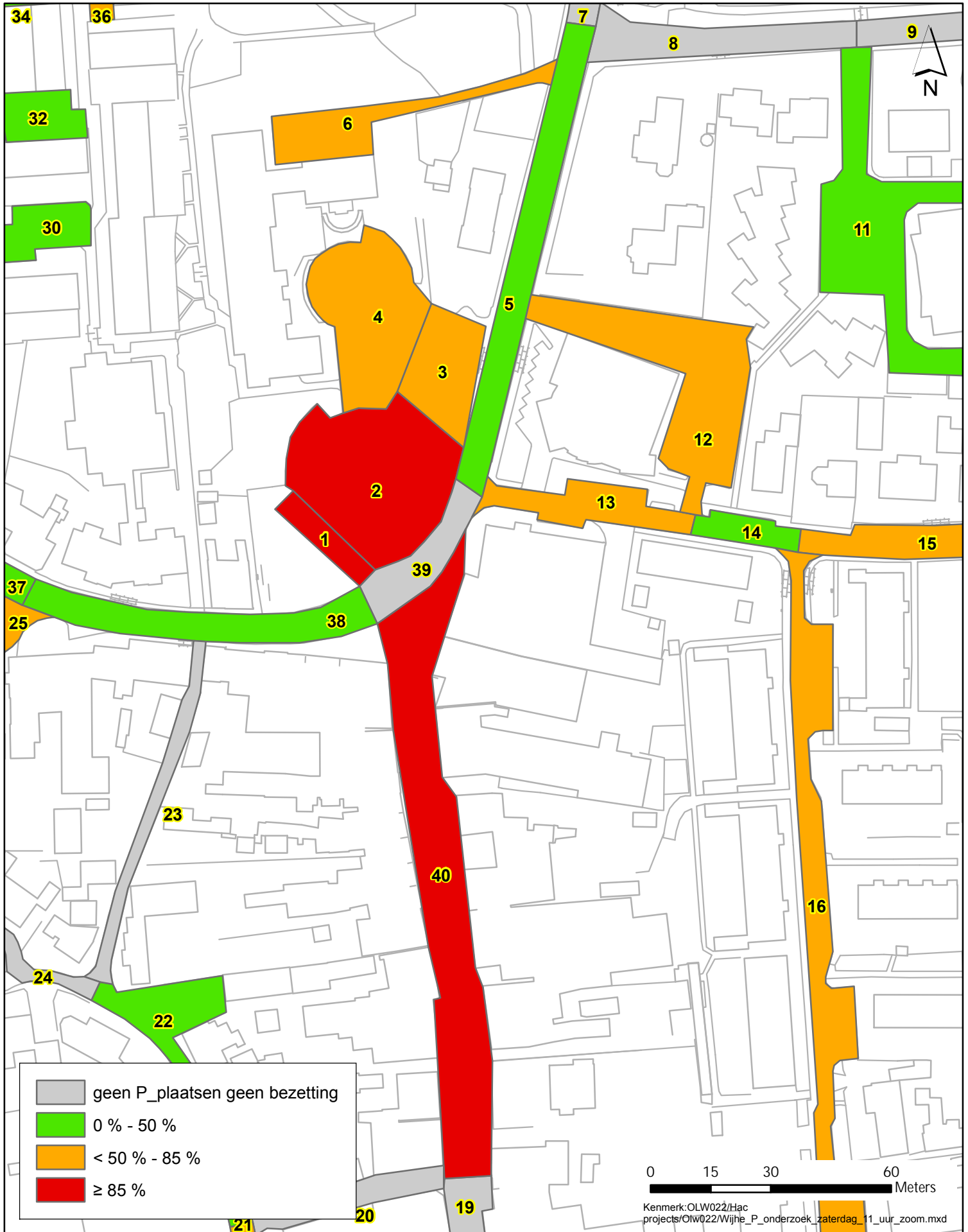




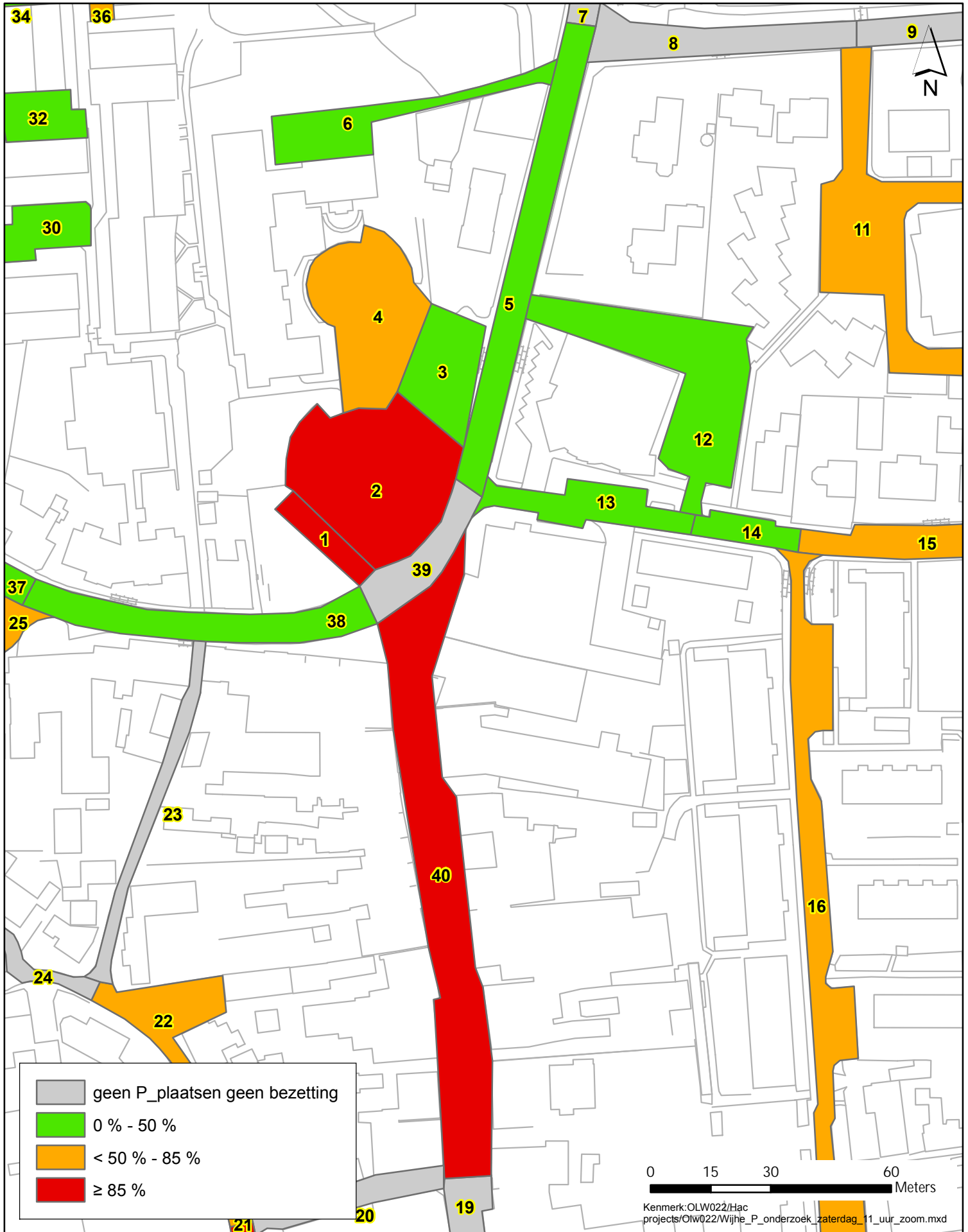
Figuur 3, parkeeronderzoek Wijhe centrum-noord, drukste uur vrijdag 09-04-2010 10.00 uur



Figuur 4, parkeeronderzoek Wijhe centrum-noord, drukste uur zaterdag 10-04-2010 11.00 uur



Figuur 5, parkeeronderzoek Wijhe centrum-noord, drukste uur vrijdag 09-04-2010 10.00 uur (zoom)



Figuur 6, parkeeronderzoek Wijhe centrum-noord, drukste uur zaterdag 10-04-2010 11.00 uur (zoom)