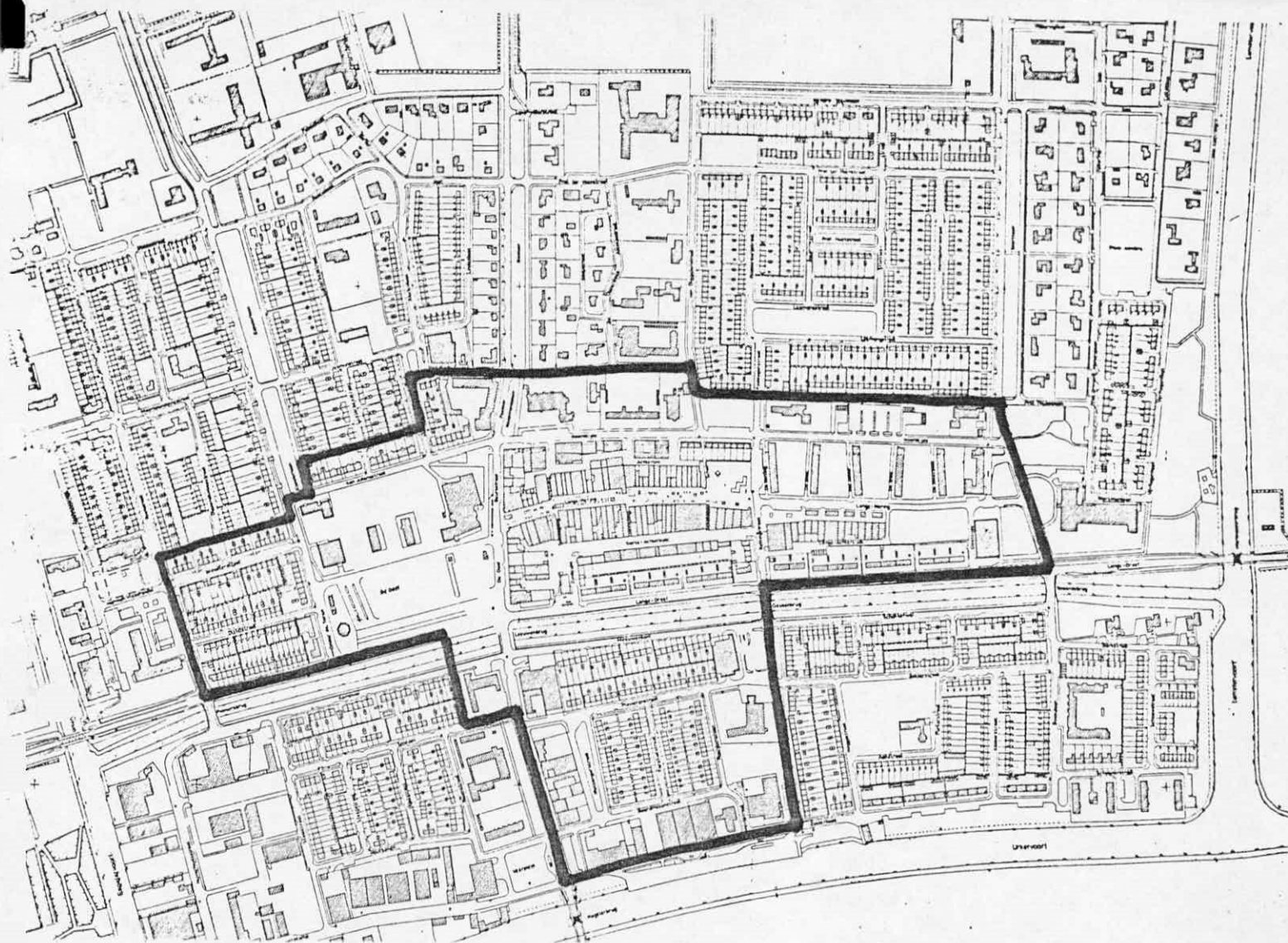




GEMEENTE NOORDOOSTPOLDER

Vastgesteld door de raad van de gemeente
Noordoostpolder dd. 28.02.1980
nr. 1533-11

De secretaris,

De voorzitter

[Handwritten signature of the Secretary]
[Handwritten signature of the Chairman]

BESTEMMINGSPLAN EMMELOORD-CENTRUM 1

JULI 1979
1152-166
(gewijzigd vastgesteld februari 1980)

Toelichting

INHOUD:

Pagina:

Inleiding	3
De structuur van het gebied	5
Het winkelen	7
Het verkeer	9
Kantoren	17
Sociaal-kulturele en overige instellingen	18
Ambachtelijke bedrijven	18
Wonen in het centrum	19
De tekeningen	23
Overleg	26

- Bijlage - hoofdstuk 7 uit verkeersfacetplan voor Emmeloord, konkretisering 1976;
- kwantitatieve benadering van het parkeren (1976, adviesburo voor
verkeer en vervoer, ir. P.H. Hofstra, Groningen).

Inleiding

Hoewel het stadscentrum van Emmeloord nog in een betrekkelijk recent verleden aan de hand van weloverwogen stedenbouwkundige plannen is gebouwd, is er geen bestemmingsplan dat de bestemmingen en het gebruik van gronden en gebouwen regelt. Daardoor kan het gemeentebestuur slechts gebrekkig leiding geven aan de verdere ontwikkeling van dit zo centrale gebied. Er bestaat integendeel gevaar dat sommige partikuliere initiatieven nadelig zullen ingrijpen in die ontwikkeling.

Bovendien mag worden verwacht dat het gemeentelijke beleid niet uitsluitend binnenskamers wordt voorbereid en gevoerd, zodat de totstandkoming van een openbaar bestemmingsplan, waarin de grondslag voor dat beleid wordt gegeven een eis van de tijd is.

Zulk een bestemmingsplan nu dient te worden voorbereid aan de hand van onderzoek naar de feitelijke situatie en van de problemen die daarin opgesloten liggen, en/of zich bij de verdere ontwikkeling nog zullen doen gevoelen.

Door de kern van het onderzoek te leggen in de gevestigde situatie worden onnodige, al te theoretische studies vermeden, anderzijds is bekend dat een al te nadrukkelijk aansluiten bij de bestaande situatie het zicht op toekomstige mogelijkheden kan belemmeren. Deze overwegingen hebben er toe geleid dat de voorbereiding van het bestemmingsplan zich over een betrekkelijk lange periode heeft uitgestrekt, waarin telkens verschillende onderdelen in studie waren, dan weer naar het onderlinge verband en de toekomstverwachtingen is gezocht. Afsluitend is tenslotte getracht om de structuur van het geheel en de samenhang van afzonderlijke problemen nogmaals duidelijk te maken, zonder opnieuw de afzonderlijke facetten uit te diepen en toch de voorwaarden te scheppen waarbinnen de overweging van allerlei details later nog op evenwichtige wijze kan worden hernomen en tot konkrete beleidsmaatregelen kan voeren.

De structuur van het gebied

Het kaartje op pagina 4 geeft de begrenzing en de hoofddeling aan van het gebied dat in dit bestemmingsplan is begrepen. De begrenzing is betrekkelijk willekeurig, beoogt de omvang van het bestemmingsplan te beperken, en toch de meest wezenlijke problemen daarin te betrekken.

De kern van het gebied ligt aan de Lange Nering, waar de centrumwinkels van Emmeloord gekonsentreerd zijn. Daarbij sluit de Deel aan, waar belangrijke kantoren en openbare voorzieningen gegroepeerd liggen, alsmede enkele kleine konsentraties van bijzondere gebouwen aan de noordrand van het winkelgebied.

Met de aansluitende of tussenliggende woonblokken is dit een aaneengesloten centrale zone noordelijk langs de Korte en Lange Dreef.

Ook zijn in het plangebied opgenomen gemengde zones met ambachtelijke bedrijven en bijzondere gebouwen langs de Nagelerstraat, Zuiderkade en C. Dirkszstraat.

Wij zullen hier allereerst aandacht geven aan het winkelcentrum, dat voor iedereen het meest markant als centrumgebied wordt ervaren, dan het verkeerssysteem en de parkeerakkommodatie bespreken, om vervolgens de verschillende aansluitende centrumfuncties te bezien. Tenslotte zal aandacht worden gegeven aan de verbindende woongebieden en hun specifieke bijdrage in het centrumgebeuren.

WINKELS EN HORECA JAN. 1979
FIG. 2

Het winkelen

De centrumwinkels liggen gekonsentreerd langs de Lange Nering die als winkelpromenade is ingericht en die zich naar het oosten uitstrekt tot aan de vestiging van Albert Heyn. Daarbuiten liggen binnen de begrenzing van het plan nog wat winkels, met name langs de Zeeasterstraat, Boterbloemstraat en Noordzijde, die meer het karakter hebben van buurtvoorzieningen. Langs de Zuiderkade zijn, naast de bestaande winkel, sinds kort twee panden eveneens als winkel in gebruik.

Wat het algemene vooruitzicht van deze winkels betreft kan worden teruggegrepen op de nota "Detailhandel in de Noordoostpolder" van het C.I.M.K. uit augustus 1977. Omdat het hoofdwinkelapparaat een betekenis heeft die boven de eigen wijk uitgaat zal de verwachte toename van de bevolking zich gunstig doen gelden. Het valt daarom ook niet te verwachten dat de positie van enkele meer perifeer gelegen winkels in het centrum veel zal wijzigen.

Het hoofdwinkelcentrum omvatte in 1977 72 vestigingen met een totale verkoopruimte van 11.540 m². Dat is bijna 70% van het totale winkeloppervlak in de plaats Emmeloord. In het hoofdwinkelcentrum is in vergelijking met centra van dezelfde omvang de branche "overige goederen" oververtegenwoordigd en het warenhuis ondervertegenwoordigd. De verhouding tussen de sektor voedings- en genotmiddelen en duurzame en overige goederen is evenwichtig.

De gemiddelde vestigingsgrootte van de winkels in het centrum van Emmeloord is duidelijk groter dan in overeenkomstige situaties elders. Het kleinbedrijf is veel minder en het middelgrootbedrijf veel sterker vertegenwoordigd. Het grootwinkelbedrijf ontbreekt daarentegen geheel.

Het verzorgingsgebied van het hoofdwinkelcentrum kan in drie zones worden gesplitst. In de eerste plaats wordt de kern Emmeloord zelf onderscheiden. In 1975 bedroeg het inwonertal er rond 15.200 personen. Tot het primaire verzorgingsgebied worden vervolgens de dorpen Espel, Creil, Rutten, Bant, Luttelgeest, Marknesse, Kraggenburg, Ens, Nagele en Tollebeek beschouwd. Ook de bevolking van het landelijke gebied hoort tot dit verzorgingsgebied, dat in totaal circa 18.350 inwoners omvat. Tenslotte wordt nog van een sekundair verzorgingsgebied uitgegaan, bestaande uit de gemeenten Urk, Brederwiede, IJsselham en de bewoningskern Swifterbant. Ook de bevolking van de gemeente Lemsterland is georiënteerd op het kernwinkelapparaat van Emmeloord. In dit verzorgingsgebied wonen + 39.000 inwoners. Het hoofdwinkelcentrum van Emmeloord vervult derhalve een functie voor ongeveer 72.550 mensen.

De bewoners van Emmeloord besteden + 75% van hun bestedingen voor voedings- en genotmiddelen en + 85% van de bestedingen voor duurzame en overige goederen binnen het eigen hoofdwinkelcentrum.

De oriëntaties van de konsumenten uit de dorpen en het landelijke gebied op het winkelapparaat van Emmeloord zijn eveneens hoog. Van de totale winkelbestedingen in de voedings- en genotmiddelen wordt er rond 41% en in de duurzame en overige goederen rond 53% besteed. Ook uit het sekundair verzorgingsgebied stroomt de nodige koopkracht naar Emmeloord. In de voedings- en genotmiddelensektor is dit + 14% en in de duurzame en overige goederensektor + 17% van de winkelbestedingen. Het merendeel van deze bestedingen zal naar verwachting in het hoofdwinkelcentrum worden uitgegeven. De in 1975 gerealiseerde toonbankbestedingen in het hoofdwinkelapparaat bedroegen rond f 70,2 miljoen. Hiervan was circa f 27,5 miljoen van buiten de kern zelf afkomstig.

In 1985 zal het winkelcentrum van Emmeloord een funktie voor rond 82.000 à 84.000 inwoners vervullen. In de plaats Emmeloord zullen dan 20.500 tot 22.600 inwoners wonen. Het primaire verzorgingsgebied telt dan ongeveer 18.500 inwoners en het sekundair verzorgingsgebied herbergt circa 43.000 inwoners.

De te verwachten toonbankbestedingen in geheel Emmeloord zullen in de periode tot 1985 stijgen tot een bedrag van f 161,7 à f 170,8 miljoen. Hiervan zal rond 73,9 miljoen van buiten Emmeloord afkomstig zijn (prijspeil 1977).

Rekening houdend met een omzetclaim van de gevestigde winkeliers ter grootte van 125,5 miljoen gulden bedraagt het uitbreidingspotentieel rond 36,2 à 45,3 miljoen gulden. Uitgedrukt in m² betekent dit, dat de winkelruimte in Emmeloord met 4920 à 6160 m² bedrijfsvloeroppervlak kan worden uitgebreid.

Het hoofdwinkelapparaat van Emmeloord floreert dan ook. De omzet per m² verkoopvloeroppervlak (de vloerproduktiviteit) ligt aanmerkelijk boven die in vergelijkbare centra. De relatief geringe huisvestingskosten die opgebracht moeten worden, versterken nog de economische positie van de winkeliers. Een verdere uitbouw van het bestaande winkelapparaat moet dan ook als wenselijk worden beschouwd. De bestaande investeringslust en de plannen op korte termijn wijzen in deze richting. Wanneer de gunstige leeftijdsstructuur, het geringe aantal winkeliers dat de exploitatie wil beëindigen en de overwegend positieve mengingen aangaande het funktioneren van het eigen winkelapparaat in beschouwing wordt genomen, dan zijn er van winkelierszijde voldoende elementen voor een voortzetting van de huidige positieve ontwikkeling in de toekomst aanwezig.

Een deel van de winkeluitbreidingen in Emmeloord zal buiten het centrum plaatsvinden. Het nieuwbouwpotentieel in het centrum komt hierdoor op rond 2960 tot 4110 m² b.v.o. Rekening houdend met de in 1978 voltooide nieuwbouw aan het oosteinde van de Lange Nering blijft er 1330 tot 2480 m² b.v.o. over.

Deze uitbreidingsmogelijkheid zal bij voorkeur in de branche warenhuis moeten worden gezocht of in een bedrijf met een warenhuisachtig assortiment. Teneinde de attractiviteit van het hoofdwinkelgebied zoveel mogelijk te verhogen zal de voor deze uitbreiding vrij te houden ruimte moeten aansluiten op de huidige bestaande winkelstructuur. Met name is gedacht aan de direkte omgeving van de Kettingstraat.

Daarmee zal dan een duidelijke afronding en voltooiing van het winkelcentrum worden verkregen, waarna verdere uitbreiding niet goed meer mogelijk en evenmin nog urgent lijkt. Een eventuele verdere ontwikkeling zal zich dan gaan richten op een intensivering van het gebruik van de winkelruimte, met zonodig verdringing van bepaalde minde centrumgebonden funkties naar hoger gelegen verdiepingen en/of de buurtwinkelcentra.

