Parkeeronderbouwing Hiddinks Weide Hengelo

Onderzoek naar passende parkeernormen in Hengelo

Goudappel
MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Opdrachtgever	Van Wanrooij Projectontwikkeling B.V.
Titel rapport	Parkeeronderbouwing Hiddinks Weide Hengelo
Kenmerk	018675.20240927.R1.04
Datum publicatie	27 oktober 2025
Projectleider Goudappel	Samir Ajanovic
Projectteam Goudappel	Yorick van Pelt
Status	Definitief

© Copyright Goudappel BV 27-10-25

Inhoudsopgave

1. Inleiding **1**

1.1 Aanleiding 1

1.2 Algemene trends en ontwikkelingen 2

1.3 Leeswijzer 3

2. Onderzoeksverantwoording **4**

2.1 De meerwaarde van maatwerk 4

2.2 Aanpak analyse autobezit 4

2.3 Bezoekersparkeren 6

2.4 Nieuwe CROW-parkeerkencijfers 6

3. Autobezit in Hengelo **8**

3.1 Het functieprogramma 8

3.2 Autobezit in Hengelo 9

3.3 Vergelijking met vigerende parkeernormen 10

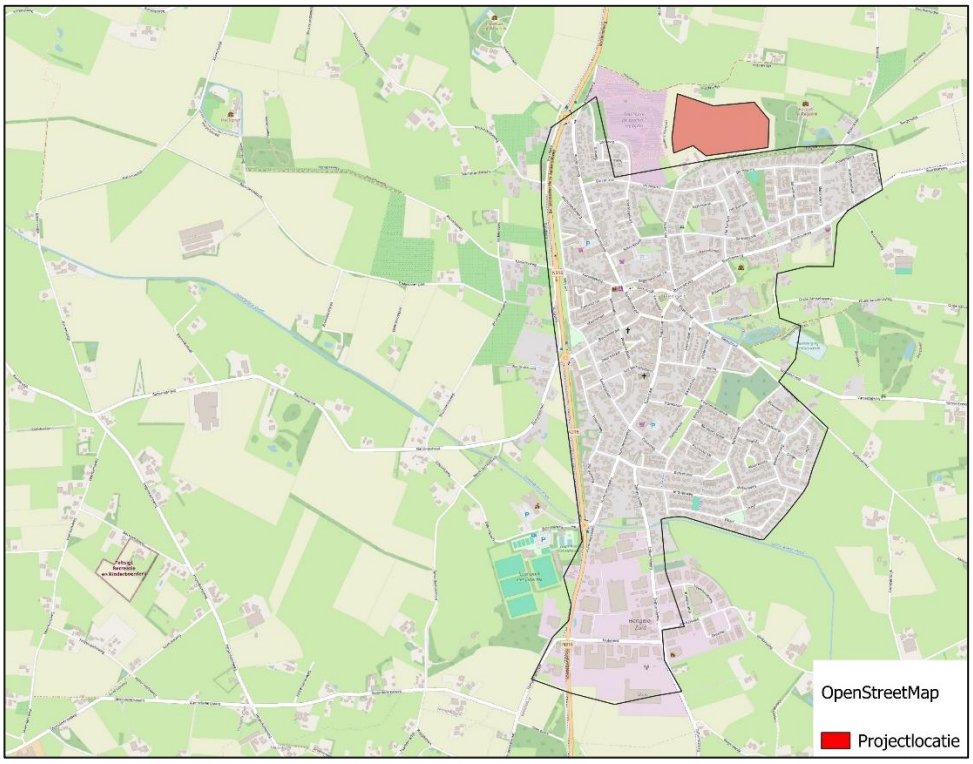
4. Conclusie **12**

Bijlage 1: Rekenkundige capaciteit parkeeraanbod eigen terrein **14**

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

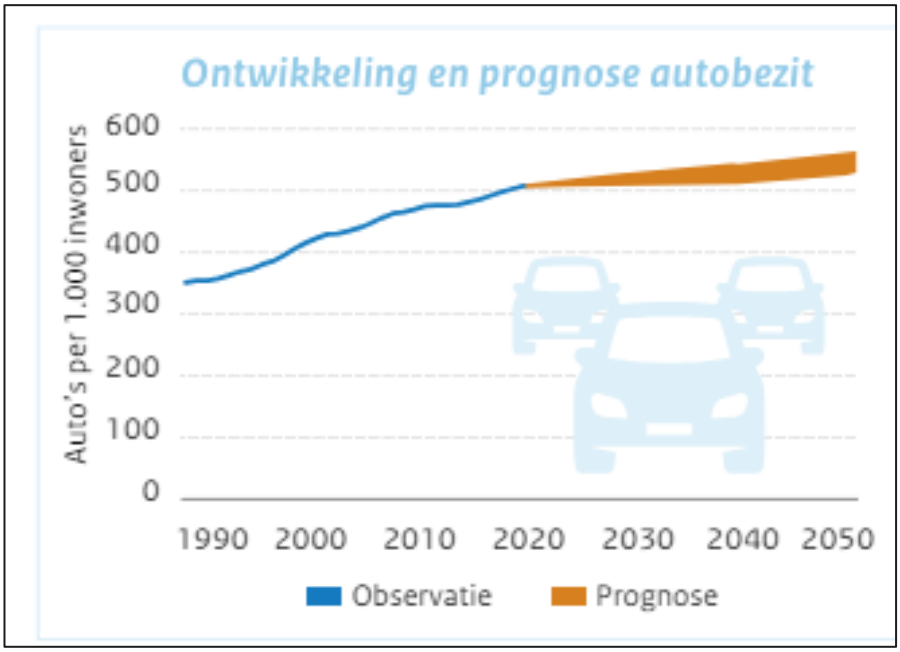
Van Wanrooij Projectontwikkeling is samen met Roosdom-Tijhuis voornemens om circa 203 woningen te realiseren in Hengelo (Gelderland). Het plan wordt Hiddinks Weide genoemd en figuur 1.1 geeft de projectlocatie weer. Voor de stedenbouwkundige uitwerking van het plan is inzicht gewenst in passende parkeernormen voor de woningen. De gemeente Bronckhorst waar Hengelo onderdeel van is, heeft parkeernormen die in 2013 zijn opgesteld. Daarom heeft Van Wanrooij Projectontwikkeling aan Goudappel gevraagd om een parkeeronderbouwing op te stellen voor het plan, rekening houdend met de meest recente inzichten ten aanzien van parkeren.



