los · stad om land



Verkenning ontwikkeling | **centrum Panningen**



Inhoudsopgave

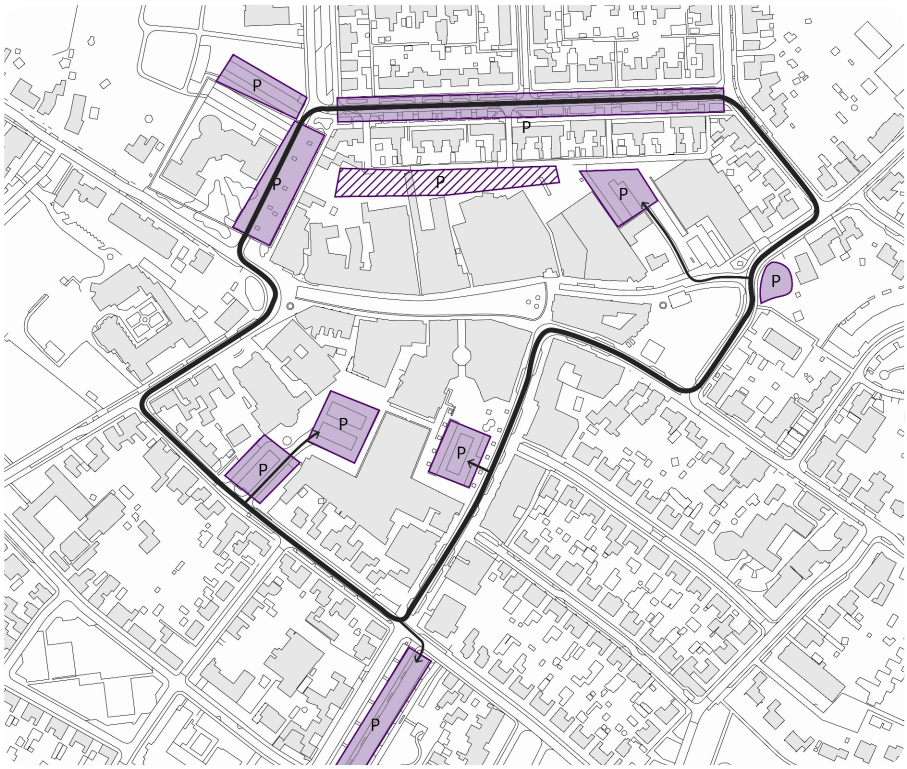
1 Inleiding **5**
1.1. Aanleiding 5
1.2. Achtergrond 5
1.3. Beleidsachtergrond 6
1.4. De (beleid-) uitgangspunten voor de visie 6

2 Visie op centrum Panningen **9**
2.1. Kansen voor een parkeerroute 9
2.2. Bewinkelen 11
2.3. Uitwerking in scenario's Noordzijde Centrum 12
2.4. Uitwerking in scenario's Zuidoostzijde Centrum 15
2.5. Betekenis van de modellen voor de locatie G2O 17

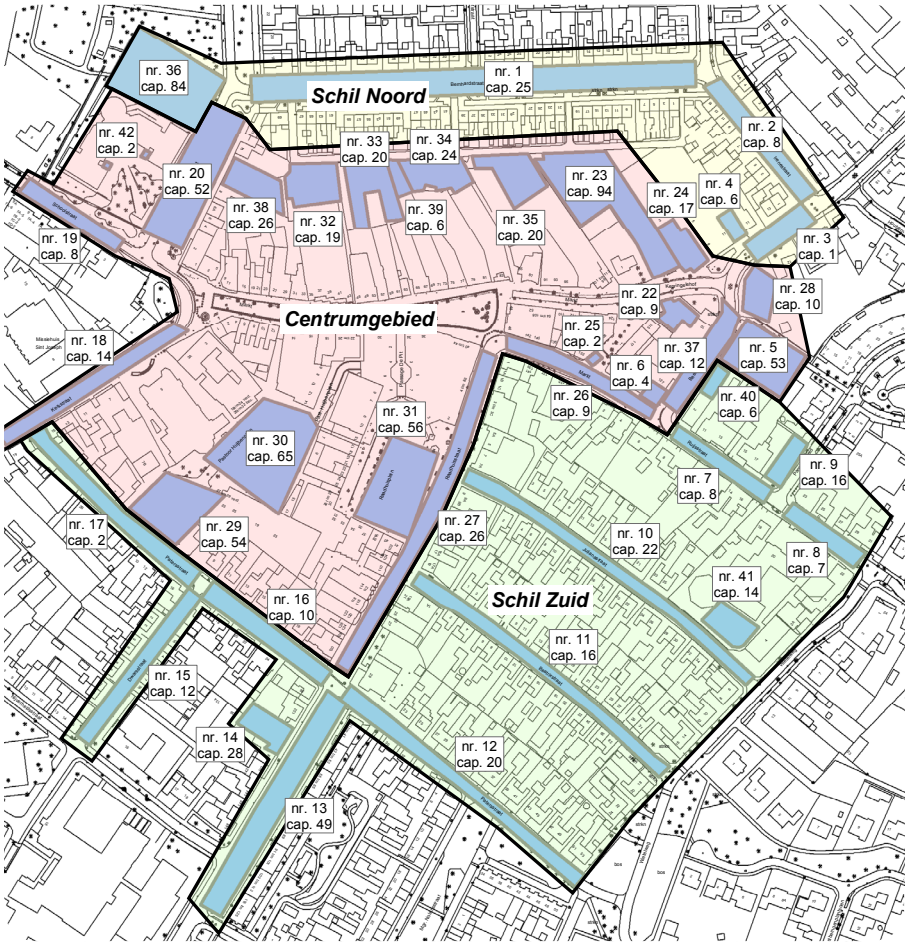
20 juli 2010

LOS stadomland B.V.
Postbus 142
5201 AC 's Hertogenbosch
Veemarktkade 8
5222 AE te 's Hertogenbosch.

Tel: 073 - 7113770
info@losstadomland.nl
www.losstadomland.nl



Figuur 1: Huidige verkeersroute Panningen-centrum



Figuur 2: Parkeerlocaties en capaciteit Panningen-centrum, parkeer-onderzoek centrum Panningen, gemeente Helden, BRO, 20 juni 2005

1 Inleiding

1.1. Aanleiding

Centrum Panningen heeft een regionale verzorgingsfunctie. Deze functie heeft Panningen de afgelopen 15 jaren via een aantal grote projecten opgebouwd. Sinds 1997 groeide het aantal meters met 40%. Die groei zit met name in het dagelijks en recreatief aanbod. Gemeentebreed nam het aanbod sinds 2004 met 15% toe, maar de leegstand (buiten Panningen) ook. Er lijkt dus verdergaande concentratie op te treden. Bezoekmotieven aan Panningen zitten o.a. in de volledigheid van het winkelaanbod (en de bereikbaarheid).

Ook nu nog zijn er initiatieven om het centrum verder uit te bouwen en te versterken. Een uitbouw van het centrum en het versterken van de regionale verzorgingsfunctie vraagt echter om een integrale aanpak. Niet alleen het vergroten van de ruimte is hierbij belangrijk en de juiste segmentering. Een goede centrumontwikkeling moet zorgen voor een goede bereikbaarheid van het centrum, voldoende en comfortabele parkeerplaatsen en een aantrekkelijke en passende inrichting bij de kwaliteiten van het centrum. Een samenhangende en integrale ontwikkeling dus.

Deze notitie staat niet op zichzelf. Al eerder maakte de voormalige gemeente Helden plannen om de ontwikkeling van het centrum in goede banen te leiden. In 1997 werd een ontwikkelingsvisie voor het centrum opgesteld, gevolgd door een algehele structuurvisie, die in 2006 werd afgerond. In 2005 heeft de voormalige gemeente Helden een parkeeronderzoek laten verrichten. Meerdere aanbevelingen uit deze beleidsstukken zijn intussen uitgevoerd en overgenomen. Enkele opgaven staan nog overeind.

In 2009 heeft de gemeente Peel en Maas een retailstructuurvisie opgesteld, gevolgd door een actualisering van de ontwikkelingsvisie. Deze visies zijn nog niet vastgesteld door de gemeenteraad.