Het verkeer

Het verkeersfacetplan voor Emmeloord dat thans grotendeels is gerealiseerd, heeft mede ten grondslag gelegen aan het centrumplan. Allereerst zal in dit deel van de toelichting de oude situatie bekeken worden, vervolgens komt de gewijzigde situatie aan de orde.

a. De oude situatie

De twee belangrijkste verkeersroutes in Emmeloord verlopen in oost-westelijke richting (via de Lange en Korte Dreef) en in noord-zuidelijke richting (via de Beursstraat en de Nagelerstraat). Beide verbindingen komen nabij De Deel samen. In mindere mate speelt de route Espelerlaan, Onder de Toren, die uitkomt op de Korte Dreef, een rol in het verkeersgebeuren. Bovenstaande verbindingen zijn zowel voor het interne als het eksterne verkeer van belang. Dit betekent dat het merendeel van het verkeer, dat een herkomst of bestemming in Emmeloord heeft, zich via het centrum verplaatst.

Een bijkomend probleemveld wordt gevormd door de inrichting en dimensionering van de wegen. Er bestaat geen duidelijk verschil tussen hoofdwegen voor het doorgaande verkeer, en ontsluitingswegen, bestemd voor het verkeer met een herkomst of bestemming in het centrum.

Het openbaar vervoer, dat uitsluitend per bus geschiedt, en hoofdzakelijk op een bovengemeentelijk nivo funktioneert, heeft de beschikking over een busstation aan de westzijde van de Deel.

Een deel van de van oost naar west lopende Lange Nering is tot voetgangerszone omgebouwd. Dit wandelgebied ligt tussen de Kettingstraat en de Beursstraat. Het is het gedeelte van het hoofdwinkelgebied met winkels aan beide kanten van de straat.

In het centrum van Emmeloord bestaat geen beperking van parkeerduur. Op De Deel en in het gebied direkt rond het hoofdwinkelgebied is de meeste parkeerruimte te vinden. Globaal genomen komen in het gedeelte van het centrum dat door de Sportlaan, de Noordzijde, de Koningin Julianastraat, Onder de Toren, en de Lange en Korte Dreef is begrensd, 950 parkeerplaatsen voor.

De voorzieningen voor het fietsverkeer zijn in het centrum van Emmeloord zeer beperkt. Hoewel de fiets in het totale vervoer (+ 35% van alle verplaatsingen tegenover de auto 60%) een belangrijke rol speelt, ontbreken er fietspaden en fietsstroken. Dit betekent dat op druk gebruikte routes het langzaam- en snelverkeer niet gescheiden zijn. Mede gezien het grote aantal jeugdige verkeersdeelnemers (scholieren!) in Emmeloord vraagt deze situatie om verbetering.

b. Situatie na realisering van het verkeersfacetplan

Het effect van de realisering van de rondweg om Emmeloord, op het verkeersaanbod in het centrum van Emmeloord, zal nauwelijks merkbaar zijn. Uiteraard heeft de rondweg een spreidende funktie voor het inkomende en uitgaande en het doorgaande verkeer. Deze verkeerssoorten zullen meer gebruik maken van de rondweg om hun bestemming te bereiken en daardoor de wegen in het centrum mijden. Tegelijkertijd zal echter - mede in verband met het gereedkomen van woningen in de nieuwe woonwijken van Emmeloord - het verkeer met als bestemming het stadscentrum toenemen. Een afname van het verkeer in het centrum is danook niet te verwachten.

De realisatie van de rondweg om de bebouwde kom van Emmeloord, zal naar verwachting nauwelijks tot een vermindering van het verkeer in het centrum bijdragen. Omdat de te bouwen wijken Noord en De Zuidert gebruik zullen maken van het bestaande wegennet moet zelfs met een toename van de verkeersbelasting worden gerekend. Hierbij moet vooral gedacht worden aan de Beursstraat, de Nagelerstraat en Onder de Toren. Knelpunten zullen vooral kunnen ontstaan op de plaatsen waar de verschillende verkeersstromen samenkomen.

De bestaande situatie staat geen grootschalige ingrepen in het centrumgebied toe. Toch zal het ontstaan van sluiproutes door de woongebieden voorkomen dienen te worden. Ook zal voor de voetganger en de fietser verbetering worden nagestreefd, overeenkomstig hun aandeel in het totale verplaatsingspatroon. Bovendien zal de positie van het openbaar vervoer, met name binnen Emmeloord zelf, versterkt moeten worden.

Ter ontlasting van de Korte Dreef, Lange Dreef is een alternatief gemaakt door de route via de Europalaan, de Moerasandijviestraat, de Koningin Julianastraat, de Noordzijde en de Sportlaan aantrekkelijker te maken. Een ontlasting van de Nagelerstraat is niet goed mogelijk omdat enerzijds de route Zuiderkade, Bossulaan door een woongebied loopt en de route Bouwerskamp, Nijverheidsstraat minder goede aansluitingsmogelijkheden op de Korte Dreef heeft. Het verkeersfacetplan beoogt om het verkeer in de Nagelerstraat te konsentreren. Door de Beursstraat tussen de Lange Dreef en de Noordzijde af te sluiten kan de verkeersafwikkeling op de kruising met de Nagelerstraat worden verbeterd.

Met het ontstaan van een T-kruising worden de afslaande bewegingen makkelijker gemaakt. De eventuele en nog toekomstige afsluiting van de Beursstraat betekent wel dat er een verkeerstoename in Onder de Toren te verwachten valt. Ook betekent dit dat de route langs de Noordzijde, Koningin Julianastraat verder wordt gestimuleerd. Het afgesloten gedeelte van de Beursstraat kan tot voetgangersgebied worden omgebouwd. De overige wegen in het centrum zullen, wanneer dit nodig blijkt, wat betreft hun inrichting zo goed mogelijk aan hun toekomstige functie moeten worden aangepast. Het gaat daarbij om maatregelen van verkeersregulerende aard.

Hoewel het verkeersvrij maken van de Beursstraat op lange termijn bezien wellicht noodzakelijk zal zijn, is thans nog geen tijdstip aan te geven waarop dit zijn beslag zal moeten krijgen. Dit tijdstip zal enerzijds afhangen van de ontwikkeling van de verkeersstromen in het centrum en anderzijds van de behoefte om aan het voetgangersgebied een aantrekkelijke uitbreiding te geven. Zeker wanneer het warenhuis aan het "Kettingplein" zal zijn gerealiseerd, is er alles voor te zeggen om als tegenhanger van dat plein ook aan de westzijde een voor het publiek erg interessant punt aan het voetgangersgebied toe te voegen. De Beursstraat en het oostelijk deel van de Deel, met de markt, het Voorhuys en de dagwinkeltjes, lenen zich daarvoor zeer goed.

Wel wordt thans voorgesteld de Kettingstraat voor het doorgaande verkeer af te sluiten, zodat hier een groot voetgangersplein zal ontstaan in het centrum van de Lange Nering. De Lange Nering-oostzijde kan dan eenrichtingsverkeer voor auto's worden met verkeer in oostelijke richting. Een duidelijk gemarkeerd fietspad wordt gemaakt voor de fietsers in de tegengestelde richting. Voor het fietsverkeer in noord-zuid richting komt er tevens een fietspad ten oosten van de Kettingflat. Deze ingreep hangt ten nauwste samen met de ontwikkelingen van een warenhuis en andere winkels rond het toekomstige Kettingplein.

Een totale scheiding van het langzame en het snelverkeer zal in het centrum niet realiseerbaar zijn, vanwege het gebrek aan ruimte. Wel leidt het aanbrengen van fietsstroken tot een verduidelijking van de situatie, waardoor de verkeersveiligheid wordt vergroot. Met name de Lange Dreef en de Nagelerstraat zullen beter op de fietser worden afgestemd.

Hoewel derhalve het bestemmingsplan voor het centrum ook ten aanzien van het verkeer zoveel mogelijk uitgaat van de bestaande situatie, moet toch met een aantal wijzigingen worden gerekend.

Deze betreffen met name:

1. uitvoering van het resterende deel van het door de raad vastgestelde deel "konkretisering 1976" van het verkeersfacetplan voor Emmeloord;
2. de verkeerscirculatie in en rond het stadscentrum;
3. de parkeersituatie in en rond het stadscentrum.

ad 1. De uitvoering van het verkeersfacetplan heeft reeds geleid tot een aantal wijzigingen, die betrekking hebben op:

- Lange Dreef;
- Korte Dreef;
- kruispunt Moerasandijviestraat/Espelerlaan;
- kruispunt Espelerlaan/Julianastraat;
- kruispunt Julianastraat/Beursstraat;
- kruispunt Noordzijde/Sportlaan;
- rekonstruktie Nagelerstraat.

De hiervoor genoemde wijzigingen zijn in het algemeen gerealiseerd binnen de reeds beschikbare openbare verkeersruimte.

ad 2. Dit voor de toekomst gedachte schema wijkt in een aantal opzichten af van de nu aanwezige situatie. Zo zal de ontwikkeling van het "Kettingplein" het wenselijk maken om de Kettingstraat tussen Noordzijde en Lange Nering aan het autoverkeer te onttrekken. Een dergelijke onttrekking is mogelijk, omdat de in het verkeers-facetplan benadrukte route Smedingplein-Noordzijde-Julianastraat en de daarlangs gelegen parkeerfaciliteiten dit centrumgedeelte ook voor de auto reeds goed bereikbaar maken.

De ontwikkeling van het "Kettingplein" zal het tenslotte ook wenselijk maken om langs de Noordzijde nieuwe parkeervoorzieningen te realiseren.

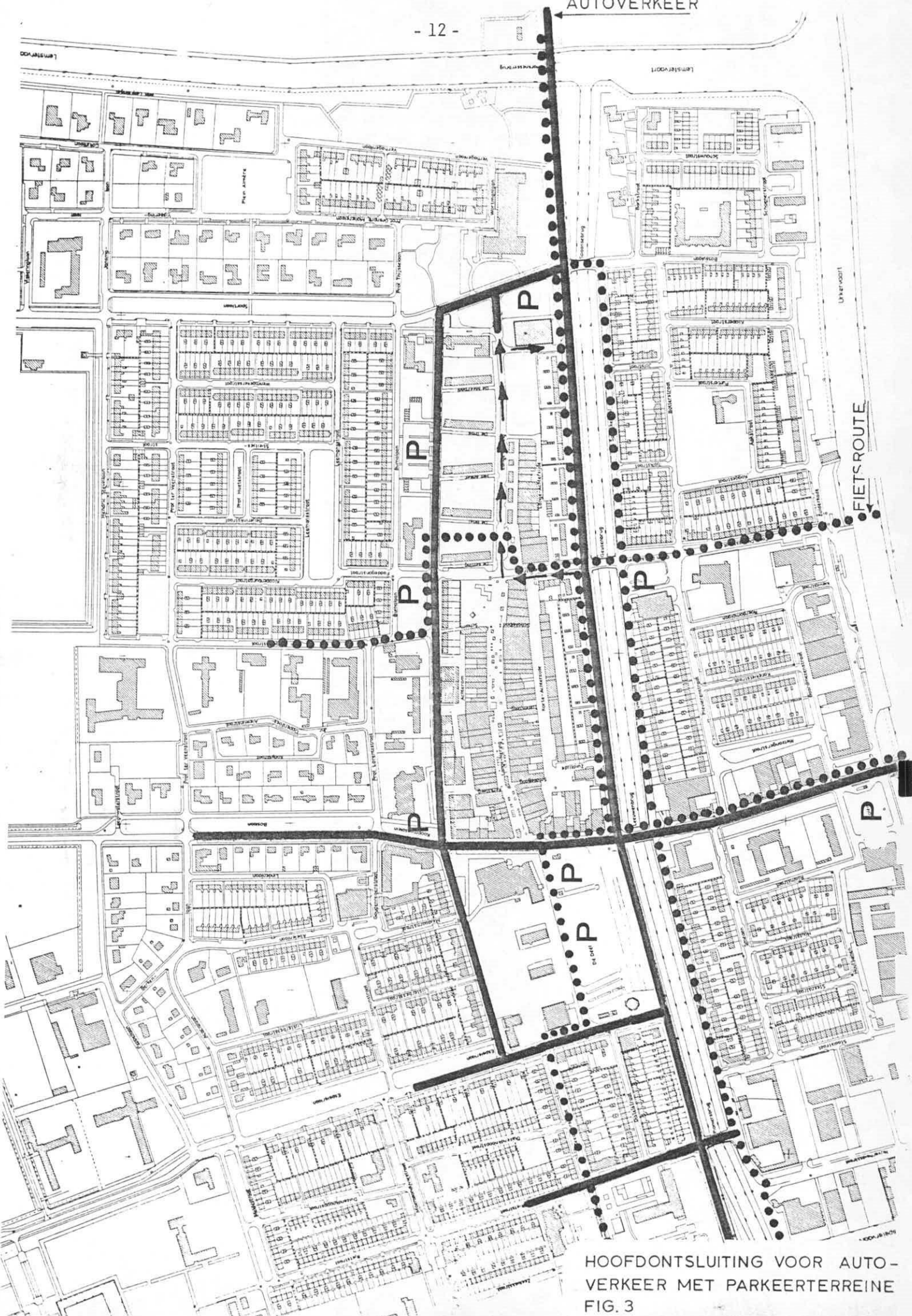
Tenslotte is er voor het autoverkeer nog een wijziging opgetreden door de rekonstruktie van De Deel. Hoewel zowel de parkeerfunctie van De Deel als de bereikbaarheid ervan vanaf de Beursstraat en vanaf Onder de Toren onverkort gehandhaafd worden, zal de toegang vanaf Onder de Toren relatief belangrijker worden nu de toegang nabij de Leeuwenbrug is afgesloten.

Ten aanzien van het openbaar vervoer is de belangrijkste wijziging dat er ter hoogte van de Kettingstraat nabij de Geuzenbrug een extra bushalte wordt aangelegd. Ten aanzien van de afwikkeling van het fiets- en voetgangersverkeer zijn naast de reeds bestaande voorzieningen, vooral de drie volgende routes van belang (figuur 3):

AUTOVERKEER

FIETSRUTE

HOOFDONTSLUITING VOOR AUTO-
VERKEER MET PARKEERTERREINE
FIG. 3



2/3 tweede

- De Zuidert/Cornelis Dirkszstraat/Kettingstraat/Van Diggelenstraat/onderwijsvoorzieningen in noordelijk Emmeloord binnen de vaarten
- Emmeloord-West/Harmen Visserplein/Zeeasterstraat/Stadscentrum.
- langs het ziekenhuis over de nieuwe fietsbrug over de Espelervaart, via Kampwal verder in oostelijke richting.

Voor de eerstgenoemde route is het ten zeerste gewenst om de omgeving van het "Kettingplein" zodanig in te richten, dat ook de doorgaande fietsers naar de Van Diggelenstraat kunnen rijden, teneinde een logische en aantrekkelijke route tot stand te kunnen brengen. Ook de laatstgenoemde fiets-/wandelroute heeft een aantal konsekwenties. Zo zal er nabij het politieburo een tracé moeten worden vastgesteld, dat aansluiting geeft op het Harmen Visserplein. Vanaf dit plein kan het stadscentrum bereikt worden via de Zeeasterstraat.