Figuur 1.1: Ligging ontwikkellocatie in Hengelo (Gelderland)

1.2 Algemene trends en ontwikkelingen

Het autobezit in Nederland groeit nog altijd gestaag door (zie ook figuur 1.2). Enkel bij jongeren is een afname te zien, wat vooral verklaard wordt doordat jongeren de aankoop van een eerste auto uitstellen. De sterkste groei van autobezit onder de bevolking is in de leeftijdsgroep van 80 jaar en ouder, wat verklaard wordt doordat mensen langer zelfstandig en mobiel blijven, en daardoor langer een auto bezitten.



Figuur 1.2: Trend in autobezit (Bron: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid)

De hoogte van het autobezit verschilt flink, afhankelijk van meerdere factoren die van invloed zijn op het autobezit. Zo wordt autobezit onder andere verklaard door de samenstelling en grootte van het huishouden en het besteedbaar inkomen van het huishouden. Voor stellen is het autobezit goedkoper dan het openbaar vervoer, in tegenstelling tot eenpersoonshuishoudens. Voor gezinnen met thuiswonende kinderen is de noodzaak tot autobezit vaak groter. Daarnaast hebben locatiekenmerken een belangrijke verklarende kracht voor verschillen in autobezit. Zo is het autobezit in de hoog stedelijke leefomgeving lager dan in de laag stedelijke leefomgeving. Dit wordt verklaard door het aanbod aan alternatieve vervoersmogelijkheden en nabijheid van voorzieningen binnen de hoog stedelijke leefomgeving. Zo zijn voorzieningen vaker op loop- of fietsafstand en heeft het openbaar vervoer een betere concurrentiepositie ten opzichte van de auto.