De voorliggende notitie moet worden gezien als een uitwerking van de opgaven uit de ontwikkelingsvisie 2009. Aangezien deze nog niet is vastgesteld werken we in deze ‘uitwerkingsnotitie’ met scenario’s en blijft de voorgestelde ontwikkeling vooralsnog op hoofdlijnen. In een later stadium worden de opgaven nauwkeurig uitgewerkt. De reden om deze uitwerkingsnotitie alvast te maken, is het feit dat er een concreet initiatief loopt binnen het centrumgebied, welke in het integrale karakter van het centrum moeten passen. Dit betreft de locatie, die bekend staat onder de noemer ‘G2O’, en is gelegen tussen de Ruijsstraat, Raadhuisstraat, Julianastraat en de hoek van de Beekstraat. Specifiek voor het initiatief op deze locatie zoomen we in deze notitie verder in.

1.2. Achtergrond

De kwaliteit van het centrum van Panningen is in meerdere nota’s van de gemeente onderzocht en beschreven. Belangrijkste conclusies zijn:

- De combinatie van gemak en winkelen;
- Het vrij volledige aanbod aan winkels ;
- Het dorpse karakter (veel zelfstandige ondernemers en weinig filialen).

De afgelopen jaren is er veel geïnvesteerd in het centrum. We noemen daarbij enkele ontwikkelingen:

- Gemeentehuis;
- Herinrichting openbare ruimte;
- Autovrije markt;
- Culturele functie;
- Uitbreiding parkeerplaatsen;
- Entrée schoolstraat;
- De Pit, de Parel en DOK 6.

De ontwikkeling van het centrum is niet overal gepaard gegaan met een evenwichtige ontwikkeling van de verkeersstructuur, het parkeren en de openbare ruimte. De parkeerstructuur kent te weinig samenhang, er is een tekort aan parkeerplaatsen aan de zuidkant van het centrum en er is een hoge druk op piekmomenten. De verkeersbereikbaarheid kent weinig problemen, er komen geen hoge verkeersintensiteiten voor. Er is een onduidelijke winkelroute, er zijn geen verbindingen tussen pleinen, veel plekken hebben te weinig uitstraling, de pleinen missen terrasjes (markt, pastoor Huijbenplein, Raadhuisplein) en er komt doorgaand verkeer door de Raadhuisstraat / Ruijsstraat.

1.3. Beleidsachtergrond

Vanaf 1997 zijn zoals gezegd, in meerdere nota's voorstellen gedaan voor het verbeteren van de winkelstructuur en het verbeteren van de routing en parkeermogelijkheden in Panningen. Hieronder geven we de hoofdlijnen van de voorstellen uit deze nota's aan:

Winkelstructuur
In de ontwikkelingsvisie Panningen Centrum (1997) werden voorstellen gedaan voor de toekomstige doorontwikkeling van het centrumgebied, waaronder het gebied tussen de Markt en de Patersstraat, het gebied rond het Raadhuisplein en het pastoor Huijbenplein. De Parel, de Pit en DOK 6 zijn uitvloeisels van dit beleid geworden. Naast deze projecten en het invullen van centrumfuncties op de locatie van het voormalige gemeentehuis in Panningen stelde de visie een algehele verwinkeling voor in meerdere centrumstraten cq. de vestiging van centrumondersteunende functies van de bebouwing. Het ging om de Markt, Kepringelehof, Ruijsstraat, Raadhuisplein, en in beginsel ook de Raadhuisstraat.

De retailstructuurvisie uit 2009 gaf aan dat er veel ontwikkelingen hebben plaatsgevonden en er een goed winkelaanbod is gekomen. Opgave voor het centrum is het compleet maken van het aanbod: diverse winkels, maatschappelijke voorzieningen, horeca en wonen (boven winkels). Ook streeft men naar een levendig centrum met sociaal culturele activiteiten. In feite wordt een verbreding van de functie van het centrum voorgesteld, zodat het ook buiten winkeltijden een aantrekkelijke en veilige plek blijft. Qua branchering worden beperkte uitbreidingskansen gezien in de recreatieve en dagelijkse sectoren.

De retailstructuurvisie wijst op het belang om het centrum in de toekomst compact te houden en geen gaten te laten vallen. Een goede zonering is daarbij essentieel. Deze zonering bestaat uit duidelijke entrees met duidelijke 'trekkers', zoals supermarkten aan de rand en kleinschalige speciaalzaken en een recreatief aanbod in het hart.

Routing en parkeren
Rond het hart van het centrum van Panningen ligt de parkeerroute. Deze route biedt ontsluiting aan de verschillende parkeerlocaties voor het centrum. Via bewegwijzering, wordt het parkerend verkeer tegen de klok in, rond het centrum geleid. Het beleid ten aanzien van de parkeerroute is er op gericht om een gesloten systeem te maken met aanliggende parkeerterreinen.

In het parkeeronderzoek Panningen Centrum 2005 werd geconstateerd dat de parkeerdruk hoog is. Besloten is om het aantal parkeerplaatsen in het centrum te vergroten en via een convenant het parkeren door mensen, die werken in het centrum, terug te brengen. Later is hieraan een blauwe zone toegevoegd, waaronder op het Wilhelminaplein. Werknemers van de gemeente dienen nu op enige afstand van het gemeentehuis te parkeren, waarmee extra capaciteit aan de rand van het centrum is gerealiseerd. Werknemers van winkels en overige functies in het centrum kunnen daar ook parkeren.

1.4. De (beleid-) uitgangspunten voor de visie

Vanuit de beleidsachtergrond kunnen we enkele centrale uitgangspunten benoemen voor de verdere ontwikkeling van het centrum:
1. Compact houden centrumgebied;
2. Zorgen voor een goede zonering;
3. Evenwichtige en herkenbare inrichting;
4. Verbreding van het aanbod in het centrum;
5. Parkeren direct koppelen aan de parkeerroute;
6. Parkeerroute met een duidelijke oriëntatie op het centrum.

(ad 1)
Als een centrumgebied een te grote omvang krijgt kunnen er gaten ontstaan. Die kunnen aan de randen ontstaan, maar soms juist in het hart, indien hier de m2 prijs winkeloppervlakte relatief hoog komt te liggen of de bereikbaarheid van winkels een issue wordt. Anderzijds is het van groot belang dat een gemeente ver vooruit kijkt, omdat routing en parkeren altijd direct op de winkels moeten aansluiten. Plannen voor toekomstige uitbreiding van het winkelgebied moeten altijd gepaard gaan met een reservering voor parkeerruimte en voldoende capaciteit van toeleidende wegen. Een lange termijn visie op de omvang van het centrum is dus belangrijk, maar de ontwikkeling zelf moet zeer geleidelijk worden ingezet om op enig moment geen overcapaciteit te hebben. Voor Panningen geldt daarom dat nu vooral wordt ingezet op:
- Een doorontwikkeling van het kernwinkelgebied met de Ruijsstraat, Raadhuisstraat (tot aan het Raadhuisplein) en Julianastraat;
- Het opvullen van kleine gaten in het centrumgebied, bij voorkeur met recreatieve of horecafuncties;
- Potentiele ruimte behouden, maar (nog) niet op inzetten: Wilhelminaplein, achterzijde Markt / Bernardstraat, gaten in het zuidelijk deel van de Raadhuisstraat, overige uitlopers van het centrum.

(ad 2)
Een goede zonering kent trekkers aan de rand (entrees) van het centrum gekoppeld aan parkeermogelijkheden. In Panningen kennen we drie 'entrees' van het centrum. Zowel aan oostzijde als zuidzijde vormen supermarkten deze trekkersfunctie (zie figuur 4).

Aan de noordwestzijde, de entree van de markt via de Schoolstraat, is deze entreefunctie minder duidelijk. Op dit moment vormt het gemeentehuis, zeker nu het deze rol vervult voor alle kernen van de gemeente Peel en Maas, een trekkersfunctie. Bovendien ligt in deze hoek de belangrijkste halte van busverbindingen langs het centrum. Naast het gemeentehuis bevinden zich alleen woonfuncties aan het plein en een medische voorziening.

Nu de parkeerplaatsen op en aansluitend op het Wilhelminaplein door de introductie van een blauwe zone ten goede zijn gekomen aan bezoekers van het centrum kan deze entree volwaardig meedoen. Belangrijk is dus dat het Wilhelminaplein een publieksaantrekkende functie kan blijven behouden.