Daarnaast kan ook de Distelstraat een functie vervullen voor voetgangers en fietsers tussen het stadskantoor en omgeving en De Deel. Deze functie is te meer van belang omdat de rekonstruktie van de Korte Dreef tot een versmalling van het trottoir en daarmee tot een onaantrekkelijkere wandelroute heeft geleid. In samenhang met de stedenbouwkundige situatie zal nog nagegaan moeten worden of een en ander een andere inrichting van Zeeasterstraat en Distelstraat wenselijk maakt.

Ook deze wijzigingen kunnen worden gerealiseerd binnen de beschikbare openbare verkeersruimte.

ad 3. In het rapport "konkretisering 1976" is uitgebreid ingegaan op de parkeer-situatie in en rondom het stadscentrum, waarbij de volgende konklusies konden worden getrokken (bijlage):

- tot circa 1980 kan de huidige parkeerakkommodatie in de te verwachten behoefte voorzien
- op langere termijn zal een uitbreiding met circa 250 parkeerplaatsen nodig zijn
- reeds op korte termijn zijn op bepaalde plaatsen parkeerduurbeperkende maatregelen gewenst, opdat de parkeerbehoefte op een evenwichtige wijze over de verschillende akkommodaties wordt verdeeld.

In het gedeelte ten zuiden van de Vaart zijn geen parkeerproblemen. In de woonstraten is voldoende ruimte voor langsparkeren voor de $\pm$ 120 woningen. Daarnaast bieden de parkeerpleinen, Veerplein en Cornelis Dirkszplein voldoende ruimte voor de bedrijven.

Ten noorden van de Lange Nering vragen de winkels en kantoren ekstra parkeervoorzieningen. Een goede bereikbaarheid van het centrum is een belangrijk gegeven in het belang van het centrum. Voor diegenen die per auto komen is het gewenst dat zij snel een parkeerplaats vinden en niet ten gevolge van rondrijden de verkeerswegen ekstra belasten. Bij het inkopen van dagelijkse behoeften, waarvan de aankoopduur meestal kort is, zal een parkeerplaats dicht bij de winkel nodig zijn. Wanneer men echter geruime tijd in het centrum wil vertoeven of ergens in een winkel, bank of kantoor werkzaam is, kan een parkeerplaats op wat grotere afstand gebruikt worden. Sinds 1976 (konkretiseringsplan) zijn al enkele situaties gewijzigd en verbeterd. De Deel en het Pastoor Koopmansplein zijn heringericht, de Lange Nering-oostzijde is afgebouwd. Op dit moment zijn in het centrumgebied $\pm$ 1175 parkeerplaatsen (figuur 4). De winkeluitbreiding van de Lange Nering heeft de vraag naar parkeerplaatsen door bezoekers en ten gevolge van het aantal arbeidsplaatsen vergroot.

Ten gevolge van de veranderingen rondom het "Kettingplein" zullen enkele parkeerplaatsen (26) verdwijnen. De wijziging van het "Bumaplein" (80) en een herstrating van de Lange Nering oostzijde zullen het aantal parkeerplaatsen verhogen.

In totaal zullen dan in het centrum 1225 parkeerplaatsen zijn.

Tevens ligt het in de bedoeling om tussen de meergezinshuizen aan de Noordzijde parkeerplaatsen te kreëren voor de bewoners ervan. Deze parkeerplaatsen zijn bereikbaar vanuit de Noordzijde. In het bestemmingsplan zijn hiervoor ruime terreinen aangegeven zodat het mogelijk is bij een definitieve detaillering een parkeerplaats te maken die door de schakering van de vakken en ruime mogelijkheden voor struiken en bomen toch een plezierige en vooral "groene" indruk geeft. In totaal komen er dan nog 100 parkeerplaatsen bij.

Voor een berekening van de parkeerbehoefte wordt verwezen naar de bijlage, waarbij een onderzoek is gedaan aan de hand van de op dat moment werkelijke behoefte.

Uitgaande van het winkelverkoopvloeroppervlak, de woningen en de arbeidsplaatsen is tevens met algemene normen een globale behoefteraming te maken.

Onderzocht kan worden de behoefte op:

- een normale werkdag: geraamd wordt dat 50% van de bewoners de auto laat staan; 85 à 90% van de arbeidsplaatsen in de kantoren is bezet en 50% van deze mensen komt met de auto; de winkels zijn geopend en het bezoek is gering;
- marktdag: er is ekstra bezoek voor de markt, terwijl enkele parkeerplaatsen door de markt in beslag worden genomen;
- koopavond en zaterdag: er is een druk bezocht winkelcentrum en de kantoren zijn gesloten.

Woningen

Er zijn ten noorden van de Lange Dreef $\pm$ 400 woningen. Het autobezit wordt geraamd op 1 à 1,1 auto per woning. De aantallen auto's die een parkeerplaats in beslag nemen op een normale werkdag en op de koopavond wordt geraamd op respectievelijk 50% en 80% of 200 en 350.

Winkels

Uitgegaan wordt van 4,5 + 1 parkeerplaats per 100 m² verkoopvloeroppervlak (v.v.o.) voor respectievelijk bezoekers en arbeidsplaatsen.

Het aantal v.v.o. bedraagt:

- | | |
|----------------------------|-----------------------|
| - in 1976 was aanwezig | 11.500 m ² |
| - uitbreiding Lange Nering | 1.600 |
| - warenhuis | 2.200 |
| - oostzijde "Kettingplein" | 2.000 |

17.300 m²

Benodigde aantal parkeerplaatsen 850 à 1000 op de koopavond. Voor een normale werkdag kan gerekend worden met ongeveer eenderde of 300 à 350 plaatsen.

Kantoren

Er is ongeveer 17.000 m² kantoorvloeroppervlak met 700 arbeidsplaatsen. Er zijn dan maximaal 350 parkeerplaatsen nodig.

Dit geeft het volgende overzicht:

	normale werkdag	marktdag (zeer globaal, afhanke- lijk van min of meer regionale functies)	koopavond
woningen	200	200	350
winkels	300 à 350	600	850 à 1000
kantoren	300 à 350	300 à 350	-
totaal	800 à 900	1100 à 1150	1200 à 1350

De koopavond is derhalve maatgevend. Indien gesteld wordt dat een bezettingsgraad van 85 à 90% aangehouden moet worden zijn er in het centrum in de toekomst ongeveer 1500 parkeerplaatsen nodig. Er zijn thans aanwezig $\pm$ 1325. Er zal wellicht een gering te kort zijn als alles gerealiseerd is en optimaal funktioneert.

Een parkeeronderzoek, zoals verricht is in 1976 (bijlage) geeft een juister beeld van de werkelijke behoefte, zowel wat aantal betreft als ook de plaats waar. Een dergelijk onderzoek zou dan ook regelmatig herhaald moeten worden.

Kantoren

Uit een gemeentelijke inventarisatie uit 1976 blijkt, dat er binnen het centrumgebied 19 kantoren van grotere omvang, d.w.z. met meer dan 10 arbeidsplaatsen aanwezig waren. Er werkten rond 690 personen op een brutovloeroppervlak van 16.820 m². De belangrijkste konsentraties waren aan De Deel en het Harmen Visserplein gelegen. Het betreft hier bestuurlijk-administratieve instellingen met een symboolwaarde voor geheel Emmeloord, zodat de vestiging aan een centraal gelegen plein voor de hand ligt.

De wat kleinere kantoren, waaronder veel banken, die graag goed in het oog liggen, komen voor langs de as Nagelerstraat, De Deel en de Beursstraat. Tevens zijn er kleine kantoorvestigingen langs de Lange Dreef. Van het totaal geïnteriseerde brutovloeroppervlak in Emmeloord van rond 25.670 m² bevond zich ruim 65% met 70% van de arbeidsplaatsen in het centrumgebied.

Voor wat betreft de toekomstig te verwachten ontwikkelingen, in de periode tot 1985 in geheel Emmeloord, moet rekening worden gehouden met een mogelijke uitbreiding van 25 à 50 arbeidsplaatsen per jaar. Deze groei sluit aan bij de huidige ontwikkeling, zoals die door het Gewestelijk Arbeidsburo is gesignaleerd. Bij een gemiddelde ruimtebehoefte van 25 m² per arbeidsplaats betekent dit een toename van het brutovloeroppervlak met mogelijk 5.000-10.000 m². Hierbij moet nog de ruimte voor het nieuwe kantoor van de Rabobank geteld worden, waarmee het totaal op 8.000 à 13.000 m² kan komen.

Het verwachte ruimteaanbod buiten het centrum bedraagt circa 9500 m² en in het centrum 1350 m². Hierdoor blijft maximaal 2150 m² brutovloeroppervlak voor de uitbreiding in het centrum over. Aangezien de aanwezigheid van een groot aantal verschillende activiteiten tot een verlevendiging van het gehele centrumgebied bijdraagt, moet er naar gestreefd worden om ruimte te reserveren voor zulke uitbreidingen. In het bijzonder dienen die kantoren te worden aangetrokken, die vanwege hun eksterne kontakten het centrum als ontmoetingsgebied kunnen versterken. Meer routinematige activiteiten kunnen beter in de buitenwijken een plaats krijgen. Doordat deze laatste categorie zich vaak kenmerkt door een groter personeelbestand betekent dit dat in het centrum de nadruk meer op de wat kleinere kantoren zal komen te liggen. Dit draagt weer bij tot een verlevendiging van het gebied.

Voor de uitbreiding van de kantorensektor kan in eerste instantie gedacht worden aan de versterking van de strook langs De Deel-Beursstraat, waar reeds enige banken gevestigd zijn. Ook de bebouwing langs de Nagelerstraat zou enige funktieverandering kunnen ondergaan. Voor wat betreft nieuwbouw kan gedacht worden aan de begane grond (bank) en de bovenverdieping(en) van de winkelbebouwing op het "Kettingplein" in totaal $\pm$ 1500 m²

Samenvattend kan worden gesteld, dat voor de komende jaren in en nabij het centrumgebied van Emmeloord voldoende ruimtelijke mogelijkheden voorhanden zijn om aan de vraag naar kantoorruimte, zoals deze zich nu laat ramen, tegemoet te komen. Daarbij zal een ruime indikatie van mogelijkheden in het bestemmingsplan, ook voor wat grotere instellingen, een enigszins wervend karakter kunnen hebben. Gezien het feit, dat de werkgelegenheid in de nijverheid in de Noordoostpolder een achteruitgang vertoont, zal het in de toekomst noodzakelijk zijn om uitbreiding aan de dienstensektor te geven.

Sociaal-kulturele en overige instellingen

De sociaal-kulturele instellingen die een plaats in het centrum hebben gevonden sluiten aan bij de kantoren met een symboolwaarde. Ook zij zijn niet noodzakelijk centrumgebonden maar vergroten de betekenis als ontmoetingspunt. De gemeenschappelijke bibliotheek en het muzisch centrum hebben aan het Harmen Visserplein (buiten dit bestemmingsplan) een plaats gekregen. 't Voorhuys met de beurs, de schouwburg en bioscoop staan aan de Beursstraat op de hoek van De Deel. Evenals de verspreid gelegen kerken en de Poldertoren dragen deze activiteiten bij tot het specifieke karakter van het centrum en daarmee ook tot dat van de gehele plaats.

Een eventuele uitbreiding moet mede beoordeeld worden aan de hand van de nog beschikbare ruimte.

De scholen in het centrum, hebben voor een deel hun situering in het gebied ontleend aan de gunstige verkeersligging. De noord-zuid en oost-westroutes komen in het gebied samen. Daarnaast is er een aantal scholen, die specifiek op de bewoners van het centrum zijn gericht. Met een uitbreiding van de scholen in het centrum hoeft nauwelijks rekening te worden gehouden, gezien de te verwachten ontwikkeling van het aantal leerlingen in de toekomst.

Een gedeelte van de schoolgebouwen kan wellicht zelfs voor andere, sociaal-kulturele doeleinden beschikbaar komen.

Ambachtelijke bedrijven

Aan de rand van het hoofdwinkelgebied heeft een aantal ambachtsbedrijven een plaats gevonden. Het gaat om het begin van de Noordzijde, waar al een verschuiving naar winkelfunctie gaande is, en vrijwel de gehele Korte Achterzijde. Ondanks hun ekstensieve ruimtegebruik en lagere vloerproductiviteit kunnen deze bedrijven zodoende toch een plaats vinden in het centrum van de plaats, en daarmee de veelzijdigheid van het centrum verhogen.

Ook komen in dit gebied opslagplaatsen van de winkels uit het hoofdwinkelgebied voor. Langs de uitgaande wegen is verder een aantal garagebedrijven gevestigd.

Door het vaak wat rommelige karakter van dit type bedrijven, en hun behoefte aan wat goedkopere, vaak minder fraai onderhouden panden, zal een eventuele uitbreiding beperkt moeten blijven tot die plaatsen, die weinig in het oog lopen, tenzij ze voorzien zijn van fraaie toonruimten. Het is daarom dat bij de bedrijven aan de Nagelerstraat in het bestemmingsplan showrooms worden gesitueerd.