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt de achtergrond van de uitgevoerde analyse toegelicht: welke bronnen zijn gebruikt en hoe worden deze vertaald naar passende parkeernormen. In hoofdstuk 3 is vervolgens voor de gemeente Bronckhorst toegelicht hoe het bestaande parkeerbeleid werkt en in hoeverre de vigerende parkeernormen aansluiten bij het daadwerkelijke autobezit. In hoofdstuk 4 zijn de belangrijkste conclusies van het onderzoek op een rij gezet.

2. Onderzoeksverantwoording

2.1 De meerwaarde van maatwerk

CROW beschrijft dat parkeernormen tot stand moeten komen aan de hand van de bereikbaarheidskenmerken van de locatie, specifieke kenmerken van de functie, mobiliteitskenmerken van de gebruikers/bezoekers van het gebouw en gemeentelijk parkeerbeleid. In de praktijk blijkt dat dit maatwerk vaak achterwege gelaten wordt.

Gemeenten hanteren bij het opstellen van parkeernormen vraagvolgend- of sturend parkeerbeleid. Deze keuze hierin komt voort uit gemeentelijke doelstellingen. Het parkeerbeleid vormt de concrete uitwerking of invulling van het algemene mobiliteitsbeleid, inclusief de keuzes die daarin worden gemaakt. Het doel van parkeerbeleid is om een maatschappelijk verantwoord evenwicht in stand te brengen tussen vraag naar en aanbod van parkeerplaatsen. Bij vraagvolgend beleid is de intentie parkeernormen op te stellen die aansluiten bij de parkeervraag (bij woningen is dat het autobezit).

In de basis dient men te voldoen aan de parkeernormen die de gemeente opstelt voor woningen. Veel gemeenten hebben parkeernormen die echter in hoge mate afwijken van het daadwerkelijke autobezit. Denk bijvoorbeeld aan één parkeernorm voor alle appartementen terwijl er in de praktijk een groot verschil zit in autobezit van bewoners bij sociale huurappartementen en autobezit van bewoners bij (dure) koopappartementen. Dit kan leiden tot onnodig hoge kosten die businesscases van ontwikkelingen onder druk zetten en tot onnodig ruimtegebruik voor parkeervoorzieningen.

2.2 Aanpak analyse autobezit

Goudappel heeft de laatste jaren veel onderzoek gedaan naar gemeentelijke parkeernormen in Nederland in relatie tot het daadwerkelijke autobezit. Hierbij is gebruik gemaakt van een dataset die tot stand is gekomen door het combineren van gegevens uit analysebestanden/bronnen over bijvoorbeeld type woningen en de ligging van woningen in stedelijk gebied met output van onderzoek op microdata van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) over (lease)autobezit, woningvoorraad, type woningen, eigendomssituatie en inkomen. Hiermee kan voor heel Nederland op gemeente-, wijk- en buurtniveau het autobezit gericht geanalyseerd worden wat het autobezit is. Zo wordt specifiek rekening gehouden met de karakteristieken en het autobezit in Hengelo. Bij het autobezit kan onderscheid gemaakt worden naar autobezit per categorie zoals:

- eigendomssituatie (koop, particuliere huur en sociale huur);
- woningtype (vrijstaand huis, twee-onder-een-kap, rijwoning en appartement);
- leeftijd (0-30 jaar, 30-65 jaar en 65+ jaar);
- oppervlakte (tot 50 m^2 gbo, 50-75 m^2 gbo, 75-100 m^2 gbo, 100-125 m^2 gbo, >125 m^2 gbo).