(ad 3)
Om het centrum als geheel te profileren moet het een evenwichtige uitstraling hebben. Een afwisseling tussen gebieden, waar gemotoriseerd verkeer wel en niet is toegestaan en grote verschillen in de kwaliteit van de inrichting zorgen voor een (te) sterke hiërarchie in het centrum. Dit geldt ook voor de vormgeving van de entrees. Een prominent ingerichte entree zal mogelijk gemakkelijker worden benut dan een weggestopte entree. Om het centrum als geheel te promoten en aantrekkelijk te houden voor nieuwvestiging van functies is dat niet gewenst. De sterkste verbetering om tot een evenwichtiger inrichting te komen zijn vanuit het huidige beleid:

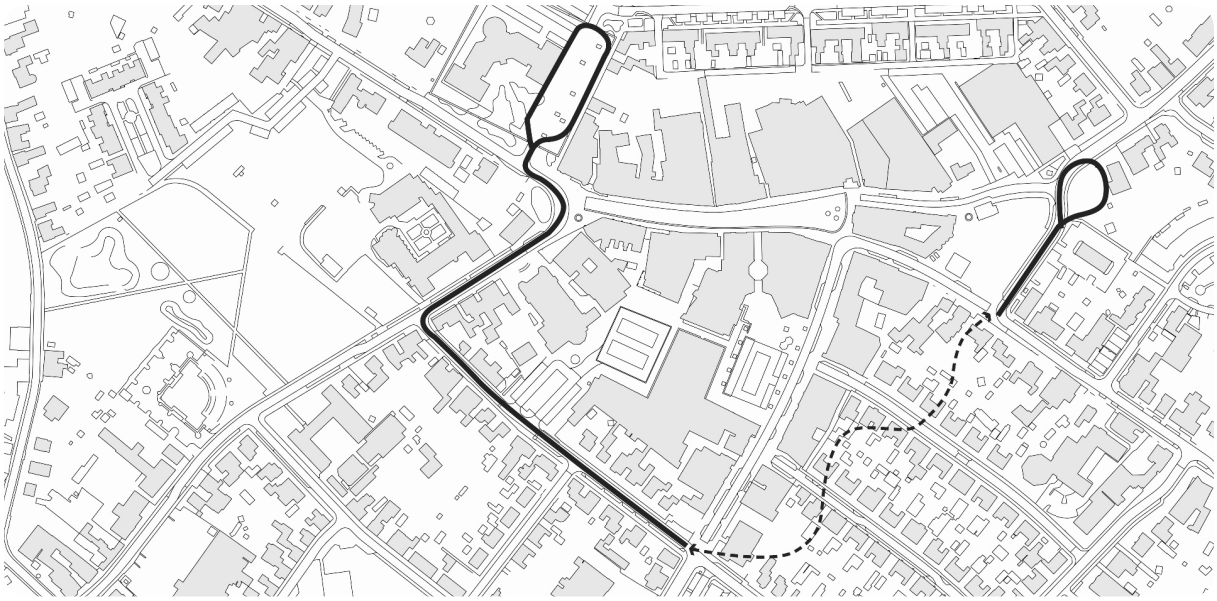
- Het autovrij maken van de Raadhuisstraat en Ruijsstraat;
- Een duidelijker entree vanuit het Wilhelminaplein;
- Het opknappen van het tussengebied Markt / Bernardstraat.

(ad 4)
Om het centrum in de avonduren gezellig, veilig en aantrekkelijk te houden is gedacht aan meerdere nieuwe functies, zoals horecafuncties, recreatieve functies en dienstverlenende functies. De gemeente heeft als uitgangspunt dat boven winkels gewoond wordt. Dat betekent dat er geen winkelruimte ‘op de verdieping’ wordt toegestaan. Andere maatschappelijke, recreatieve of dienstverlenende functies zijn wel mogelijk.

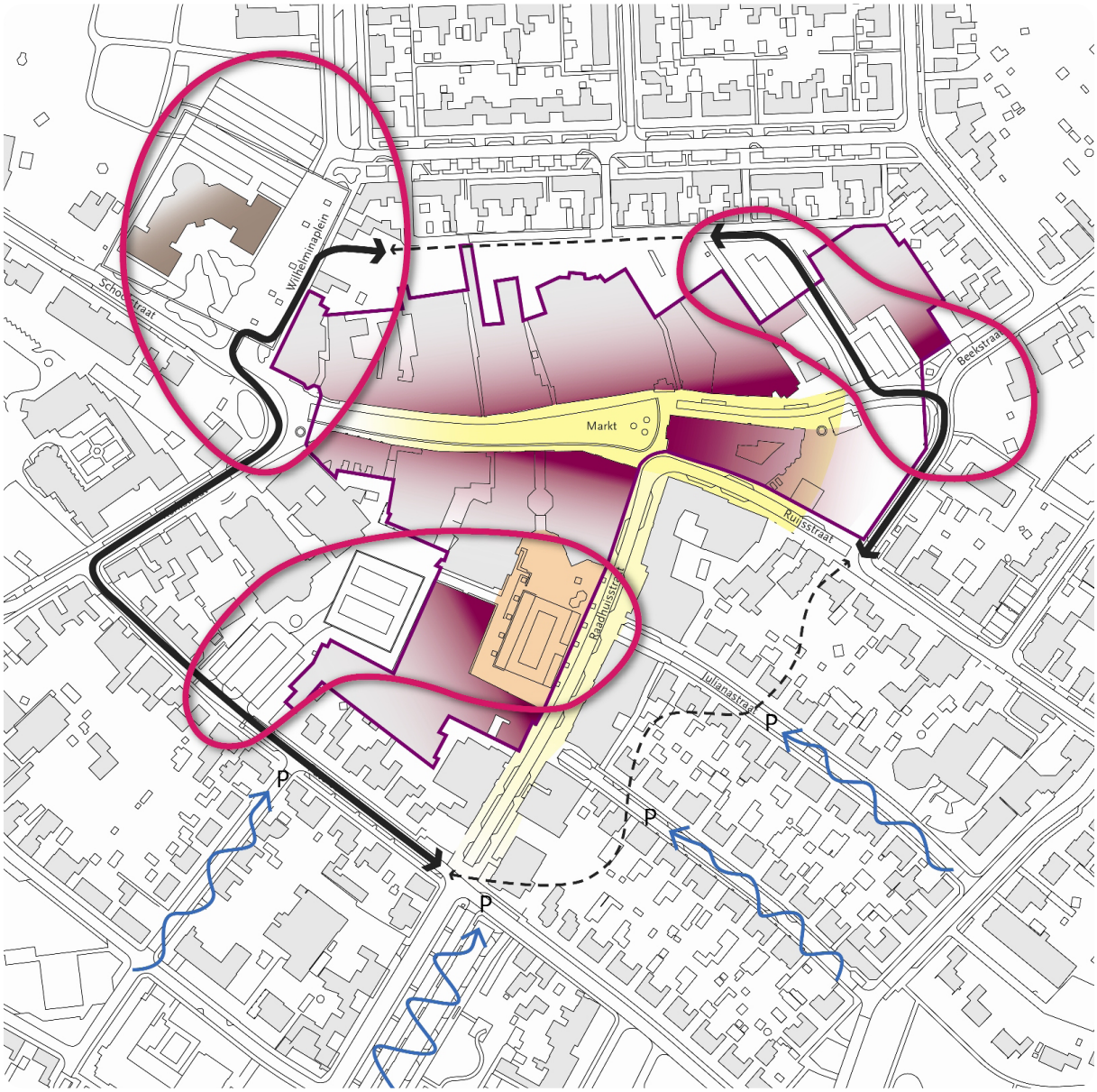
(ad 5)
Een goede centrumvisie begint bij parkeren. Dat is een belangrijk principe, die ook geldt bij de uitbreiding van centrumgebieden. Wil Panningen het winkelen gemakkelijk en comfortabel houden, zal het parkeren sterk moeten zijn. Voor een goed werkende parkeerroute is het van belang dat alle parkeerruimtes direct aan deze route zijn gekoppeld. Aanliggende woonwijken moeten zoveel mogelijk worden ontzien.

(ad 6)
Om sluipverkeer te voorkomen is het daarnaast wenselijk dat er vanaf de parkeerroute een goede oriëntatie op het centrum mogelijk. Het is dus prettig als een parkeerring zo dicht mogelijk tegen het centrum aanligt zonder dat het de lange termijn ontwikkeling van het centrum afsnijdt.





Figuur 3: Hoefijzerstructuur Panningen-centrum



Figuur 4: Opgavekaart Panningen-centrum

2 Visie op centrum Panningen

2.1. Kansen voor een parkeerroute

Ringstructuur als drager van de verkeersstructuur
Panningen heeft een vrij heldere verkeersstructuur. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen. De gebiedsontsluitingswegen vormen een ring om de kern en zijn zodanig vormgegeven zodat het verkeer veilig, comfortabel en relatief snel kan worden afgewikkeld. Vanaf deze ontsluitingsring kan het verkeer gericht naar hun bestemming rijden waarbij de erftoegangswegen in de verblijfsgebieden minimale hinder ondervinden.