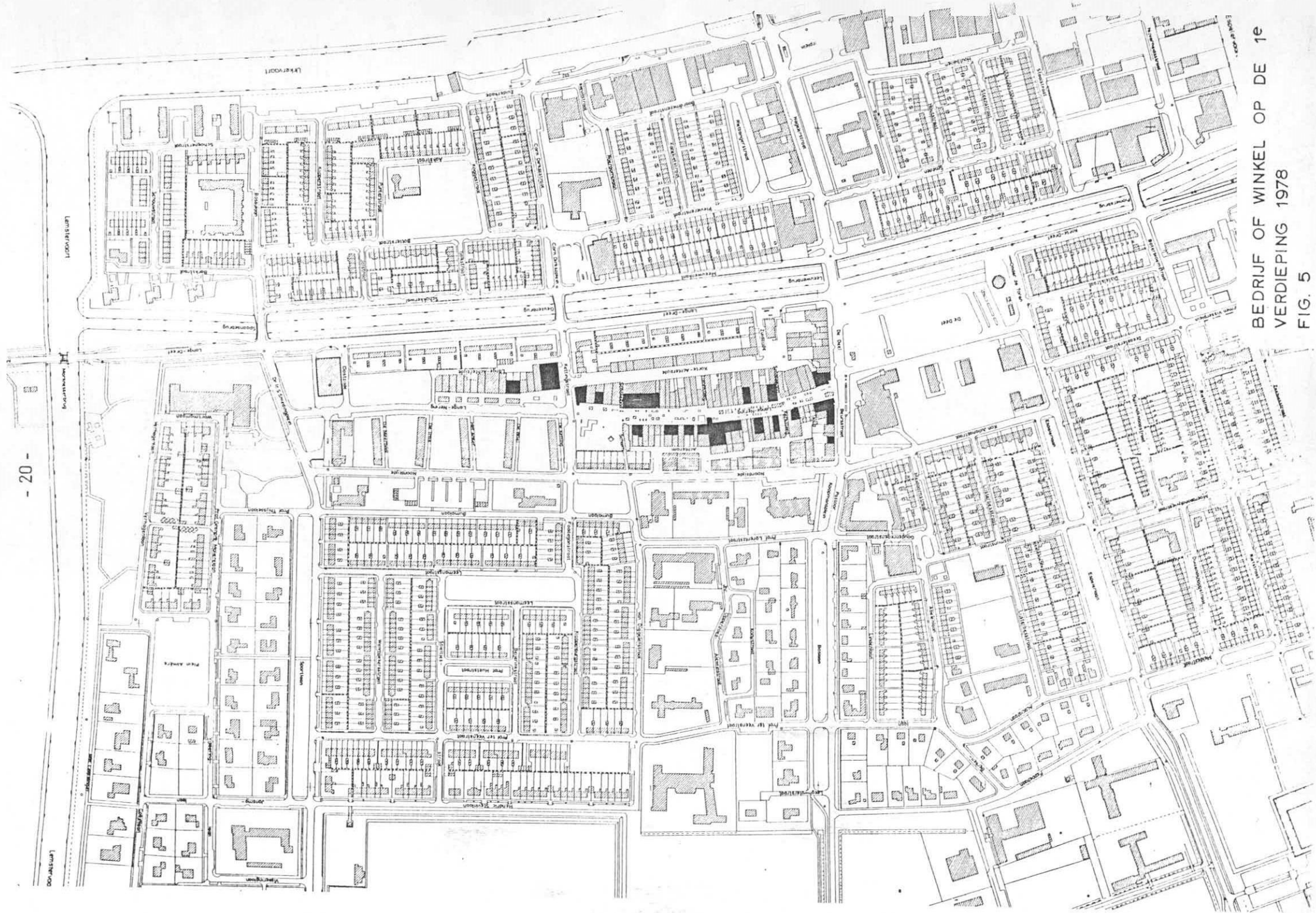
Wonen in het centrum

Het plangebied telt momenteel rond 525 woningen. Uitgaande van een gemiddelde woningbezetting van 3,2 personen, zal dit centrum ongeveer 1680 inwoners tellen. Dit komt met iets meer dan 11% van de bevolking van Emmeloord overeen. Ten noorden van de scheidingslijn, die gevormd wordt door de Lange en de Korte Dreef, liggen de woningen meest verspreid aan de randen van het gebied. Zij vormen een overgang naar de omliggende woongebieden. Een kleine konsentratie wordt gevormd door de Zeeasterstraat, de Distelstraat en de Korte Dreef. Ten zuiden van de stadsgracht is binnen dit bestemmingsplan het wonen voornamelijk in het middengedeelte gekonsentreerd. De dichtheid is hier in vergelijking tot de rest van het plangebied wat minder groot. Een gemengde woon-winkelfunctie komt in de Lange Nering voor. Hier vindt het wonen uitsluitend op de verdiepingen plaats.

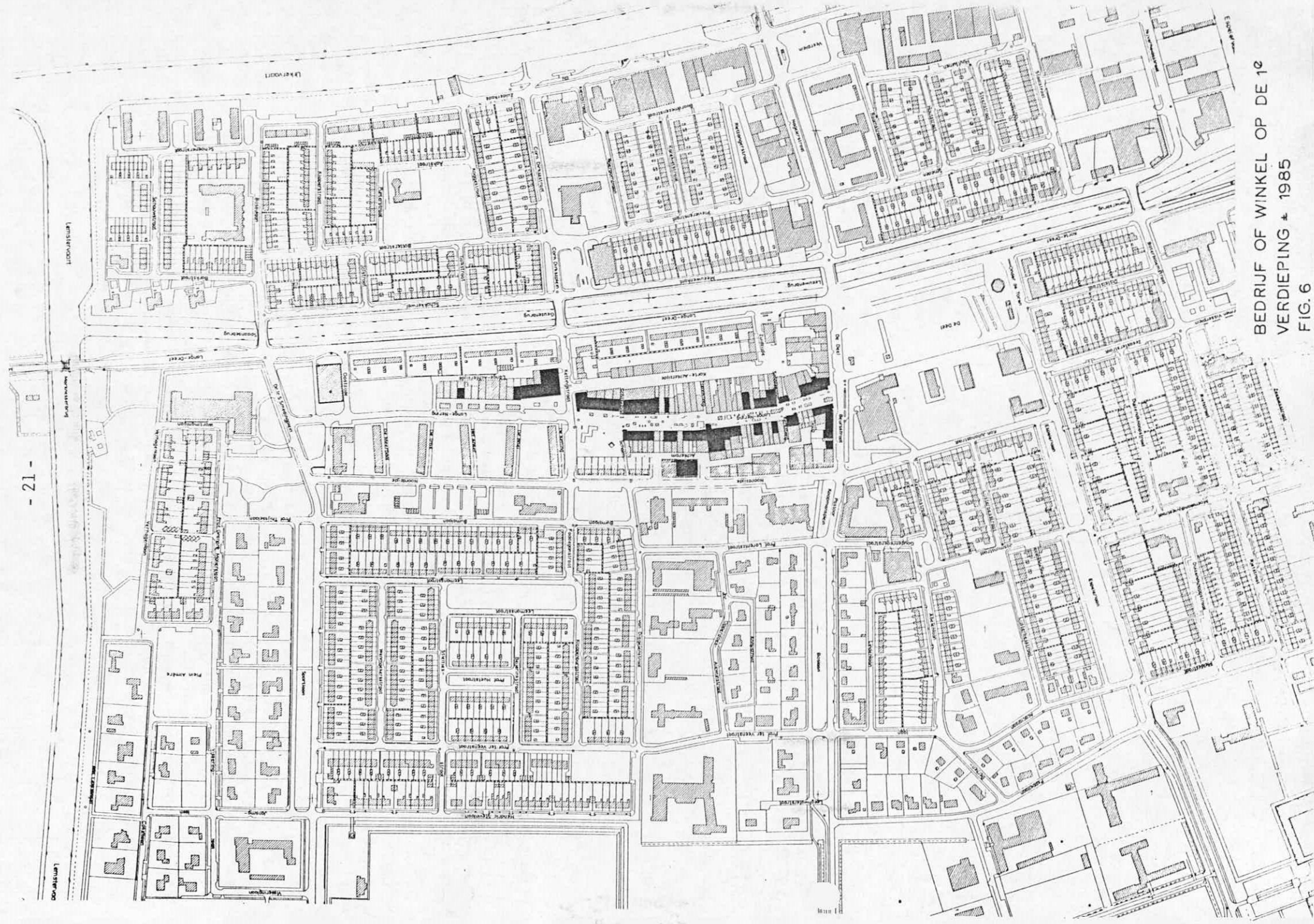
De laatste jaren is hier een verschuiving gaande van de woonfunctie naar winkels of kantoren. Het wonen op de verdieping wordt enerzijds niet meer als zo aantrekkelijk aanvaard. Anderzijds is er vraag naar meer ruimte voor de winkel, hetzij als kantoor-ruimte, opslag alsook voor uitbreiding van de verkoopruimte. Figuur 5 geeft aan welke eerste verdiepingslaag thans niet meer voor wonen wordt gebruikt (gegevens afkomstig van de enquête, gehouden door de Ondernemersvereniging Emmeloord in oktober 1978 bij alle winkeliers). Op figuur 6 is daarbij aangegeven alle panden waarbij in de eerstkomende 10 jaar de woonfunctie zal worden gewijzigd in een winkelfunctie. (Nog niet alle panden zijn bekend, omdat op de enquête 58 winkeliers oftewel 80% geantwoord heeft).

Uitslag enquête ondernemersvereniging Emmeloord, d.d. oktober 1978
(totaal 58 van de 72 winkeliers)

eerste verdieping =	35	wonen
	20	bedrijf, winkel
	3	gemengd
eerste verdieping =	12 x	verhuurd
	43 x	winkeliers zelf in gebruik
	3 x	niet van toepassing
tweede verdieping =	34 x	wonen
	18 x	bedrijf, winkel
	4 x	gemengd
	2 x	niet van toepassing
wijzigen van de nog 35 woningen op de eerste verdieping in bedrijfsruimte binnen 10 jaar:	25 x	wijziging gewenst
uitbreiding van de winkel op eerste verdieping aansluitend op eerste verdieping langs Lange Nering	44	ja, gewenst
	10	niet nodig
	4	niet van toepassing



BEDRIJF OF WINKEL OP DE 1e
VERDIEPING 1978
FIG. 5



BEDRIJF OF WINKEL OP DE 12
VERDIEPING 4 1985
FIG. 6

Hieruit blijkt dat van de 35 winkeliers (van het enquête-totaal) er al 25 de wens uiten om binnen 10 jaar te verhuizen en de woning bij het winkelbedrijf te betrekken!

Tevens verzoekt 80% om de eerste verdieping ook op het achterste gedeelte te mogen bebouwen ten behoeve van het winkelbedrijf.

Dit heeft het Gemeentebestuur doen besluiten om in het bestemmingsplan de winkeliers in de uitbreidingsmogelijkheden van hun bedrijf niet te beperken. Zowel de er bovengelegen woning kan bij het bedrijf worden betrokken alsook het er achtergelegen terrein, waar in twee lagen gebouwd kan worden. Als de woning echter als zodanig gehandhaafd blijft, zal er een onbebouwde eerste verdiepingslaag vlak achter de woning moeten blijven om te voldoen aan de eisen in de Bouwverordening.

Het wonen neemt een belangrijke plaats in binnen het centrumgebeuren. De betrokkenheid van de eigen bewoners is aanzienlijk groter dan die van de overige bevolking, waardoor het draagvlak van het centrum wordt vergroot. Verder dragen de bewoners bij tot een verlevendiging van het centrum buiten de arbeidsuren en de winkeltijden. Hierdoor wordt een verlatenheid van het gebied in de avonduren en de weekeinden voorkomen. Dit vergroot weer het gevoel van veiligheid en geborgenheid, waardoor het centrum als een attractiever verblijfsgebied zal worden ervaren. De verschuiving van woning naar winkels is dan ook een negatieve faktor, maar moeilijk te weren of te keren!

Wat de toekomstige mogelijkheden voor het wonen in het centrum van Emmeloord betreft kan het volgende worden gesteld:

- De bouwtechnische en woontechnische staat van de woningen is goed te noemen. De woningen zijn van een recente datum.
- Het woonmilieu is aantrekkelijk door de ruime opzet van het gebied.
- De aanwezige voorzieningen zijn van een voldoende hoog gehalte.
- De ruimtelijke mogelijkheden voor een uitbreiding van het aantal woningen zijn nauwelijks of niet aanwezig.
- Voor het centrum van Emmeloord zijn geen stedenbouwkundige renovatie of rehabilitatieplannen nodig. Met een ingrijpen op grote schaal hoeft in de toekomst geen rekening te worden gehouden.
- Ingrepen kunnen beperkt blijven tot een streven naar een betere integratie van het wonen met de andere centrumfuncties.

De tekeningen

Matrix-systeem

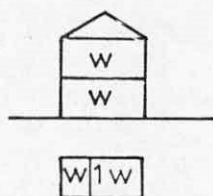
In een bestemmingsplan is het vereist dat naast bebouwingsvoorschriften ook het gebruik van de gronden en de bebouwing wordt geregeld. In een centrumgebied is het gebruik veelzijdig en kan ook per verdieping verschillend zijn.

Om dit aan te kunnen geven is voor de aanduiding van de meeste bestemmingen het "matrix"-systeem ingevoerd. Het matrixsysteem geldt voor de bestemmingen woningen, verkoopruimten, horeca, recreatieve doeleinden, alle kantoren, garagebedrijven en bedrijven, garageboxen en halte openbaar vervoer.

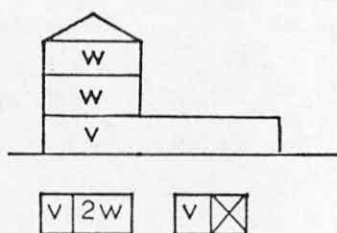
X
Uitgangspunt is daarbij dat alle verdiepingen in principe hetzelfde gebruik hebben of krijgen. De matrix (op de kaart in elk bebouwingsoppervlak ingetekend) is een

--	--

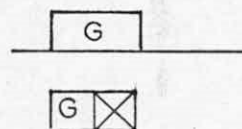
 onderverdeeld in 2 vakken. Het linker vakje geeft de begane grondlaag weer, het rechtervakje het aantal verdiepingen boven de begane grondlaag en tevens het gebruik ervan. De volgende voorbeelden zullen dit verduidelijken.



woning in twee
bouwlagen



begane grond winkel
met twee verdiepingen
voor wonen aan de
voorzijde



garage in één
laag

De hoogte van elke bouwlaag is nader omschreven in de voorschriften. De hoogte wordt gemeten tussen de bovenkanten van 2 vloeren en is in principe voor woningen maximaal 3 m en voor de overige bestemmingen maximaal 4.00 m.

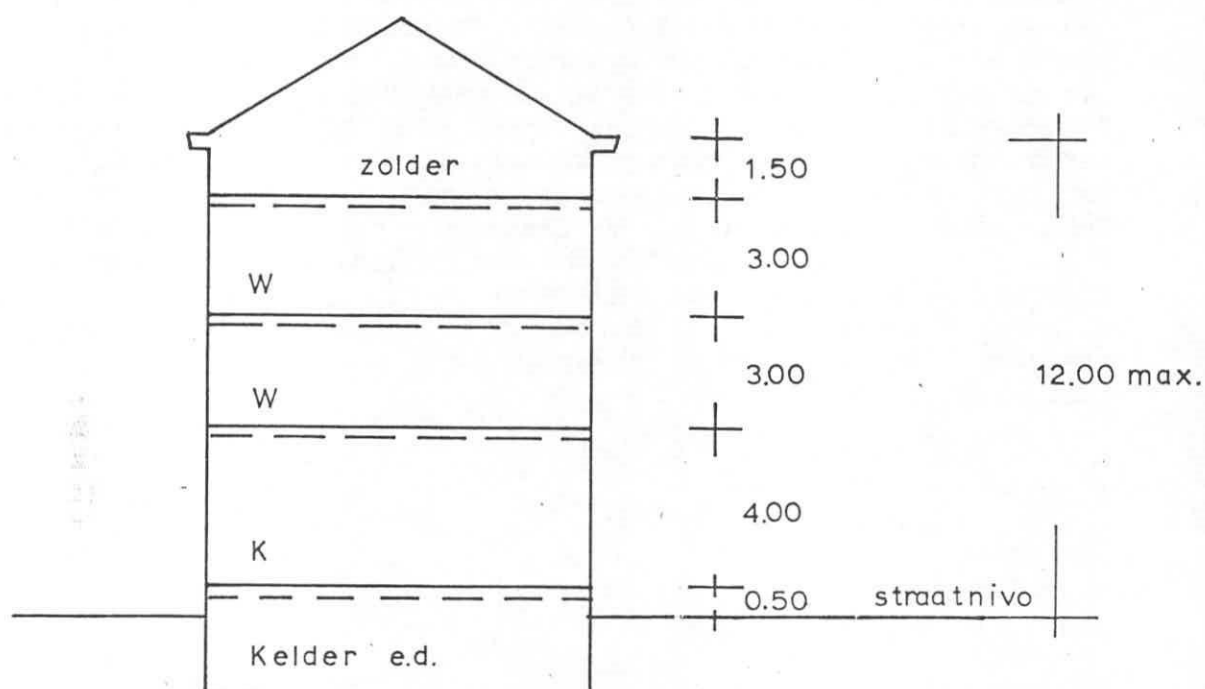
De begane grondvloer mag maximaal 50 cm gelegen zijn boven het maaiveld.