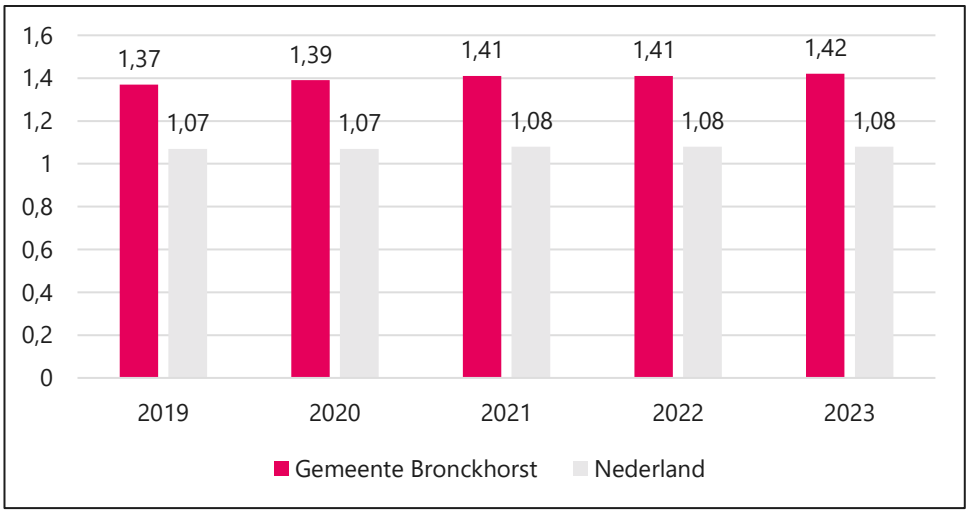
Op deze categorieën kan ook een 'crossfilter' worden toegepast om zo inzichtelijk te maken wat het autobezit is onder bijvoorbeeld 65-plussers in sociale huurappartementen in buurt X in gemeente Y (bij voldoende waarnemingen). De microdata zorgt zodoende voor een cijfermatige onderbouwing om in discussie te gaan met gemeenten over het aanpassen van de parkeernormen.

Belangrijk om op te merken is dat door het hanteren van het daadwerkelijke autobezit als uitgangspunt voor parkeernormen, er sprake is van volledig vraagvolgend beleid. Het is nog mogelijk om vanuit bepaalde beleidsdoelstellingen eventueel lagere parkeernormen toe te passen (zoals in een centrum met gereguleerd parkeren) dan het daadwerkelijke autobezit. In deze parkeeronderbouwing wordt uitgegaan van vraagvolgende parkeernormen.

Achtergronden dataset en bewerkingen

De analyse naar het autobezit heeft betrekking op het jaar 2023. De cijfers uit de analyse zijn exclusief het bezoekersaandeel van woningen en exclusief een aandeel grijze/buitenlandse kentekens. Onder grijze kentekens vallen voornamelijk bedrijfsauto's en -busjes die mee naar huis worden genomen. Denk hierbij aan bijvoorbeeld busjes van een schilder die de bedrijfsbus na het werk mee naar huis neemt en voor de deur in woonwijken parkeert. Het aandeel grijze/buitenlandse kentekens verschilt per buurt. Hiervoor wordt de data opgehoogd met een percentage van 8%. Dit aandeel is gebaseerd op basis van diverse kentekenonderzoeken die door Goudappel zijn uitgevoerd in woonbuurten in Nederland.

Ook voor de trend in autobezit wordt de data opgehoogd met een percentage. Parkeernormen worden vaak voor langere tijd vastgesteld. Daarom wordt de trend van 2019 tot 2023 in autobezit over de afgelopen jaren voor de gemeente Bronckhorst, vertaald naar een ophoging van het autobezit. Figuur 2.1 geeft het verloop weer van het gemiddelde autobezit in Nederland en de gemeente Bronckhorst van 2019 tot 2023. Afgerond is het autobezit in de gemeente Bronckhorst circa 4% gestegen (in Nederland bedroeg de stijging in autobezit minder dan 1%.