Ontsluiting van de verblijfsgebieden
Vanaf de ringstructuur dienen de bestemmingen binnen de kern Panningen zo direct mogelijk te worden bereikt, zonder al te grote omrijdbewegingen. Dit vraagt om een duidelijke hiërarchie. Voor een optimale bereikbaarheid moet worden afgewogen of door de kern van Panningen doorgaand verkeer moet worden toegestaan. Dit kan bijvoorbeeld door gebruik te maken van de delen van de huidige parkeerring rondom het centrum (zie figuur 5). Feitelijk is er een gesloten systeem aanwezig, maar aan de noordzijde loopt de route over de Bernhardstraat met twee relatief onopvallende insteken naar de achterliggende parkeerplaatsen. De Bernhardstraat als woonstraat leent zich qua uitstraling en functie niet als een onderdeel van de parkeerroute. Een ander knelpunt is dat veel woonstraten aan de zuidoostzijde van de parkeerroute op piekmomenten worden benut voor centrumparkeren. Daarmee is de parkeerdruk in deze straten hoog en bestaat het gevaar van zoekverkeer.

Met het doorsteekprincipe worden de rijroutes in lengte korter. Het verkeer blijft hierdoor minder lang over de ring rijden. Het nadeel is echter dat het verblijfsgebied zwaarder wordt belast. Dit geldt vooral voor de binnenring rond het centrum. Deze wordt niet alleen bereden door bestemmingsverkeer, maar ook door het doorgaande verkeer.

Voor het creëren van een heldere verkeersstructuur, waarbij niet alle gebruikers worden gemengd maar juist ontvlochten, wordt voorgesteld om niet te kiezen voor een systeem met doorgaande routes, maar wordt uitgegaan van zogenaamde inprikkers vanaf de ontsluitingsring richting het centrum (zie figuur 6).

Met de inprikkerstructuur wordt de automobilist zo lang mogelijk op de ontsluitingsring gehouden. Pas als hij in de nabijheid van zijn bestemming is wordt het verblijfsgebied ingereden om deze bestemming te bereiken. Dit principe geldt eveneens voor bezoekers die naar een parkeerlocatie in het centrum willen. Indien de bezoeker wil parkeren in het zuidelijk deel van het centrum, dan zal ook vanuit het zuiden het centrum worden benaderd. Dit geldt uiteraard ook voor het bestemmingsverkeer vanuit de andere windrichtingen. Het grote voordeel is dat de inprikkers zorgen voor een heldere structuur waarbij het verblijfsgebied van het centrum minimaal wordt belast. Dit komt ten goede aan een verkeersveilig en leefbaar verblijfsklimaat in het centrum.

Om de structuur met inprikkers verder vorm te geven dienen aanvullende maatregelen te worden genomen. Zo zal door middel van bewegwijzering al vanaf de ring aangegeven worden welke parkeerplaatsen vanaf de inprikker worden bereikt. Ook zal de doorstroming op de ring optimaal moeten zijn zodat het loont de gewenste route te rijden.

Een hoefijzerstructuur als centrumring
Met het uitgangspunt van een centrumring gekoppeld aan een buitenring (Kennedylaan, Ninnesweg, Industrieterrein Panningen) ontstaat het beeld van redelijk gericht zoekverkeer in het centrum. Daarom vormt een halve centrumring in deze visie de basis van de circulatie rond het centrum (hoefijzervorm). De belangrijkste ontsluiting van het centrum kan hiermee worden gerealiseerd. Dit rondje loopt van het Wilhelminaplein, via de Patersstraat tot de Beekstraat. In de visie is deze route tweezijdig. Via de inprikkers kan de bezoeker vrij gericht een parkeerplaats zoeken. Wanneer de beoogde locatie vol blijkt kan gemakkelijk in twee richtingen een andere parkeerplaats worden gevonden. Daarom moeten er in de 'hoefijzerstructuur' keerpunten zijn. Deze kunnen aan beide uiteinden worden gerealiseerd (zie figuur 3).

In deze structuur zitten twee vraagpunten, die we in de scenario's in paragraaf 2.3. verder uitwerken:
- Het afmaken van de centrumring aan de noordzijde;
- De aanpassing van de centrumring aan de zuidoostzijde.