De zolderlaag, het gedeelte onder de kap wordt niet meergerekend, zolang de borstwering niet meer is dan 1.50 m.

Voor het straatbeeld is het belangrijk een maximale goothoogte te bepalen. Een brede straat met huizen met een lage goot geven in principe een ruim beeld.

De maximale toegestane goothoogte wordt bepaald door de verdiepingshoogten en overige maten bij elkaar op te tellen.

Bijvoorbeeld voor K 2 W



In uitzonderingsgevallen kunnen burgemeester en wethouders van elke maat nog voor 10% vrijstelling verlenen.

Voor gebouwen voor bijzondere doeleinden (voornamelijk scholen, kerken, postkantoor) is geen matrix-systeem gehanteerd. Hier is in de rechthoek een A ingeschreven als een aanduiding voor de bestemming. (In de bestemmingsplannen voor de nieuwe woonbuurten worden de terreinen en de gebouwen aangeduid met een kruisarcering). Met het romeinse cijfer wordt de maximale goothoogte bepaald. Dit geldt ook voor transformatorhuisjes die alle dezelfde maximale goothoogte mogen hebben van 3.50 m.

De bestemmingen

Het bestemmingsplan is in hoofdzaak een conserverend plan, hetgeen betekent dat de bestaande toestand zoveel mogelijk gehandhaafd blijft en er weinig belangrijke ingrepen (afbraak en/of nieuwbouw) worden voorgesteld. Een uitzondering hierop is het "Kettingplein". In het hart van het winkelgebieden zal een plein voor voetgangers komen met banken en misschien terrasjes. Een groot warenhuis wordt hier gesitueerd aan de noordzijde met specifiek eigen afmetingen, waardoor het uitzicht van de woningen van de Kettingflat en het wonen minder aantrekkelijk zou worden. De Kettingflat zal worden vervangen door winkels als afronding van het centrale plein. Ook kan hier gedacht worden aan een bank of een café-restaurant. Op de verdieping is enige ruimte gereserveerd voor kantoren. Het nabijgelegen "Bumaplein" zal worden ingericht als parkeerterrein waarbij zoveel mogelijk de aanwezige beplanting gespaard zal blijven en nog aangevuld kan worden.

Zoals eerder vermeld zal elke winkel aan de Lange Nering zijn eigen ontplooiingsmogelijkheden hebben. Het achterliggende erf kan bebouwd worden, ten behoeve van de winkel, in twee verdiepingen. Om de tweede laag over de volle diepte te kunnen bebouwen is het noodzakelijk dat deze laag aan de zijde van de Lange Nering niet meer als woning wordt gebruikt maar eveneens de bestemming winkel heeft gekregen. De bedrijven, winkels en kantoren gelegen aan de Nagelerstraat en Zuiderkade kunnen het achtererf geheel volbouwen in één laag. Een tweede laag is hier niet gewenst in belang van het erachter gelegen woonbuurtje.

Op enkele plaatsen is in het plan, naast de hoofdbestemming een ander gebruik toegestaan. Dit houdt in dat een dergelijk gebouw op tweeërlei wijze gebruikt kan worden. In de Zeeasterstraat hebben enkele woningen tevens een bestemming als winkel. De bestaande winkels kunnen daarmee in oostelijke richting nog een vervolg krijgen. Langs de Lange Nering kunnen de meergezinshuizen worden ingericht voor kantoorruimten.

In de voorschriften is nog bepaald dat de winkels gelegen aan de Lange Nering uitsluitend aan die zijde hun etalages mogen hebben. Dit is gedaan om te voorkomen dat er etalages zouden ontstaan langs de Korte Achterzijde en het Achterom en daardoor bezoekers zouden aantrekken, terwijl dit in hoofdzaak bedieningsstraten moeten blijven.

De funktiekaart

Deze is toegevoegd om de bestaande situatie op dit moment zo goed mogelijk weer te geven.

De kadastrale kaart

Omdat op de bestemmingenkaart de kadastrale gegevens vaak onduidelijk zijn ten gevolge van de ingetekende lijnen, cijfers en letters is de "originele" kaart waarop de kadastrale gegevens staan vermeld afzonderlijk bijgevoegd.

Overleg

1. Ministerie van Economische Zaken

Directoraat Generaal voor Handel, Ambacht en Diensten, Rijksconsulentschap in de provincie Overijssel, Zwolle.

Brief: 0 3350 d.d. 14-12-1978.

Naar aanleiding van de opmerkingen kan gesteld worden dat:

- de onderverdiepingen van de meergezinshuizen nooit bedoeld zijn voor de vestiging van winkels. Het gebruik als zodanig wordt derhalve in het bestemmingsplan niet gestimuleerd. De bestaande winkels vallen onder de overgangsbepalingen.
- De winkels aan het "Kettingplein" zijn wel nodig. Uit het onderzoek naar de winkelbehoefte in Emmeloord blijkt dat er nog ruimte is voor een warenhuis en nog enkele winkels.
- Zoals uit de funktiekaart blijkt is aan de Noordzijde de bestemming sinds kort gewijzigd in winkels.

Voor het overige zijn de opmerkingen in het plan verwerkt.

2. N.V. Elektriciteits Maatschappij IJsselcentrale, Zwolle

Brief: 13586, d.d. 03-08-1978.

Alle transformatorhuisjes zijn thans als zodanig bestemd.

3. Rijkswaterstaat, directie Zuiderzeewerken, Lelystad

Brief: 9416, d.d. 03-08-1978

Geen opmerkingen.

4. N.V. GAZO, gasbedrijf Zwolle en omgeving, Zwolle

Er zijn geen situaties in het bestemmingsplan waar de hoofdleidingen van GAZO een extra bescherming nodig hebben. Voor het overige waren er geen opmerkingen die het bestemmingsplan betreffen.

5. Waterleiding Maatschappij "Overijssel" N.V., Zwolle

Brief: A.707, d.d. 17-07-1978.

Geen opmerkingen.

6. Staatsbedrijf der Posterijen, Telegrafie en Telefonie, Centrale directie, Directoraat Radiozaken, 's-Gravenhage

Brief: 21685, d.d. 13-07-1978

Geen opmerkingen.

7. **Directoraat gebouwen, werken en terreinen, Eerstaanwezendschap Zwolle, Zwolle**

Brief: 1097, d.d. 05-07-1978

Geen opmerkingen.

8. **Zuiveringsschap West-Overijssel, Zwolle**

Brief: 78-2193, d.d. 16-08-1978

Geen opmerkingen.

9. **N.V. Nederlandse Gasunie, Groningen**

Brief: 869, d.d. 14-08-1978

Geen opmerkingen.

10. **Milieuraad Noordoostpolder, Emmeloord**

Brief: 12263, d.d. 04-09-1978.

De opmerkingen betreffen in hoofdzaak de begrenzing van het plan. Voor de omliggende gebieden zijn echter de ontwikkelingen thans nog niet zover dat op dit moment al een bestemmingsplan in procedure kan worden gebracht. Met het voorliggende plan Centrum-1 kan niet tot zolang worden gewacht.

11. **Commissie Midden- en Kleinbedrijf Noordoostpolder, Emmeloord**

Brief: 13549, d.d. 28-09-1978

Aan de opmerkingen is voor zover mogelijk tegemoetgekomen.

12. **Provinciale Planologische Commissie**

Commissie voor gemeentelijke plannen en stadsvernieuwing werkgroep Klein beraad

Brief: 54726, d.d. 7 mei 1979 (zie bijlage)

Aan de gemaakte opmerkingen is tegemoetgekomen.

Aan de wens om naast het matrix-systeem tevens een eenvoudiger regeling voor de woningen wlv e.d. toe te passen is niet tegemoetgekomen om de bestemmingenkaart niet ingewikkelder en de voorschriften niet uitgebreider te maken.

Het voorschrift artikel 9, lid 2 is in de toelichting nader verklaard en is noodzakelijk om te kunnen voorkomen dat bijvoorbeeld de Korte Achterzijde ook een "promenade" zal worden.

De letter A bij bijzondere doeleinden is noodzakelijk voor de leesbaarheid van ongekleurde kaarten omdat deze bestemming geen arcering heeft, in tegenstelling met de bestemmingsplannen voor de uitbreidingen bijvoorbeeld.

Niet gerageerd hebben:

- Rijkswaterstaat, directie Overijssel.
- Rentmeester der Domeinen.

provincie overijssel

provinciale planologische commissie

Commissie voor gemeentelijke plannen
en stadsvernieuwing werkgroep
Klein beraad

AAN

Het college van Burgemeester
en wethouders van de gemeente
Noordoostpolder
p/a Stadskantoor
Emmeloord

VERZONDEN

15 MEI 1979

uw kenmerk
8537
15151
onderwerp

uw brief van
27 juni 1978
7 november 1978

ons nr.
50227
54726

bijl.

datum
7 mei 1979

Ontwerp-bestemmingsplan
"Emmeloord-Centrum".

Nr. 7904 Afd. 7	
16 MEI 1979	
☒ B. G. W.	☒ RAAD
☒ 00201 Pw = 17-3	☒ om advies ter kennisgeving ter afdoening

Ten antwoord op uw hierboven vermelde brieven bericht de commissie uw college, dat het ontwerpplan "Emmeloord-centrum" aanvankelijk was ge-agendeerd voor de vergadering van de Commissie voor gemeentelijke plannen en stadsvernieuwing - werkgroep Klein beraad - van 29 januari 1979. Het plan werd echter niet behandeld, omdat blijkens informatie van één der leden een geheel nieuw ontwerpplan zou worden opgesteld.

Bij nader overleg met ambtenaren van uw gemeente bleek echter, dat een en ander op een misverstand berustte en dat de planconceptie als zodanig zou worden gehandhaafd. Slechts op ondergeschikte punten zou het plan worden aangepast aan feitelijke ontwikkelingen.

Als gevolg daarvan werd het ontwerpplan Emmeloord-Centrum op 23 april j.l. opnieuw in het Klein beraad behandeld. Naar aanleiding daarvan merkt de commissie het volgende op.

Voor het gebied waarop dit ontwerpplan betrekking heeft, is geen bestemmingsplan van kracht. De commissie acht het dan ook een goede zaak, dat voor dit gebied een bestemmingsplan wordt opgesteld. Hierdoor wordt voor uw gemeentebestuur de mogelijkheid geschapen de ontwikkelingen in het plangebied te sturen en ongewenste ontwikkelingen tegen te gaan.

Bovendien wordt de burgers een stuk rechtszekerheid geboden.

De commissie kan zich met de planopzet verenigen. Als belangrijkste element in dit in hoofdzaak conserverende plan kan worden genoemd de uitbreiding van het winkel-areaal op de hoek Noordzijde/Kettingstraat. Uit nadere informatie is gebleken, dat de vormgeving op dit punt nog niet definitief is.

De commissie gaat er vanuit, dat in het vastgestelde plan wel de definitieve vorm zal worden aangegeven. Daarbij vraagt de commissie zich af, of het niet de voorkeur verdient in dit plan de Kettingstraat af te sluiten. Niet alleen kan daardoor een uit stedenbouwkundig oogpunt aantrekkelijker plein worden gecreëerd, maar tevens komt een voor het winkelende publiek hinderlijke onderbreking in het winkelgebeuren langs de Lange Nering te vervallen.

In de toelichting ware voorts meer aandacht te besteden aan de parkeer-voorzieningen. Een nadere motivering en cijfermatige onderbouwing van de parkeerbehoefte is gewenst. Ondermeer zou een relatie gelegd kunnen worden tussen het aantal parkeerplaatsen en het verkoopvloeroppervlak. Tenslotte vraagt de commissie zich af, of het gebruik van het matrix-systeem voor de normale woonbebouwing wel zinvol is. Daar waar de functie op de begane grond afwijkt van die op de verdieping is de toepassing van het matrixsysteem een goede zaak, doch indien dit niet het geval is, kan wellicht beter voor een eenvoudiger regeling, zoals in andere plannen (bv. Revelsant, de Zuidert), worden gekozen.

Voorschriften

Art. 9 lid c Alhoewel de intentie van deze bepaling wel duidelijk is, rijst bij de commissie de vraag of een dergelijke bepaling wel thuis hoort in de bestemmingsplan-voorschriften.

Art. 12 Op de plankaart is in de bestemming "bijzondere doeleinden" de letter "A" aangegeven, terwijl in dit artikel alleen sprake is van "bijzondere doeleinden".

Art. 12 sub c. Aangezien geen maximum goothoogte is opgenomen, is de goothoogte ongelimiteerd, hetgeen niet aanvaardbaar is.

Voor torens e.d. zou een vrijstelling bevoegdheid van B. en W. opgenomen kunnen worden tot bijvoorbeeld 35 m.

Art. 15 Het begrip "ambachtelijke bedrijven" ware in artikel 1 nader te definiëren, ten einde te voorkomen dat zich voor de omgeving hinderlijke bedrijven kunnen vestigen. In ieder geval dient het verschil met industriële bedrijven duidelijk gemaakt te worden.

Art. 23 lid 1 Hierbij ware een maximum-hoogte voor andere bouwwerken te noemen.

Art. 29 lid 1 Het lijkt wenselijk om ook de mogelijkheid voor kantoren niet uit te sluiten.

Art. 29 lid 1 sub b Bedoeld zal zijn dat de totale bedrijfsvloeroppervlak van verkoopruimte en horeca niet meer dan 1200 m² zal bedragen.

Economische uitvoerbaarheid

De commissie kan instemmen met het gestelde in de brief d.d. 7 november 1978, nr. 15151 van uw college. Hierin wordt opgemerkt, dat dit plan in het algemeen geen aankopen, bouwrijpmaken enz. tot gevolg heeft. Slechts op het "hart" van de Lange Nering zal het proces van bouwrijpmaken van toepassing zijn. Voor het betreffende gedeelte zal de bestaande exploitatie-opzet aangepast worden aan het huidige prijsniveau.

Konklusie

Door de behandeling van dit ontwerpplan in het Klein beraad, kan, voor wat betreft de leden van de Commissie voor gemeentelijke plannen en stadsvernieuwing, worden aangenomen, dat is voldaan aan het vooroverleg als bedoeld in artikel 8 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening.

De commissie kan zich met het plan verenigen en adviseert uw college, met in achtneming van de hiervoor gemaakt opmerkingen, het plan voor vaststelling door de raad gereed te maken.

De Commissie voor gemeentelijke plannen
en stadsvernieuwing,
de voorzitter van het Klein beraad,

q FH/WO

van der

7. parkeermaatregelen in het centrumgebied

In de bijlage (blauwe gedelte) wordt uitvoerig ingegaan op de huidige en toekomstige parkeerbehoefte in het centrumgebied. Uit deze cijfermatige benadering kan worden gekonkludeerd dat op korte termijn kan worden volstaan met een betere verdeling van de parkeerdruk over de bestaande accommodatie, terwijl pas op middellange termijn extra parkeerplaatsen nodig zijn. Voor de parkeervoorzieningen in het centrumgebied, ontstaat derhalve het volgende overzicht.