Figuur 2.1: Gemiddelde autobezit gemeente Bronckhorst en Nederland van 2019 tot 2023

De gebruikte indeling in gemeenten, wijken en buurten is conform de CBS-indeling van 2023. De stedelijkheidsgraad (omgevingsadressendichtheid) van gemeenten, wijken en buurten komt uit 'Kerncijfers wijken en buurten 2023' van het CBS. De in de analyse gebruikte gegevens betreffende woningvoorraad, eigendomssituatie en RDW-gegevens hebben betrekking op het jaar 2023. Het 'bezit'/gebruik van een leaseauto heeft betrekking op het jaar 2022 en is inbegrepen in de data. Het gemiddelde aantal auto's per huishouden is afgerond op 2 decimalen.

2.3 Bezoekersparkeren

Al geruime tijd is binnen de verkeerskundige vakwereld de ervaring dat het ooit 'arbitrair' vastgelegde parkeerkencijfer voor bezoekersparkeren bij woningen (vaak 0,3 parkeerplaatsen per woning, zo ook in Bronckhorst) te hoog is. Daar waar voor het bewonersparkeren in woonwijken onderscheid wordt gemaakt voor locatie-specifieke kenmerken bij het bepalen van het aantal parkeerplekken (zoals ligging ten opzichte van het centrum en/of openbaar vervoer), is dit voor bezoekersparkeren bij de functie wonen nog niet het geval.

Door digitalisering is steeds meer data beschikbaar gekomen over het parkeergedrag van bezoekers aan woningen. Hieruit blijkt dat de bezoekersnorm van 0,3 parkeerplaatsen per woning vaak te hoog is[1][2]. Als gevolg van deze nieuwe inzichten heeft CROW in haar nieuwste parkeerkencijfers de bezoekersnormen aangepast en verlaagd. Dit is verder toegelicht in de volgende paragraaf.

2.4 Nieuwe CROW-parkeerkencijfers

In juni 2024 heeft CROW nieuwe parkeerkencijfers vastgesteld in publicatie 744: 'Basis voor parkeernormering'. De nieuwe parkeerkencijfers maken meer onderscheid in woningtypen, waarbij sociale huurwoningen bijvoorbeeld altijd een aparte categorie zijn. Bij appartementen wordt bovendien ook onderscheid gemaakt in oppervlaktecategorieën. De nieuwe parkeerkencijfers zijn weergegeven in tabel 2.1 op de volgende pagina met onderaan de aangepaste bezoekersnorm (deze dient bij de bewonersnormen opgeteld te worden).

[1] Parkeerkencijfers voor bezoek aan bewoners: de grote onbekende, bijdrage aan CVS-congres (november 2021)

[2] A new perspective on residential parking policy, TU Delft (augustus 2021).

woningtype	min	max
koop, huis, vrijstaand	1,6	2,4
koop, huis, twee-onder-een-kap	1,5	2,3
koop, huis, tussen/hoek	1,4	2,2
koop, appartement, >100 m² bvo	1,4	2,2
koop, appartement, 75 - 100m² bvo	1,0	1,8
koop, appartement, <75m² bvo	0,9	1,7
huur, huis, vrije sector	1,0	1,8
huur, huis, sociale huur	0,7	1,5
huur, appartement, vrije sector, >100 m² bvo	1,0	1,8
huur, appartement, vrije sector, 75 - 100 m² bvo	0,6	1,4
huur, appartement, vrije sector, <75 m² bvo	0,5	1,3
huur, appartement, sociale huur, >100 m² bvo	0,6	1,4
huur, appartement, sociale huur, 75 - 100 m² bvo	0,5	1,3
huur, appartement, sociale huur, <75 m² bvo	0,4	1,2
huur, appartement, vrije sector of sociale huur <30 m² bvo	0,4	0,6
bezoekersnorm (optellen bij bewonersnorm)	0,2	

Tabel 2.1 Nieuwste CROW-parkeerkencijfers in de rest bebouwde kom van 'weinig stedelijke' gebieden zoals Hengelo