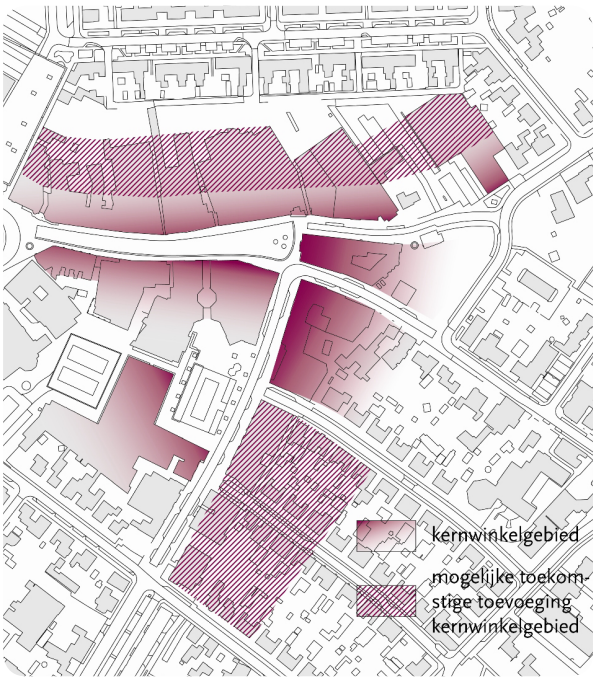
Figuur 5: Doorsteekprincipe Panningen



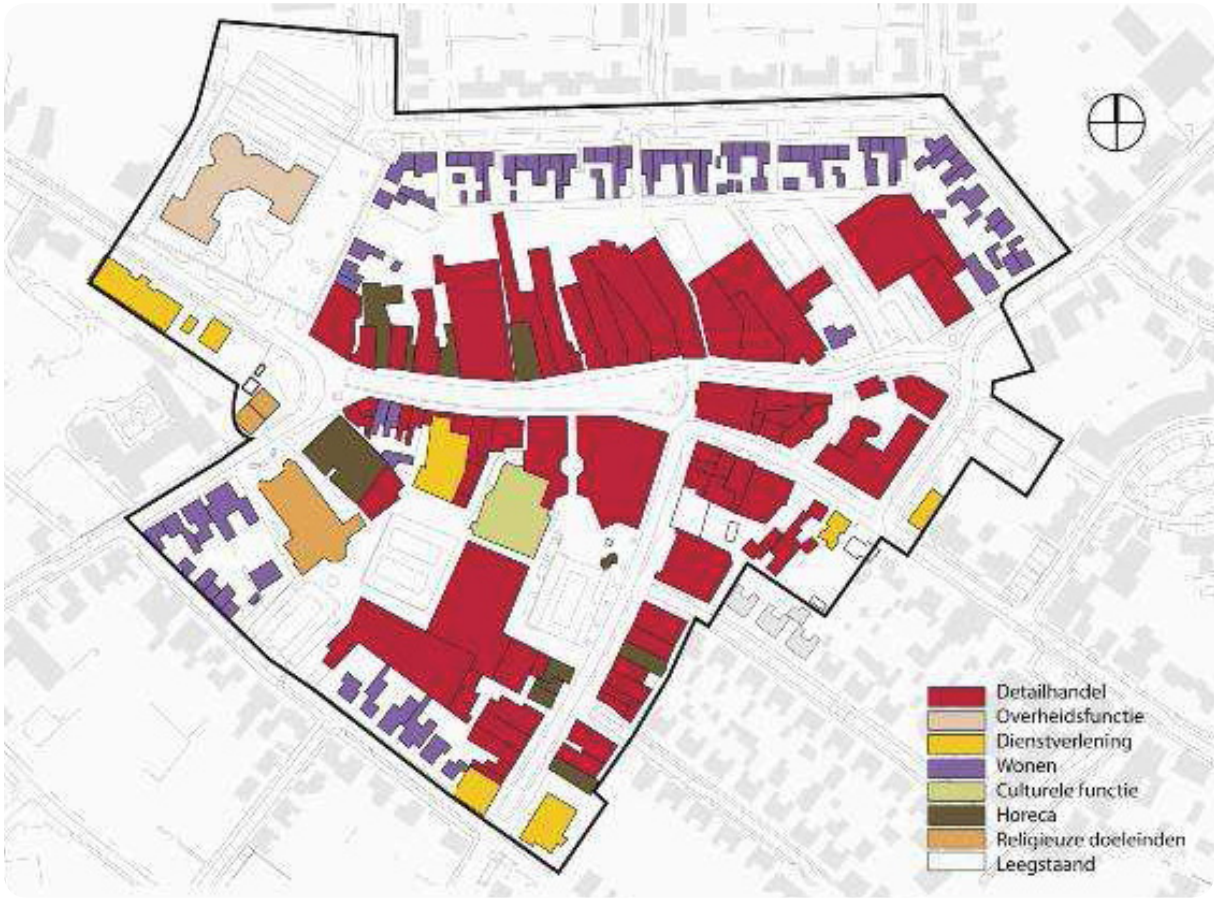
Figuur 6: Inprikkers Panningen

2.2. Bewinkelen

Het centrum van Panningen heeft een sterke groei gekend. Het streven is om de huidige sterke structuur door te ontwikkelen en te verbeteren. Uitgangspunt is om een duidelijke afbakening van het winkelgebied te houden en een gefaseerde doorontwikkeling. Dit is nodig om gaten of dode hoeken te voorkomen. Concreet betekent dit dat er geen winkels worden toegestaan aan het Wilhelminaplein. Deze zone, waar nu grotendeels woningen voorkomen, kan zich in aansluiting op het gemeentehuis ontwikkelen als zone met maatschappelijke en medische voorzieningen. Zeker waar dit gekoppeld is aan gemeentelijke instanties en diensten biedt dit de kans om tot een zorgcluster te komen.
In de visie wordt de beleidsopgave uit de ontwikkelingsvisie centraal gehouden: een evenwichtige inrichting met duidelijke trekkers. Aangezien het winkelgebied zich nu uitstrekt tot het Raadhuisplein in het zuiden en de Ruijsstraat / Beekstraat in het oosten gaat de visie uit van het doortrekken van het kernwinkelgebied (inclusief autovrij maken) naar de Ruijsstraat. Ook moet het Raadhuisplein bij het kernwinkelgebied worden betrokken door het noordelijk deel van de Raadhuisstraat autovrij te maken.



Figuur 7: Compact houden centrumgebied Panningen



Figuur 8: Functionele structuur Panningen, ontwikkelingsvisie centrum Panningen 2020, gemeente Helden, DHV, mei 2009

2.3. Uitwerking in scenario's Noordzijde Centrum

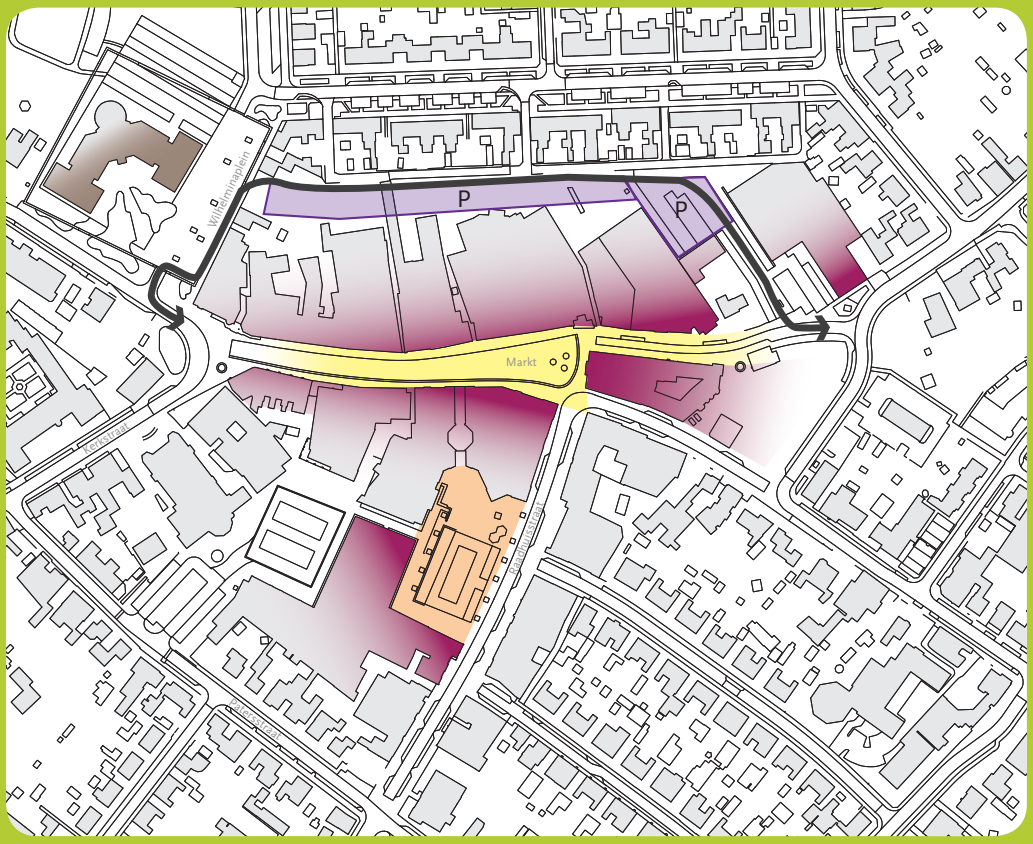
Aan de noordzijde van het centrum is onderzocht welke opties er zijn om het parkeren te organiseren en de routing aan de achterzijde van de Bernardstraat te laten lopen. Met deze opties kan de Bernardstraat als onderdeel van de huidige centrumring wegvallen. Dit past in het principe om de woongebieden bij het centrumparkeren (zoveel mogelijk) te ontzien en vanuit de centrumring de oriëntatie op het centrum te houden.

Bij gebruikmaking van de ruimte tussen de Markt en de Bernardstraat moet rekening worden gehouden met de versnipperde eigendomssituatie, de mogelijkheden voor laden en lossen van de aanliggende (achterzijdes van) winkelpanden en bestaande parkeerclaims.

Model 1

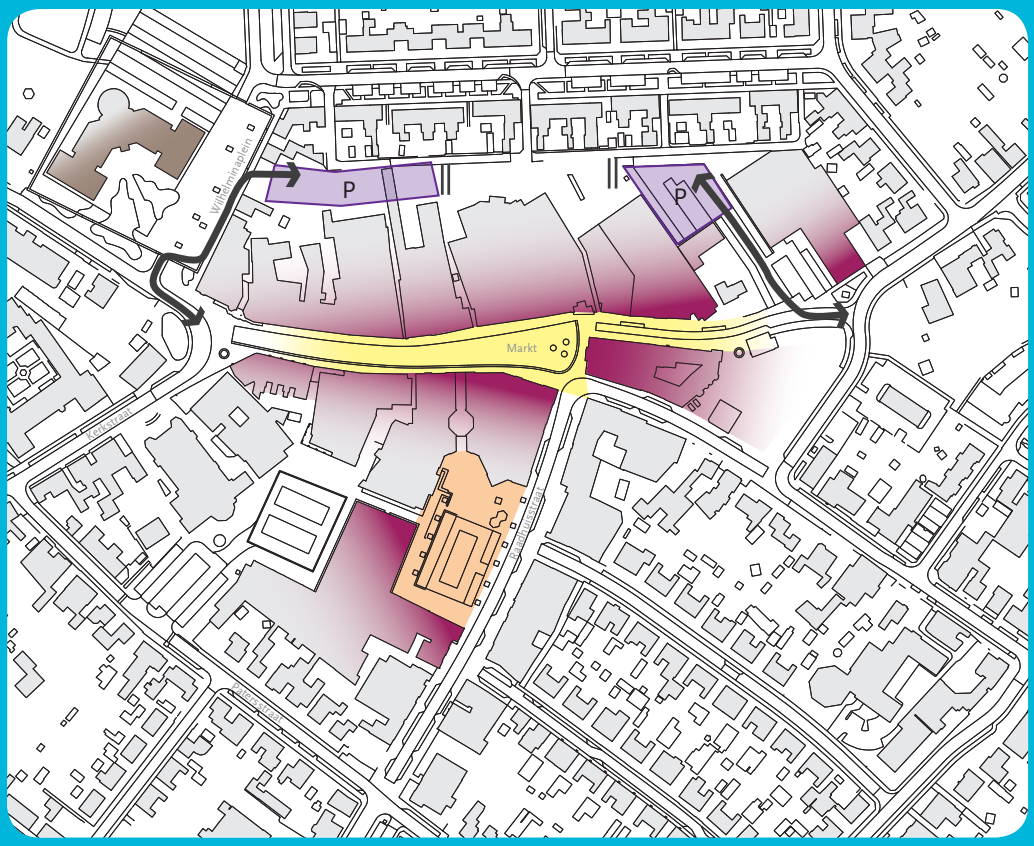
In het eerste model wordt de centrumring tussen het Wilhelminaplein en de Beekstraat achter de winkels doorgetrokken waarmee een gesloten centrumring ontstaat. Onderzocht zal moeten worden welke afmetingen mogelijk zijn gezien de huidige situatie.
Het parkeercircuit blijft geschakeld, conform het beleid ten aanzien van een gesloten parkeercircuit. Consequentie is dat deze route om relatief veel ruimte vraagt, ten koste van de aanwezige parkeerplaatsen.