- + 7.1 het vervangen van bestaande parkeerruimte, die verloren gaat ten gevolge van verkeerskundige of stedenbouwkundige maatregelen
- + 7.2 het invoeren van parkeerduurbeperkende maatregelen
- 7.3 het uitbreiden van de parkeerakkomodatie

beknopte toelichting per maatregel

ad. 7.1:

de parkeerkapaciteit langs de lokale hoofdroutes zal iets terug lopen door de hiervoor besproken maatregelen; ook kan een rekonstruktie van de Deel tot een verlies aan parkeerruimte leiden; om een al te groot aantal nieuwe benodigde parkeerplaatsen te voorkomen, moet de Deel een belangrijke parkeerfunctie blijven behouden

ad. 7.2:

een parkeerduurbepanking is mogelijk met behulp van een blauwe zône (parkeerschijf), de parkeermeter of met een parkeerautomaat; gelet op de plaatsen waar de parkeerduur moet worden beperkt (zie blauwe gedeelte achterin) komen in dit geval alleen de parkeermeter of de blauwe zône in aanmerking; invoering van een dergelijke maatregel moet vooraf gegaan worden door een nader parkeeronderzoek, met name naar het aspekt parkeerduur

ad. 7.3:

op middellange tot lange termijn zijn volgens de opgestelde parkeerprognose 100 à 250 extra parkeerplaatsen nodig in het invloedsgebied van het winkelcentrum; dit naast het ad. 7.1 bedoelde aantal; de meest in aanmerking komende plaats voor deze aanvullende parkeerakkomodatie is niet alleen een verkeerskundige, maar vooral ook een stedenbouwkundig probleem

gemeente noordoostpolder; verkeersfacetsplan voor emmeloord; konkretisering 1976

bijlage: kwantitatieve benadering van het parkeren

<u>inhoud</u>	<u>tekst</u>	<u>afb/tab</u>
1. inleiding	1	1
2. resultaten parkeertellingen	2	2, 3, 4
3. globale prognose parkeerbehoefte	4	5
4. konklusies	6	

achter de tekst zijn 7 afbeeldingen en 2 tabellen opgenomen

76 04 02

adviesburo voor verkeer en vervoer
ir p h hofstra groningen

1. inleiding

afb. 1

Tot nu toe kon de parkeerproblematiek niet op een goede wijze in de planning worden betrokken, aangezien er onvoldoende gegevens beschikbaar waren over de huidige parkeerdruk in het centrumgebied. Om hier toch informatie over te krijgen zijn onlangs een aantal parkeertellingen uitgevoerd in het centrum van Emmeloord. Het onderzoekgebied is schematisch aangegeven op afbeelding 1. Het gebied is opgedeeld in 22 verschillende sekties, die tot 5 hoofdsekties zijn samengevoegd. Deze indeling in sekties en hoofdsekties is eveneens op de afbeelding aangegeven. Het onderzochte gebied heeft momenteel een capaciteit van ca. 1500 parkeerplaatsen.

Tijdens de parkeertelling is het per sekte aanwezige aantal auto's geregistreerd. Om een representatief beeld te verkrijgen is de bezetting van elke sekte op 2 verschillende dagen gedurende verschillende tijdstippen uitgevoerd. Op donderdag 18 maart is elke sekte 4 keer opgenomen tussen 13.00 uur en 16.30 uur. Op vrijdag 19 maart zijn deze tellingen nog 8 keer herhaald en wel van 12.00 uur tot 21.40 uur. Verwacht mag worden dat de verzamelde gegevens een betrouwbare indicatie opleveren, zowel voor een normale middag (donderdagmiddag) als voor de in het algemeen drukker vrijdagmiddag en vrijdagse koopavond. Tijdens genoemde dagen deden zich geen bijzondere omstandigheden voor, op grond waarvan verstoringen zouden kunnen optreden.

In paragraaf 2 worden de belangrijkste telresultaten vermeld, terwijl in paragraaf 3 een globale prognose is opgenomen voor de toekomstige parkeerbehoefte. In paragraaf 4 tenslotte worden de belangrijkste konklusies weergegeven. De haastige lezer zou zich tot deze konklusies kunnen beperken.

2. resultaten parkeertellingen

Tijdens de tellingen is onderscheid gemaakt naar personenauto's, vrachtauto's en bussen. Hoewel dit onderscheid niet is verwerkt bij de hierna volgende resultaten, is deze informatie wel eenvoudig uit het basismateriaal af te leiden. Per sekte zijn alle aanwezige voertuigen geregistreerd, ongeacht de parkeerduur en ongeacht de wijze waarop en de plaats waar geparkeerd werd. Bij de bepaling van de capaciteit is alleen rekening gehouden met de legale parkeerakkommodatie.

afb. 2 Voor het gehele telgebied, waarbinnen ca. 1500 lege parkeerplaatsen beschikbaar zijn, varieerde het gelijktijdig aanwezige aantal voertuigen van ca. 370 (vrijdag 19 maart om ca. 21.30 uur) tot ca. 910 (vrijdag 19 maart om ca. 20.10 uur). Uit afbeelding 2 blijkt hoe de gemiddelde bezettingsgraad fluktueert voor alle sekties tezamen op beide teldagen. Onder bezettingsgraad wordt de verhouding verstaan tussen het gelijktijdig aanwezige aantal voertuigen en de parkeerkapaciteit.

afb. 3 In afbeelding 3 is de bezettingsgraad per tijdstip voor beide dagen aangegeven voor elk van de 5 onderscheiden hoofdsekties. Deze grafieken kunnen als volgt beknopt worden toegelicht.

hoofdsektie 1 (de Deel en omgeving; capaciteit: ca. 430 plaatsen)

In deze hoofdsektie treden geen grote fluktuaties op; de maximale bezettingsgraad bedraagt 48 %; de gemiddelde bezettingsgraad, berekend over de 12 verschillende tijdstippen, is 37 %

hoofdsektie 2 (Lange Nering-west en omgeving; capaciteit: ca. 420 plaatsen)

ook in deze hoofdsektie wordt de parkeerakkommodatie vrij gelijkmatig benut; de gemiddelde bezettingsgraad bedraagt 63 %, de maximale 85 %

hoofdsektie 3 (Lange Nering- oost en omgeving; capaciteit ca. 450 plaatsen)

In dit gebied treedt een duidelijke spits op tijdens de vrijdagse winkelavond; de maximale bezettingsgraad bedraagt 72 %, tegenover een gemiddelde van 40 %

hoofdsektie 4 (Nagelerstraat en omgeving; capaciteit ca. 110 plaatsen)

deze parkeerakkommodatie wordt voornamelijk gebruikt tijdens de werkuren; de bezettingsgraad is gemiddeld 30 %, terwijl de geregistreerde maximale bezettingsgraad 49 % bedraagt

hoofdsektie 5 (Stadskantoor en Postkantoor; capaciteit: ca. 90 plaatsen)

voor dit gebied geldt hetzelfde als voor de Nagelerstraat en omgeving; de gemiddelde bezettingsgraad is 32 %, de maximale bedraagt 58 %

Uit deze gegevens kan worden gekonkludeerd dat er momenteel in het grootste gedeelte van het centrumgebied een gunstige parkeersituatie aanwezig is, in die zin dat de beschikbare capaciteit groter is dan de vraag naar parkeerruimte. Alleen in de hoofdsekties 2 en 3 (Lange Nering en omgeving in totaal ca. 870 plaatsen) is gedurende bepaalde tijdstippen sprake van een nagenoeg volledige benutting van de capaciteit. Voor het westelijke gedeelte van het winkelgebied geldt dit zowel gedurende namiddag als tijdens de koopavond. Voor het oostelijke gedeelte geldt dit uitsluitend tijdens de koopavond.

tab. 4

Tenslotte zijn in tabel 4 de maximale, minimale en gemiddelde bezettingsgraden per sectie aangegeven, ongeacht het tijdstip van registratie. De verschillende secties zijn daarbij gegroepeerd per hoofdsectie. Uitgaande van de geregistreerde maximale bezettingsgraden, blijken de volgende secties op één of meer registratietijdstippen nagenoeg volledig benut, cq. overbelast te worden.

- sectie 3; Onder de Toren; capaciteit: 20 plaatsen
- sectie 6; de Deel-oost; capaciteit: 75 plaatsen
- sectie 10; Beursstraat; capaciteit: 18 plaatsen
- sectie 11; Noordzijde-oost; capaciteit: 60 plaatsen
- sectie 12; Achterom; capaciteit: 65 plaatsen
- sectie 13; Korte Achterzijde; capaciteit: 163 plaatsen
- sectie 15; Corn. Dirkzplein; capaciteit: 44 plaatsen
- sectie 22; Koopmansplein; capaciteit: 53 plaatsen
- sectie 18; Kettingstraat; capaciteit: 30 plaatsen
- sectie 19; Lange Nering-oost; capaciteit: 150 plaatsen
- sectie 20; Albert Hein; capaciteit: 90 plaatsen

De gezamenlijke capaciteit van deze secties bedraagt ca. 770 plaatsen, of te wel ongeveer de helft van alle onderzochte parkeerakkommodatie.

3. globale prognose parkeerbehoefte

De parkeerbehoefte in het centrum wordt veroorzaakt door de verschillende functies die in het centrumgebied aanwezig zijn, te weten: het wonen, het werken en het winkelen. De mate waarin elk van deze functies bijdraagt tot de parkeerbehoefte varieert sterk, zowel per plaats, als per tijdstip. Voor het maken van een globale prognose moet uitgegaan worden van een maatgevende parkeerperiode en een maatgevend parkeergebied. Op grond van de in paragraaf 2 vermelde onderzoekresultaten wordt verondersteld, dat de maatgevende parkeerbehoefte optreedt in de hoofdsekties 1, 2 en 3 en wel op vrijdagavond omstreeks 20.00 uur.

tab. 5

Bij de prognose is verondersteld dat de maatgevende parkeerbehoefte (tijdens koopavond om ca. 20.00 uur) voornamelijk wordt bepaald door de toekomstige bevolkingsomvang in Emmeloord en in het landelijk gebied en door de toekomstige autodichtheid. Deze basisgegevens zijn voor 1975, 1980 en 1990 in tabel 5 aangegeven, waarbij aangesloten is op het gemeentelijk structuurplan. Met behulp van deze gegevens is de toekomstige maatgevende parkeerbehoefte geraamd, waarbij een minimum en een maximum is aangegeven. Bij de maximumwaarde wordt er vanuit gegaan dat de parkeerbehoefte ten gevolge van het centrumbezoek evenredig zal toenemen met het aantal personenauto's in het verzorgingsgebied, waarbij de auto's in het landelijk gebied minder zwaar meetellen dan de auto's in Emmeloord. De minimumwaarde, is verkregen door te veronderstellen dat de toename van het aantal auto's slechts voor 70 % in plaats van 100 % doorwerkt in de maatgevende parkeerbehoefte.

Ten aanzien van de prognoseresultaten kunnen een tweetal belangrijke vragen worden gesteld, namelijk:

- 1) is het aanvaardbaar om de parkeerakkommodatie te baseren op een één keer per week voorkomende spits tijdens de koopavond?
- 2) is inderdaad te verwachten, dat ook in de toekomst de koopavond de grootste parkeerbehoefte veroorzaakt?

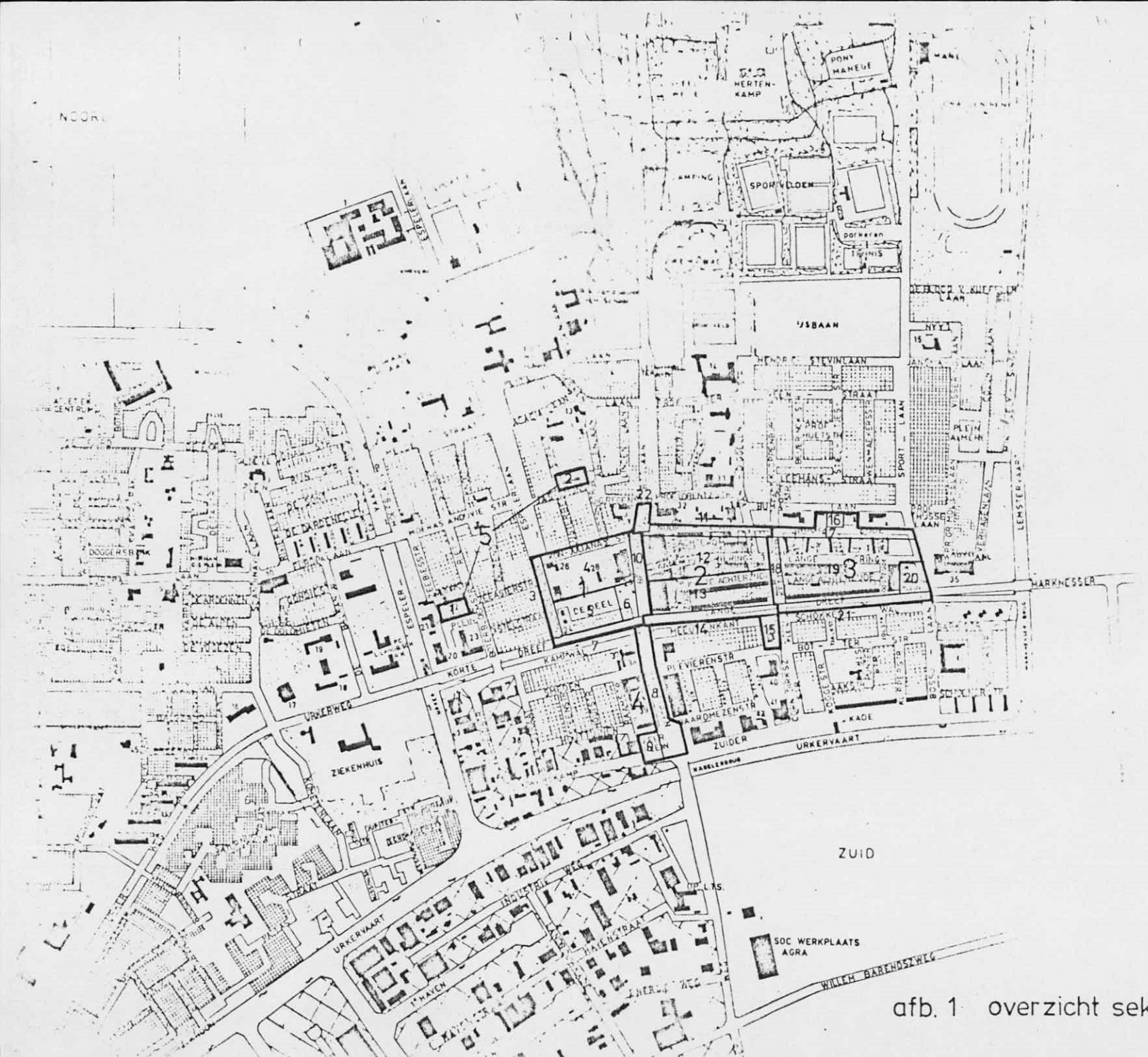
De eerste vraag moet positief worden beantwoord. Een één keer per week optredende parkeerbehoefte is een redelijke ontwerpmaatstaf, te meer daar anders de verzorgende en economische functie van het centrumgebied kan worden geschaad. De tweede vraag is vooral afhankelijk van de ontwikkeling van het aantal arbeidsplaatsen in het centrum ten opzichte van de omvang van het verzorgingsapparaat. Zolang de huidige verhouding niet sterk verandert, hetgeen een redelijke aanname lijkt, zal de parkeerbehoefte tijdens de koopavond maatgevend zijn ten opzichte van de parkeerbehoefte gedurende de werkuren.