Doorgaans baseren veel gemeenten, zoals ook de gemeente Bronckhorst in de huidige Nota Parkeernormen, hun parkeernormen op basis van CROW-parkeerkencijfers. Toch zijn de kencijfers niet direct bedoeld als parkeernorm, maar als vertrekpunt waarbij op basis van lokaal onderzoek (bijvoorbeeld naar het autobezit) gekomen kan worden tot passende parkeernormen. Daarom wordt in het volgende hoofdstuk ingegaan op het autobezit specifiek in Hengelo. Voor de bezoekersnormen wordt bij de passende parkeernormen aangesloten bij de nieuwste parkeerkencijfers zoals weergegeven in tabel 2.1 (0,2 parkeerplaats per woning).

3. Autobezit in Hengelo

3.1 Het functieprogramma

Het functieprogramma van de beoogde ontwikkeling Hiddinks Weide staat nog niet vast. Tabel 3.1 geeft het voorlopige functieprogramma voor de beoogde ontwikkeling verdeeld naar de woningcategorieën uit de CBS-microdata weer.

beoogde woningtype Hiddinks Weide	woningtype in analyse naar autobezit	aantal
sociale huurappartementen 60 m²	sociale huur, appartement 50-75 m² gbo	21
sociale huur, beneden-bovenwoningen 40-90 m²	sociale huur, appartement 50-75 m² gbo	8
sociale huurwoningen, rijwoning senioren 80-90 m²	sociale huur, rijwoning, 75-100 m² gbo	5
sociale huurwoningen, rijwoning 90-100 m²	sociale huur, rijwoning, 75-100 m² gbo	23
betaalbare koop, beneden-bovenwoningen 50-60 m²	koop, appartement, 50-75 m² gbo	20
betaalbare koop, rijwoning 90-110 m²	koop, rijwoning, 75-100 m² gbo	52
vrije sector koop, rijwoning senioren 90-100 m²	koop, rijwoning, 75-100 m² gbo	4
vrije sector koop, rijwoning, 115-120 m²	koop, rijwoning, 100-125 m² gbo	32
vrije sector koop, twee-onder-een-kap 130-150 m²	koop, twee-onder-een-kap, 125-150 m² gbo	36
vrije sector koop, vrijstaand 130-150 m²	koop, vrijstaand 125-150 m² gbo	2
totaal		**203**

Tabel 3.1: Voorlopige functieprogramma Hiddinks Weide

Van Wanrooij Projectontwikkeling en Roosdom-Tijhuis zijn voornemens om ook parkeercapaciteit te realiseren op eigen terrein. Conform gemeentelijk beleid is het mogelijk om parkeercapaciteit gerealiseerd als oprit of garage mee te rekenen in het parkeeraanbod. In bijlage 1 is een overzicht opgenomen van de theoretische en rekenkundige parkeercapaciteit die de gemeente Bronckhorst hanteert bij het beoordeelden van de parkeercapaciteit per type parkeerplaats. De kengetallen uit deze tabel zijn overeenkomend met de meest recente kengetallen uit CROW-publicatie 744.

3.2 Autobezit in Hengelo

Voor de woningcategorieën uit tabel 3.1 is per categorie onderzocht wat het gemiddelde autobezit in Hengelo is. In eerste instantie is onderzocht of de wijk Hengelo - waarbinnen de beoogde ontwikkeling valt – beschikt over voldoende aantallen woningen per woningcategorie om het gemiddelde autobezit te bepalen. Hierbij wordt een minimum van 30 woningen per categorie gehanteerd. Voor alle woningcategorieën zijn in Hengelo meer dan 30 woningen aanwezig waardoor de analyse naar autobezit in Hengelo een voldoende betrouwbaar beeld geeft. Het gemiddelde autobezit per woningcategorie is weergegeven in tabel 3.2 op de volgende pagina. De data is opgehoogd met 0,12[3] per woningcategorie voor grijze kentekens en afgerond 4% opgehoogd voor de stijgende trend in het autobezit.