Indien deze ontsluiting eenzelfde profiel krijgt als het zuidelijke deel van de centrumring kan het extra verkeer aantrekken, wat mogelijk niet gewenst is gezien de bebouwingsdichtheid en het dubbelgebruik ten aanzien van laden en lossen. Het voordeel is dat er een maximaal duidelijke centrumroute ontstaat. De huidige in 1 richting aangegeven routing van de centrumring kan eventueel wel gehandhaafd blijven.



Figuur 9: Model Noord 1

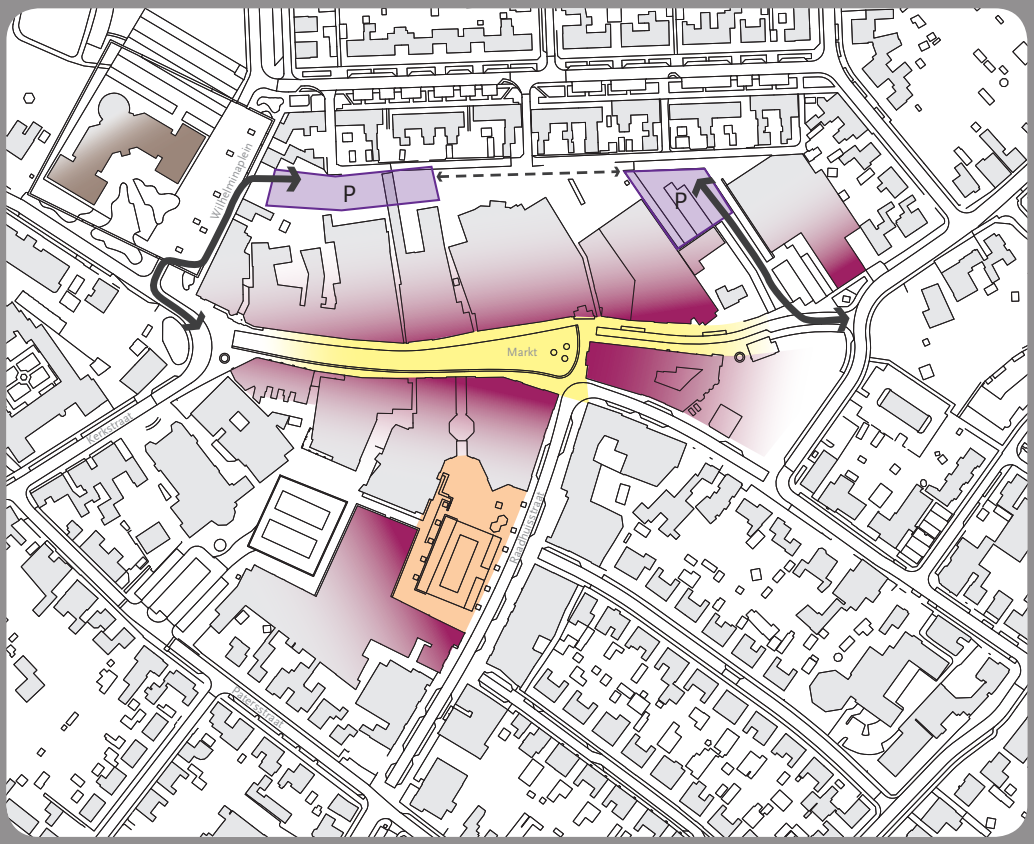
Model 2
In het tweede model wordt de centrumring niet afgemaakt. In deze situatie wordt een 'harde' fysieke scheiding aangebracht tussen de oostelijk en de westelijk gelegen parkeerplaatsen die achter de winkels liggen. Hierdoor komt er meer ruimte vrij voor een herinrichting waarbij zo veel mogelijk parkeerplaatsen kunnen worden gerealiseerd. Bij dit concept is er echter geen mogelijkheid meer om van een volle parkeerplaats naar de volgende te rijden. Men zal moeten keren. Er zal in dit model geen verkeersoverlast ontstaan in het achtergebied. Het model kan niet uitsluiten dat bezoekers alsnog de Bernardstraat zelf benutten om parkeerplaatsen te bereiken. De centrumring moet in dit model in twee richtingen worden aangegeven, omdat de centrumring in principe geen rondje is.



Figuur 10: Model Noord 2

Model 3
In model 3 wordt geen gesloten centrumring gemaakt, maar is een doorsteek wel mogelijk. In het gebied worden twee parkeerzones gerealiseerd, gekoppeld aan respectievelijk de Beekstraat / Kepringelehof en het Wilhelminaplein. Door het schakelen van de parkeerplaatsen, met behulp van informele doorsteken wordt een compromis bereikt van de twee bovenstaande modellen. Dit model biedt de mogelijkheid om door te rijden naar de volgende parkeerplaatsen indien de eerste locatie vol staat. De schakeling kan vergeleken worden met de verbinding tussen Pastoor Huijbenplein zuid en -noord. De route is in die situatie niet meer uitnodigend om als sluiproute te gebruiken. Daarbij wordt een herinrichting mogelijk die de huidige verrommeling weg kan nemen en bovendien kan leiden tot een substantiële toename van de parkeercapaciteit. Een dergelijke aanpassing van de parkeerroute past ook uitstekend bij het principe van

de verkeerscirculatie met inprikkers omdat vanaf de hoofdwegenstructuur gericht naar een parkeerlocatie wordt verwezen.
Op deze informele doorsteek heeft winkelend publiek voorrang. Ook kan de route tijdelijk geblokkeerd zijn door kerende vrachtauto's (laden en lossen). In dit model staat deze doorsteek in een beduidend lagere hiërarchie dan de doorlopende en op doorstroming gerichte centrumring, maar is een doorsteek wel mogelijk. De centrumring moet in dit model in twee richtingen worden aangegeven, omdat de centrumring in principe geen rondje is.