De huidige capaciteit in de betreffende hoofdsekties 1, 2 en 3 bedraagt ca. 1300 plaatsen. Voor een goed funktionerende parkeerakkommodatie dient de bezettingsgraad de 85 % niet te overschrijden. Dat wil zeggen, dat de huidige voorzieningen een aanbod van 1100 auto's goed kan opvangen. Een uitbreiding van de parkeerkapaciteit is derhalve voor 1980 niet aan de orde. Voor 1990 moet rekening worden gehouden met een vergroting van de capaciteit van maximaal ca. 250 en minimaal ca. 100 plaatsen. Naast deze aantallen moet rekening worden gehouden met het verloren gaan van bestaande parkeerplaatsen, door welke maatregel dan ook. Dit kan het tzt. werkelijk benodigde aantal nieuwe parkeerplaatsen verhogen.

Uit een en ander blijkt dat het realiseren van nieuwe parkeerakkommodatie de eerste jaren niet noodzakelijk zal zijn, tenzij een belangrijk aantal bestaande parkeerplaatsen vervalst. Aangezien de aanwezige parkeerruimte de eerstkomende jaren wel intensiever zal worden gebruikt, moet aandacht worden besteed aan het reguleren van het gebruik. Door het instellen van parkeerduurbeperkingen kan het optredende parkeeraanbod op een evenwichtige wijze over de verschillende akkommodaties worden verdeeld. Overigens is het noodzakelijk om gegevens te verzamelen over de parkeerduur, alvorens dergelijke maatregelen uit te werken.

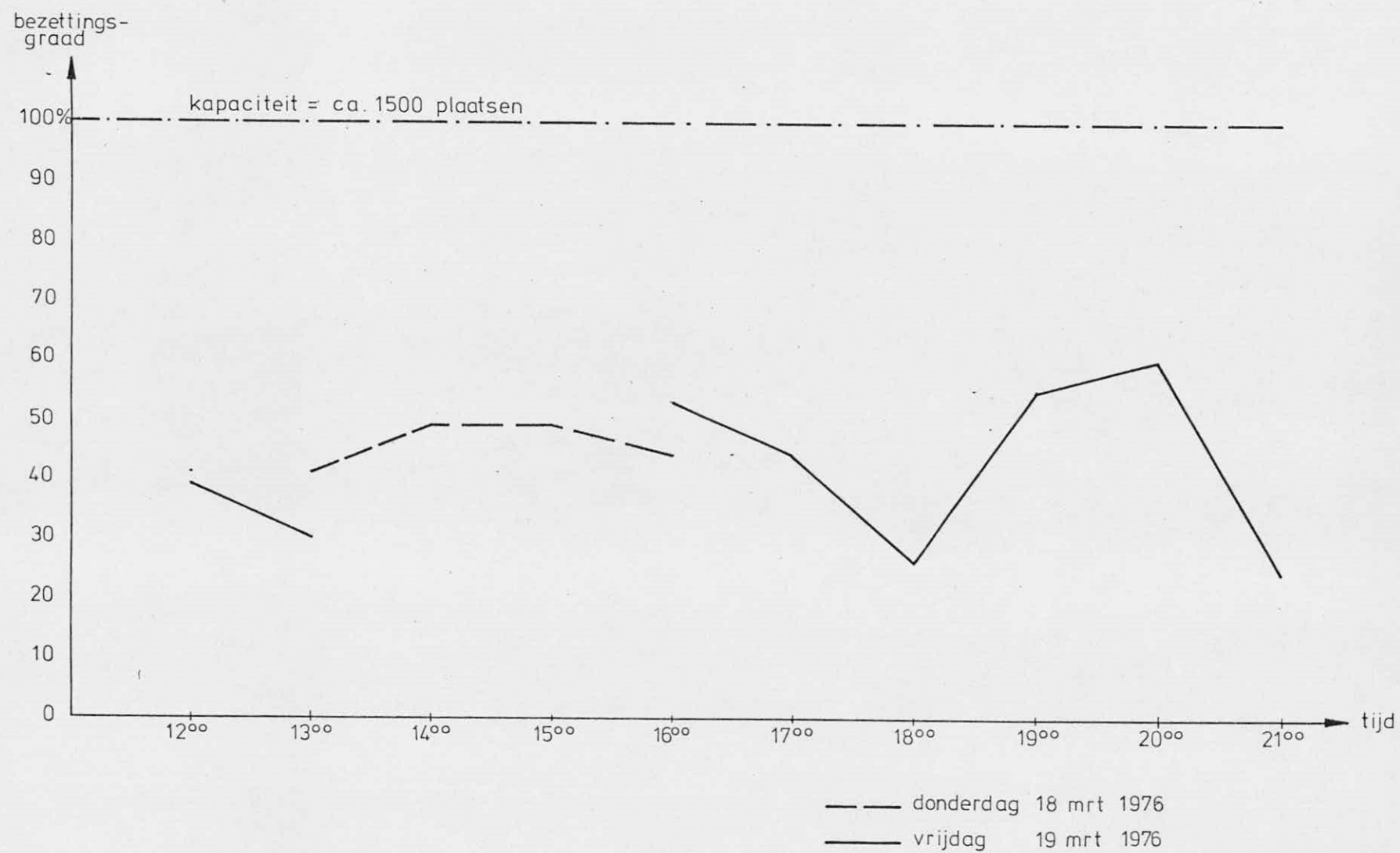
4. konklusies

1. verondersteld mag worden dat de uitgevoerde parkeertellingen een representatief beeld geven van de maatgevende parkeerbehoefte
2. in het centrumgebied in zijn totaliteit is de huidige parkeerkapaciteit van ca. 1500 plaatsen momenteel ruim voldoende; het maximale gelijktijdig aanwezige aantal voertuigen bedraagt maximaal ca. 900 (koopavond; ca. 20.00 uur), en treedt op tijdens de koopavond; tijdens de werkuren bedraagt deze waarde ca. 800 voertuigen
3. de verdeling van de totale parkeerbehoefte is momenteel onevenwichtig; de helft van alle parkeerakkommodatie wordt nagenoeg volledig benut, waarvan een deel zelfs wordt overbelast, terwijl de resterende plaatsen sterk onderbezet zijn; deze situatie wordt veroorzaakt door het ontbreken van parkeerdurbeperkende maatregelen
4. ook voor de toekomstige situatie mag worden verwacht dat de grootste parkeerbehoefte tijdens de koopavond optreedt; een dergelijke één maal per week optredende parkeerspits is een aanvaardbaar ontwerp-kriterium
5. uitgaande van de in het gemeentelijke structuurplan voorziene ontwikkelingen en op grond van de bij de prognose gedane veronderstellingen, zal een uitbreiding van de parkeerakkommodatie pas op middellange termijn nodig zijn (niet voor 1980)
6. gelet op het onder 5 gestelde, kan uitbreiding van de parkeervoorzieningen tot 1980 achterwege blijven, althans als aan 2 belangrijke voorwaarden wordt voldaan, namelijk:
 - a) alle nu aanwezige plaatsen die verloren gaan (bv. door verkeerskundige of stedenbouwkundige maatregelen) moeten binnen het invloedsgebied van het centrum door nieuwe plaatsen worden vervangen
 - b) het gebruik van de parkeerruimte moet worden gereguleerd, om de totale parkeerdruk beter over de beschikbare ruimte te verdelen en om ongewenste parkeersituaties tegen te gaan
7. op middellange tot lange termijn (1985/1990) dient de totale akkommodatie te worden uitgebreid met 100 à 250 extra plaatsen; dit naast de onder 6.a bedoelde parkeerplaatsen
8. het voorbereiden van de onder 6.b en 7 genoemde maatregelen moet mede gebaseerd worden op aanvullende parkeergegevens; een dergelijke aanvulling moet zich vooral richten op het gedrag ten aanzien van de parkeerdur

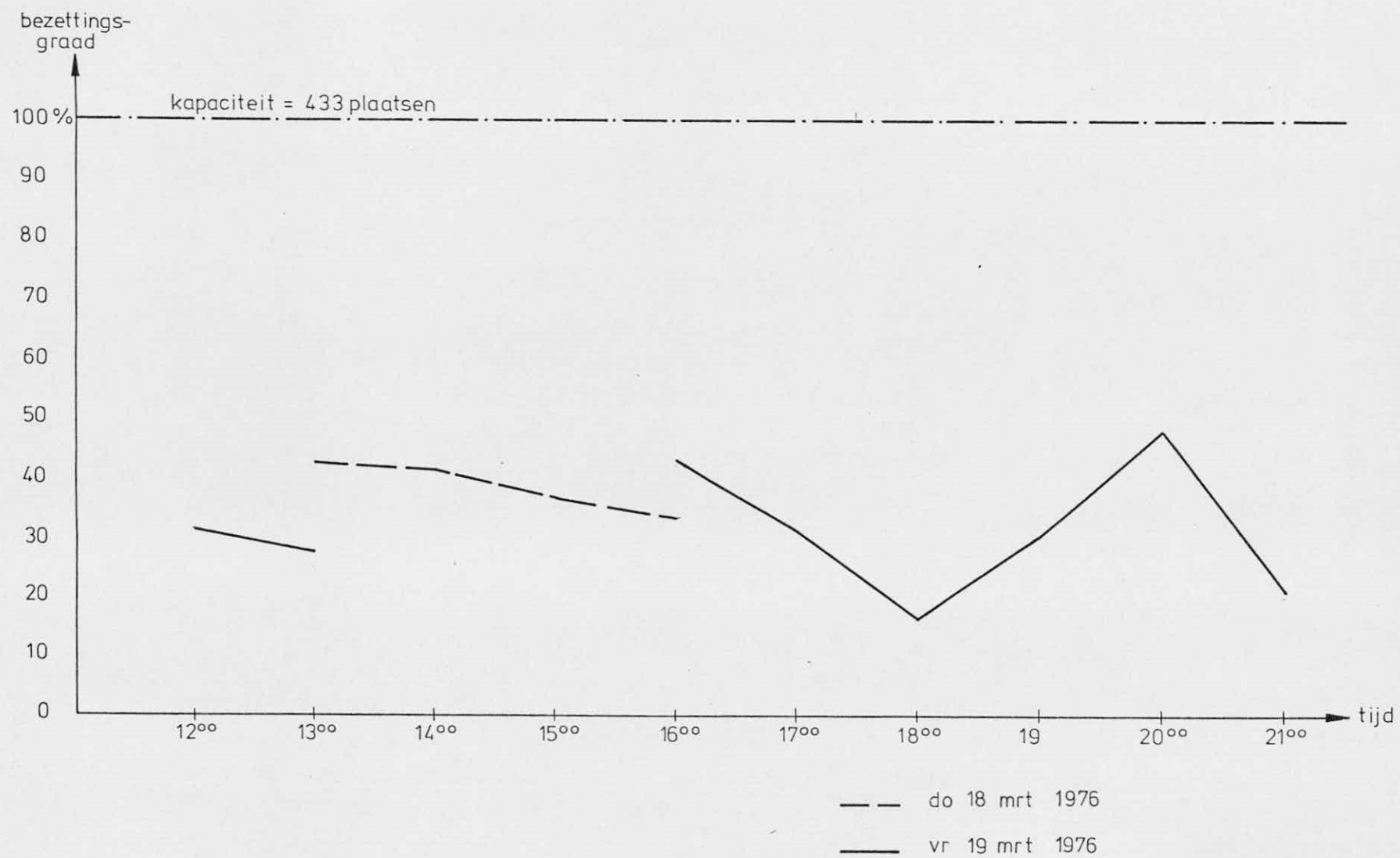


- 1 sekte
- 1 hoofdsekte

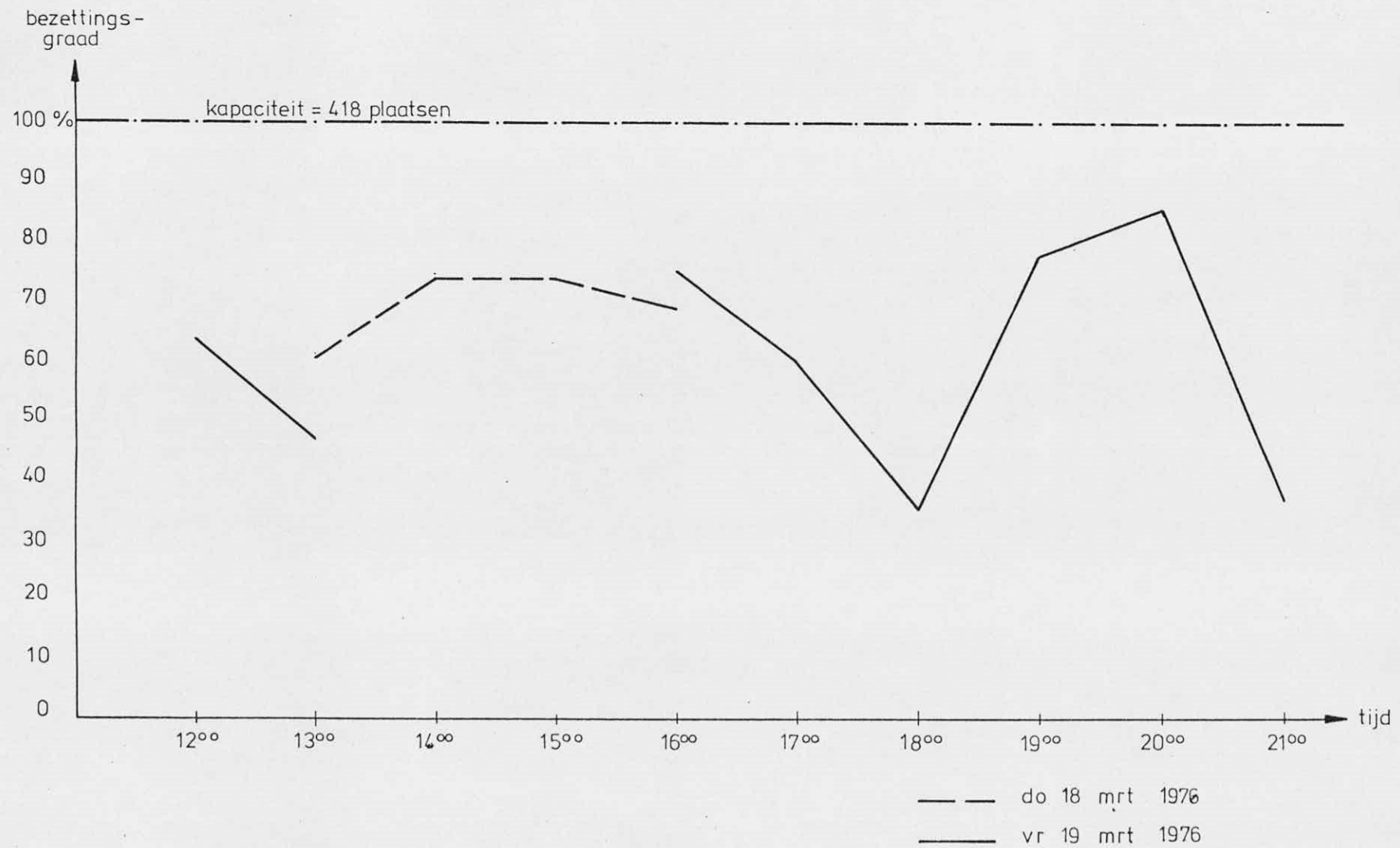
afb. 1 overzicht sekties parkeertelling 1976