Figuur 11: Model Noord 3

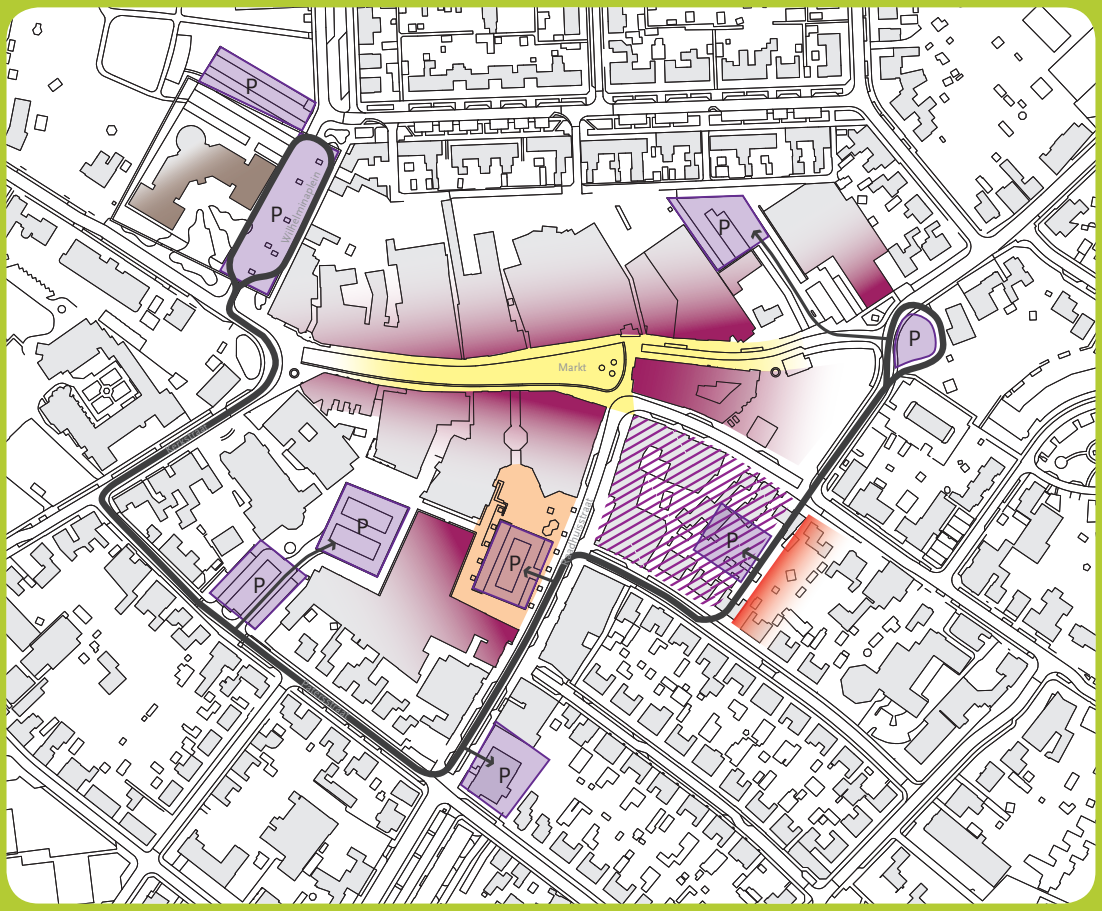


2.4. Uitwerking in scenario's Zuidoostzijde Centrum

Door het invullen van de opgave om de Ruijsstraat en Raadhuisstraat autovrij te maken dient de ontsluiting hier te wijzigen. In principe bestaan hiervoor twee hoofdscenario's en enkele kleine varianten daarop. Voor al deze modellen en varianten is nieuwe infrastructuur en herstructurering van bestaand bebouwd gebied nodig. Een eventueel derde model, die via bestaande infrastructuur verloopt, is de route via de Wietelstraat. Dit model voldoet echter niet aan het principe dat vanuit de centrumring de oriëntatie op het centrum gehouden wordt, de woonwijken te ontzien bij het centrumparkeren en parkeren en routing zoveel mogelijk aan elkaar en het centrum te koppelen. We beschrijven twee modellen. Ze vormen niet unieke modellen, die elkaar uitsluiten, maar kunnen ook als volgtijdelijke scenario's worden gezien.

Model 1 Beekstraat / Julianastraat

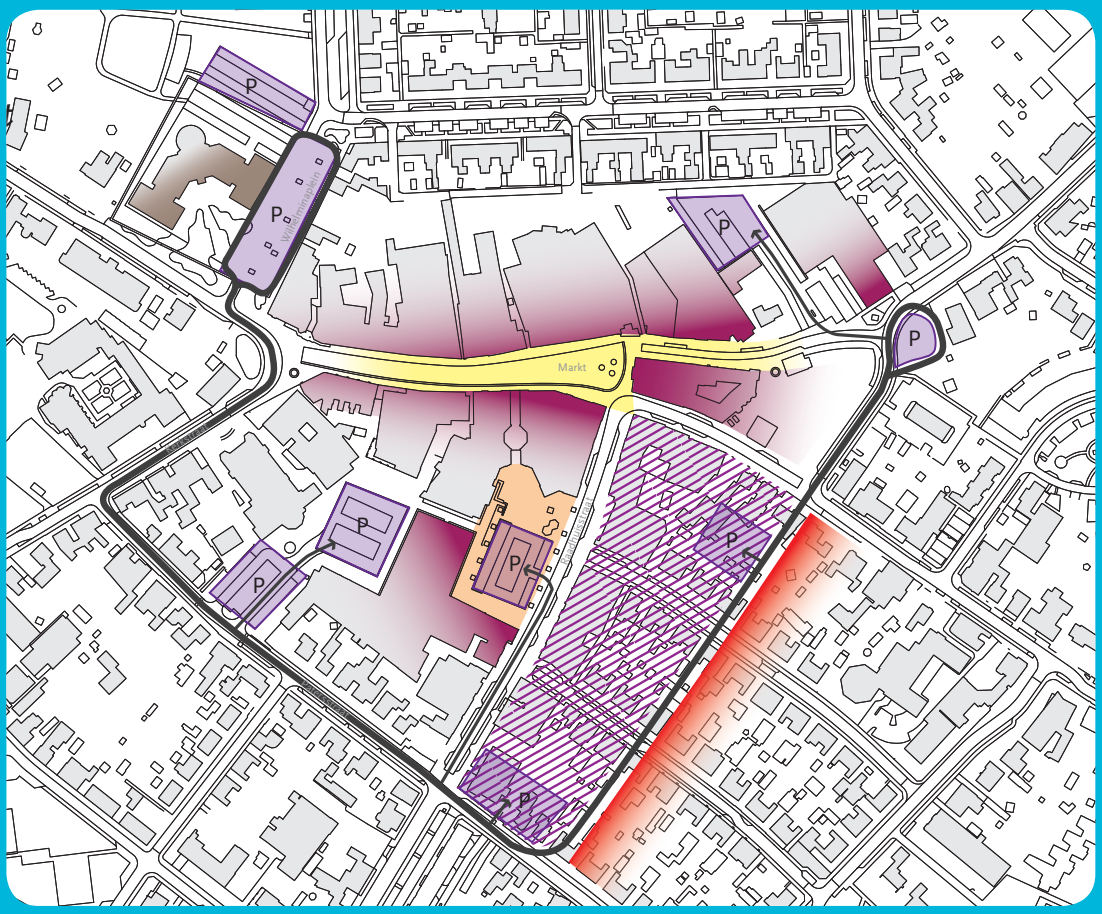
In dit model wordt de Beekstraat doorgetrokken tot de Julianastraat. De centrumring verloopt via deze route en takt ter hoogte van het Raadhuisplein weer aan op de Raadhuisstraat. Dit vormt daarmee dan ook de grens van het kernwinkelgebied. De doorbraak tot aan de Julianastraat maakt het mogelijk om het voetgangersgebied vanaf de markt uit te breiden op de Ruijsstraat tot aan de Beekstraat en het deel van de Raadhuisstraat vanaf de Markt tot aan de Julianastraat. Het Raadhuisplein blijft als aanliggend parkeerterrein goed bereikbaar vanaf de parkeerroute. Door het nieuwe autovrije deel tot aan de markt wordt voor de voetganger een conflictvrije verbinding gemaakt met de G2O-locatie. Het parkeren aan het Raadhuisplein blijft in dit model direct gekoppeld aan de centrumring. Het zuidelijke deel van de Raadhuisstraat blijft in dit model een aanloopstraat. Nieuwe winkels worden in het zuidelijke deel van de Raadhuisstraat niet toegestaan.



Figuur 12: Model Zuid 1

Model 2 Verlengde Beekstraat (tot de Patersstraat)
In dit model wordt de Beekstraat doorgetrokken tot de Patersstraat. De centrumring verloopt via deze route en de Raadhuisstraat blijft in zijn geheel buiten de centrumring. Ook hier geldt dat het rondom de G2O-locatie, de hoek Ruijsstraat-Raadhuisstraat, als voetgangersgebied ingericht kan worden. Omdat er geen doorgaand verkeer meer bestaat via de route Raadhuisstraat-Julianastraat, biedt dit mogelijkheden om het voetgangersgebied zowel in de Raadhuisstraat als in de Julianastraat nog verder uit te breiden. Het scenario biedt mogelijkheden om (een deel van) de parkeervraag die de nieuwe G2O-ontwikkeling met zich meebrengt op te vangen op het terrein van het voormalige postkantoor (hoek Paterstraat-Raadhuisstraat). Logischerwijs zou een ontsluiting van deze parkeerlocatie worden gerelateerd aan de Raadhuisstraat, omdat dit de 'inprikker' is vanuit zuidelijke richting.

Op dezelfde informele wijze waarop de twee parkeerlocaties van het Pastoor Huijbenplein (zuid en noord) en de parkeerlocaties achter de Prins Bernhardstraat met elkaar verbonden worden, kan nu ook een informele uitwisseling mogelijk worden gemaakt tussen de nieuwe locatie van het voormalige postkantoor en het Raadhuisplein. De geringe hoeveelheden verkeer over de Raadhuisstraat vormen hierin geen belemmering. De auto is immers te gast in het gebied, niet meer, niet minder. Mits een goede nieuwe parkeervoorziening gerealiseerd kan worden ter hoogte van de Patersstraat, kan ook gekozen worden voor een Raadhuisplein zonder parkeerfunctie.
In dit model wordt het gehele gebied tussen de verlengde Beekstraat en de Raadhuisstraat een transformatiegebied, dat op termijn bij het kernwinkelgebied kan gaan horen. Aan de oostzijde van de verlengde Beekstraat ontstaat een herstructureringsopgave, waarbij woonfuncties op de weg worden georiënteerd. Een variant op dit model is de doortrekking van de Beekstraat tot de Beatrixstraat. In dat geval takt de centrumring nog aan op het zuidelijk deel van de Raadhuisstraat. Hiermee wordt de herstructuringsopgave kleiner.



Figuur 13: Model Zuid 2

2.5. Betekenis van de modellen voor de locatie G2O

Bij de toetsing van ontwikkelingen op de locatie G2O wordt uitgegaan van de volgende punten:

- Er wordt uitgegaan van een parkeerring met ‘inprikkers’. Het bezoekende verkeer zal dus vrij gericht op zoek gaan naar parkeermogelijkheden;
- Ten aanzien van de scenario’s aan de zuidoostzijde van de centrumring wordt uitgegaan van een volgtijdelijke ontwikkeling van model 1 en model 2. Op lange termijn moeten gemaakte keuzes dus passen binnen het idee, dat de Beekstraat doorgetrokken kan worden tot de Paterstraat.

De verlengde Beekstraat moet een profiel en uitstraling hebben van een ontsluitingsroute. De parkeergarage wordt ontsloten vanaf de doorbraak van de Beekstraat. Deze keuze is logisch vanwege de toekomstige doortrekking van de verlengde Beekstraat. De garage heeft namelijk op deze locatie een directe relatie met de parkeerroute. Indien de toegang van de garage aan de Julianastraat zou liggen zou onvoldoende rekening worden gehouden met deze tweede fase. Bovendien krijgen de woningen aan de Julianastraat die tegenover de G2O-ontwikkeling liggen dan te maken met in- en uitrijdend verkeer voor de garage. De Julianastraat wordt ingericht als doorgaande route, maar kan op termijn ook een wandelgebied zijn. De Ruijsstraat en Raadhuisstraat krijgen volgens beide modellen een uitstraling en inrichting van autovrij gebied.



Figuur 14: Locatie G2O

Het aantal parkeerplaatsen (voorlopige prognose)
Bij het bepalen van het aantal parkeerplaatsen op de locatie G2O heeft een toetsing plaatsgevonden aan de parkeernormen van CROW. Aangezien het programma nog onzekerheden bevat kan nog geen definitieve toetsing plaatsvinden. Deze toetsing heeft plaatsgevonden op basis van een op 29 juni 2010 aangeleverd bouwprogramma.

Functie	M2
Retail (buiten Wellness)	3000
Wellness-retail	1700
Change (haar en beauty-specialist)	250
Alizonne (preventieve en cosmetische geneeskunde)	500
Wellness-sportschool	1500
Wellness-overige	2500
Wellness-horeca	5000
Nog in te vullen	4000
Verkeersruimte	2550

Bovenstaand bouwprogramma is globaal getoetst aan de parkeernormen van CROW. Panningen valt bij de CROW-systematiek onder de stedelijkheidsgraad 'weinig stedelijk' en het plangebied valt in de stedelijke zone 'centrum'. Niet alle functies zijn rechtstreeks te koppelen aan de categorisering die het CROW hanteert. Er zijn daarom enkele aannames gedaan die hieronder beschreven zijn. Door de onzekere factoren in het bouwprogramma is de parkeertoets slechts een indicatie van de verwachte gevolgen op de parkeerbalans in het centrum van Panningen.

Uitgangspunten / aannames:

- De retail (buiten Wellness) valt onder de categorie 'Wijk-, buurt- en dorpscentra, supermarkt' met een gemiddelde parkeernorm van 3,75 parkeerplaatsen per 100m2 BVO;
- De Wellness-sportschool valt onder de CROW-categorie 'dansstudio/sportschool' met een gemiddelde parkeernorm van 3,5 parkeerplaats per 100m2 BVO. Ook de Wellness-overige is onder deze categorie ingedeeld;
- De oppervlaktes voor Wellness-retail en Wellness-horeca zijn groter dan de oppervlakte van de sportschool. Het betreft hier waarschijnlijk niet alleen de ondersteunende voorzieningen voor het welness-deel. Daarom zijn deze twee onderdelen als autonome functie meegenomen in de parkeerbalans (categorie 'café/bar/discotheek/cafetaria' met een gemiddelde parkeernorm van 6 parkeerplaatsen per 100m2 BVO). Omdat de horeca is verbonden aan de Wellness functie is er voor gekozen om voor deze categorie de minimumnorm van 5 parkeerplaatsen per 100m2 BVO te hanteren;
- Change is ingedeeld onder de categorie 'commerciële dienstverlening' met een parkeernorm van 2,4 per 100m2 BVO;
- Alizonne valt onder de categorie 'arts/maatschap/kruisgebouw/therapeut' en heeft een gemiddelde parkeernorm van 1,75;
- Voor het deel 'nader in te vullen' is uitgegaan van een gemiddelde parkeernorm van 3,5 parkeerplaats per 100m2 BVO zodat dit redelijkerwijs de norm voor retail of wellness benaderd.

Met bovenstaande uitgangspunten kan het benodigd aantal parkeerplaatsen berekend worden (zie onderstaande tabel). Op dit aantal parkeerplaatsen is vervolgens met behulp van aanwezigheidspercentages een correctie uitgevoerd waardoor meer rekening is gehouden met mogelijk dubbelgebruik van parkeerplaatsen van de verschillende doelgroepen op specifieke tijdstippen.

Functie	M2	CROW-norm per 100 m2	Absoluut aantal pp
Retail (binnen en buiten wellness)	4700	3 – 4,5 (gem 3,75)	176
Change (haar en beauty-specialist)	250	2,3 – 2,5 (gem 2,4)	6
Alizonne (preventieve en cosmetische geneeskunde)	500	1,5 - 2 (gem 1,75)	9
Wellness (sportschool en overige)	4000	3 – 4 (gem 3,5)	140
Horeca	5000	5 – 7 (gem 6)	250
Nog in te vullen	4000	3,5	140
Totaal	**18450**		**721**

Gecorrigeerd met de aanwezigheidspercentages is er een netto parkeerbehoefte van ongeveer 610 parkeerplaatsen vanwege de ontwikkeling van G2O op de drukste dag (zaterdagmiddag). De bestaande parkeerdruk vanuit het huidige plangebied betreft een vraag naar 100 parkeerplaatsen. Binnen het bestaande bouwprogramma van G2O wordt voorzien in 110 parkeerplaatsen. Dit betekent dat de ontwikkeling van G2O extra druk legt op de openbare ruimte met een vraag van ongeveer 400 parkeerplaatsen

Parkeerdruk afgezet tegen locatie.
De bezettingsgraad van de parkeerplaatsen in Panningen in de bestaande situatie ligt gemiddeld tussen de 50 en 60%. Wat opvalt, is de scheve verdeling van de bezetting van parkeerplaatsen. Het westelijk deel van het centrum rondom het gemeentehuis en het zwembad heeft relatief lage bezettingsgraden. Hetzelfde geldt voor het parkeerterrein bij Videoland aan de zuidzijde. De parkeerplaatsen van het Pastoor Huijbenplein en de parkeerplaatsen in het gebied rond de Beekstraat, Ruijsstraat en Markt kennen daarentegen juist een hoge bezettingsgraad.

De extra parkeerdruk die wordt veroorzaakt door de realisatie van G2O drukt met name op het gebied rond de Beekstraat, Ruijsstraat en Markt. Parkeerterrein Beekstraat (op zaterdag een bezetting van 98%) en de Markt – Ruijsstraat (op zaterdag een bezetting van 77%) kunnen deze extra parkeerdruk niet opvangen. Ook de parkeergelegenheid van de Julianastraat heeft op zaterdag een bezettingsgraad van 77%. Deze straat is als woonstraat niet geschikt om extra parkeergelegenheid aan het centrum te bieden.

Geconcludeerd kan worden dat de extra parkeervraag die opgeroepen wordt door toevoeging van het plangebied G2O op enigerlei wijzen opgevangen moet worden.

LOS stadomland B.V.

Postbus 142
5201 AC ‘s Hertogenbosch

Veemarktkade 8
5222 AE te ‘s Hertogenbosch.

Tel: 073 - 7113770

info@losstadomland.nl
www.losstadomland.nl

Verkenning ontwikkeling | **centrum Panningen**