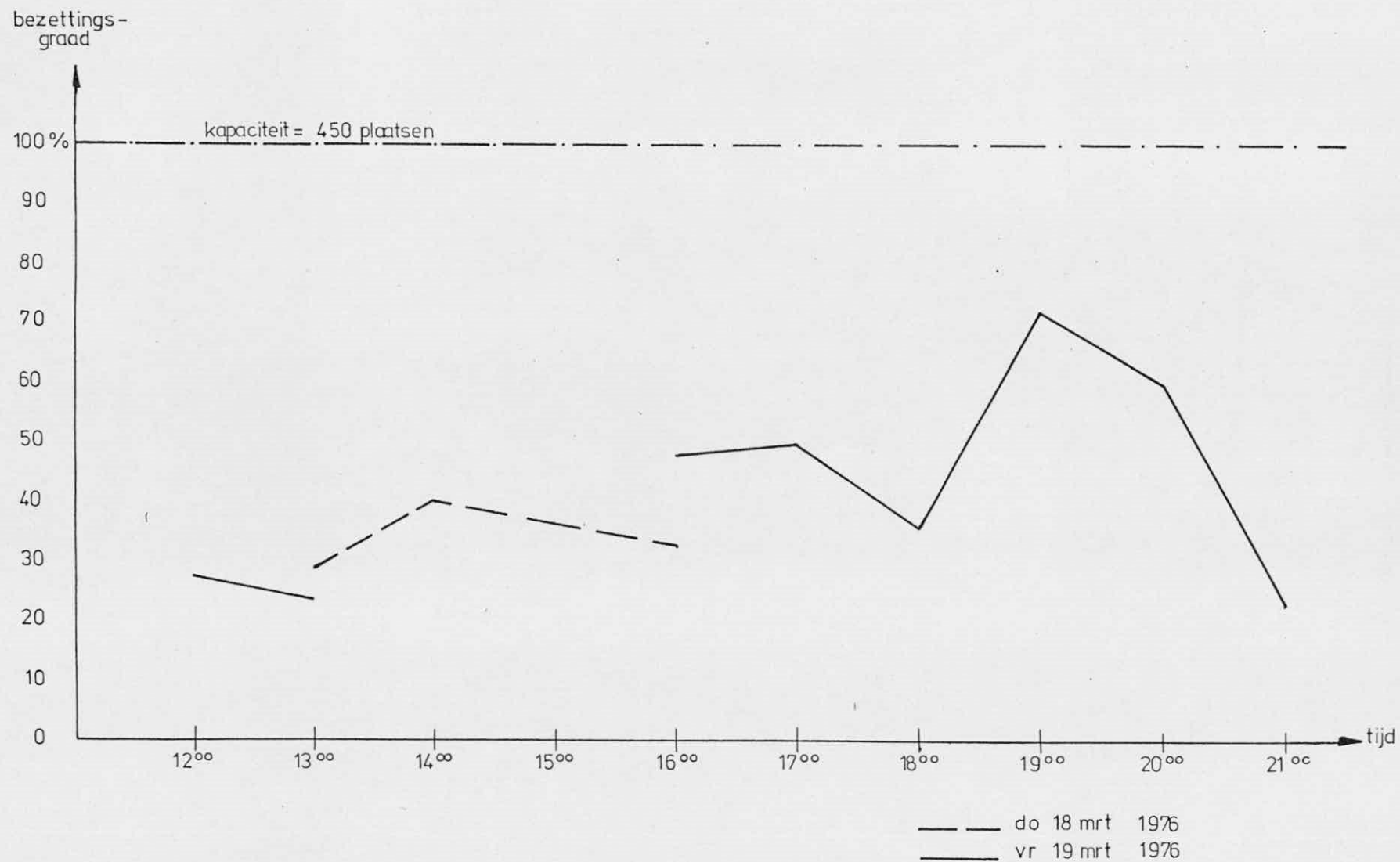
afb. 2 de gemiddelde bezettingsgraad voor alle sekties tezamen per tijdstip



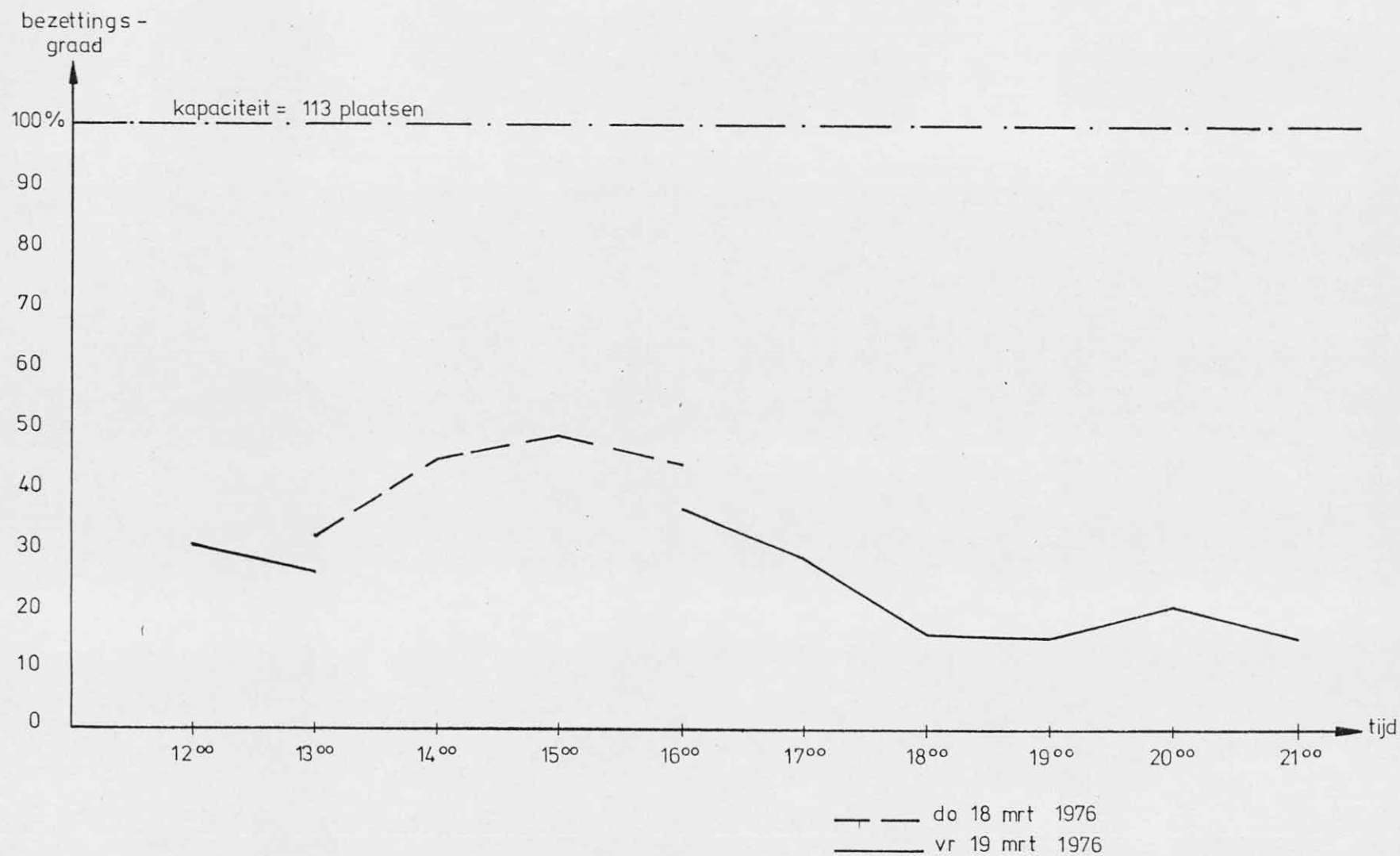
afb. 3a de gemiddelde bezettingsgraad voor de hoofdsektie de deel per tijdstip



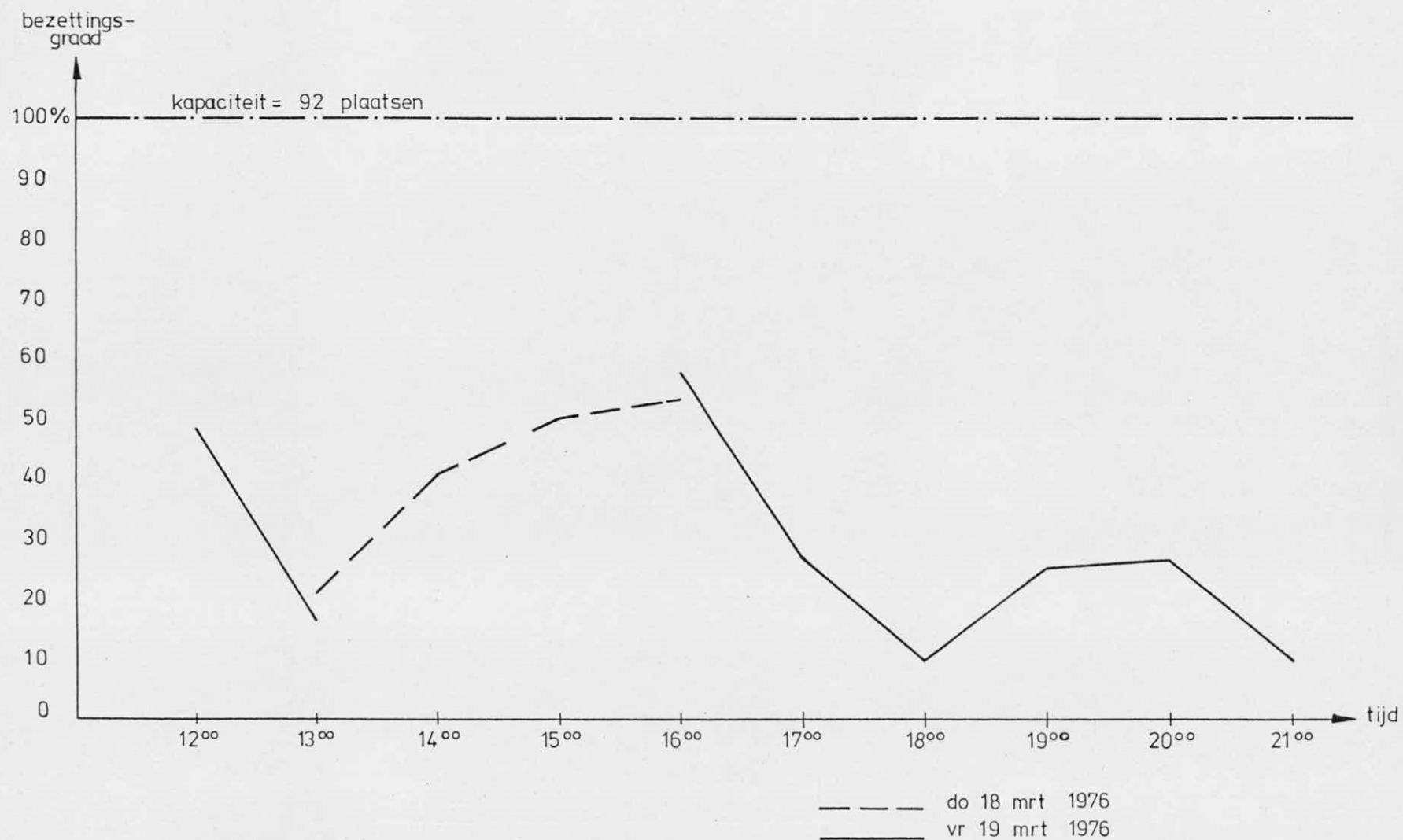
afb. 3b de gemiddelde bezettingsgraad voor de hoofdsektie lange nering-west per tijdstip



afb. 3c de gemiddelde bezettingsgraad voor de hoofdsektie lange nering-oost per tijdstip



afb. 3d de gemiddelde bezettingsgraad voor de hoofdsektie nagelerstraat per tijdstip



afb. 3e de gemiddelde bezettingsgraad voor de hoofdsektie stadskantoor per tijdstip

hoofd-sectie	sektie	omschrijving	max. bezettingsgraad	min. bezettingsgraad	gem. bezettingsgraad	kapa-citeit
1		de Deel e.o.				433
	3	Onder de Toren	90 %	40 %	65 %	20
	4	de Deel-noord	72 %	28 %	50 %	50 ⁺
	5	de Deel-zuid	48 %	4 %	22 %	250
	6	de Deel-oost	93 %	11 %	51 %	75
	7	Korte Dreef	5 %	0 %	2 %	20
	10	Beursstraat	128 %	56 %	94 %	18
2		Lange Nering-west e.o.				418
	11	Noordzijde-west	117 %	50 %	82 %	60
	12	Achterom	92 %	28 %	63 %	65 ⁺
	13	Korte Achterzijde	100 %	27 %	68 %	163 ⁺
	14	Lange Dreef-west	61 %	36 %	48 %	33
	15	Corn. Dirkszplein	82 %	23 %	45 %	44
	22	Koopmansplein	83 %	6 %	49 %	53
3		Lange Nering-oost e.o.				450
	16	terrein Bumalaan	40 %	8 %	16 %	100
	17	Noordzijde-oost	78 %	16 %	38 %	45
	18	Kettingstraat	123 %	30 %	83 %	30
	19	Lange Nering-oost	89 %	27 %	53 %	150 ⁺
	20	Albert Heijn	88 %	2 %	37 %	90
	21	Lange Dreef-oost	47 %	21 %	32 %	34
4		Nagelerstraat				113
	8	Nagelerstraat	60 %	15 %	38 %	53
	9	Veerplein	38 %	5 %	23 %	60
5		Stadskantoor PTT e.o.				92
	1	Harm Visserplein	63 %	8 %	33 %	80
	2	Jasmijnstraat	42 %	8 %	25 %	12
totaal						1506

+ geraamde capaciteit

Harmen

tabel 4 maximale, minimale en gemiddelde bezettingsgraad per sectie, ongeacht het tijdstip

	1975	1980	1990
bevolking Emmeloord	15000	20000	26000
bevolking landelijk gebied	18700	18700	18700
aantal auto's per 1000 inwoners	300	340	380
parkeerbehoefte; minimum	860	1000	1200
parkeerbehoefte; maximum	860	1100	1350

tabel 5 globale raming voor de parkeerbehoefte in 1980 en 1990 in de hoofdsekties 1,2 en 3 voor een koopavond omstreeks 20⁰⁰ uur