beoogde woningtype Hiddinks Weide	passende parkeernorm bewoners	bezoekersnorm	passende parkeernorm totaal
sociale huurappartementen 60 m²	0,65	0,2	0,85
sociale huur, beneden-bovenwoningen	0,65	0,2	0,85
sociale huurwoningen, rijwoning senioren	1,10	0,2	1,30
sociale huurwoningen, rijwoning 90-100 m²	1,10	0,2	1,30
betaalbare koop, beneden-bovenwoningen 50-60 m²	1,35	0,2	1,55
betaalbare koop, rijwoning 90-110 m²	1,50	0,2	1,70
vrije sector koop, rijwoning senioren 90-100 m²	1,50	0,2	1,70
vrije sector koop, rijwoning, 115-120 m²	1,65	0,2	1,85
vrije sector koop, twee-onder-een-kap 130-150 m²	2,00	0,2	2,20
vrije sector koop, vrijstaand 130-150 m²	2,10	0,2	2,30

Tabel 3.2 Passende parkeernormen voor de beoogde woningen Hiddinks Weide op basis van het daadwerkelijke autobezit per woningtype in Hengelo

In het vorige hoofdstuk zijn in tabel 2.1 de recent gepubliceerde CROW-kencijfers voor woningen weergegeven per woningcategorie. Alle passende parkeernormen gebaseerd op autobezit uit tabel 3.1, vallen binnen de bandbreedtes van de betreffende woningcategorieën in CROW-publicatie 744.

[3] Het autobezit uit de data is exclusief 8% grijze kentekens. De ophoging van 0,12 is afgeleid do 8% van het gemiddelde autobezit in Hengelo (=1,50 in 2023) te berekenen (8% van 1,50 is 0,12).

3.3 Vergelijking met vigerende parkeernormen

In het vigerende parkeerbeleid van de gemeente Bronckhorst wordt uitgegaan van de (inmiddels verouderde) parkeerkencijfers uit CROW publicatie 317: 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie'. Voor de Hiddinks Weide geldt de stedelijke zone *rest bebouwde kom*. Binnen de CROW-bandbreedtes hanteert de gemeente de hoogste waarde van de bandbreedte als norm. Tabel 3.3 geeft de woningcategorieën conform de analyse naar autobezit met de passende parkeernormen en de daarmee overeenkomende woningcategorieën uit het gemeentelijk beleid met bijbehorende parkeernormen weer. In de rechterkolom wordt het verschil tussen de gemeentelijke norm en norm op basis van autobezit gegeven. Voor alle woningcategorieën geldt dat de gemeentelijke parkeernormering hoger ligt dan de passende parkeernormen op basis van autobezit.

woningcategorie cf. gemeentelijk beleid	parkeernorm bewoners	woningcategorie cf. analyse autobezit	passende parkeernorm	verschil (autobezit – norm gemeente)
huur, etage, midden/goedkoop	1,5	sociale huur, appartement 50-75 m² gbo	0,65	-0,85
huurhuis, sociale huur	1,7	sociale huur, rijwoning, 75-100 m² gbo	1,10	-0,60
koop, appartement, goedkoop	1,7	koop, appartement, 50-75 m² gbo	1,35	-0,35
koop, huis, tussen/hoek	2,1	koop, rijwoning, 75-100 m² gbo	1,50	-0,60
Koop, huis, tussen/hoek	2,1	koop, rijwoning, 100-125 m² gbo	1,65	-0,45
Koop, huis, twee-onder-een-kap	2,3	koop, twee-onder-een-kap, 125-150 m² gbo	2,00	-0,30
Koop, huis, vrijstaand	2,4	koop, vrijstaand 125-150 m² gbo	2,10	-0,30

Tabel 3.3: Vergelijk bewonersdeel passende parkeernormen vs. gemeentelijke parkeernormen

Parkeerbalans

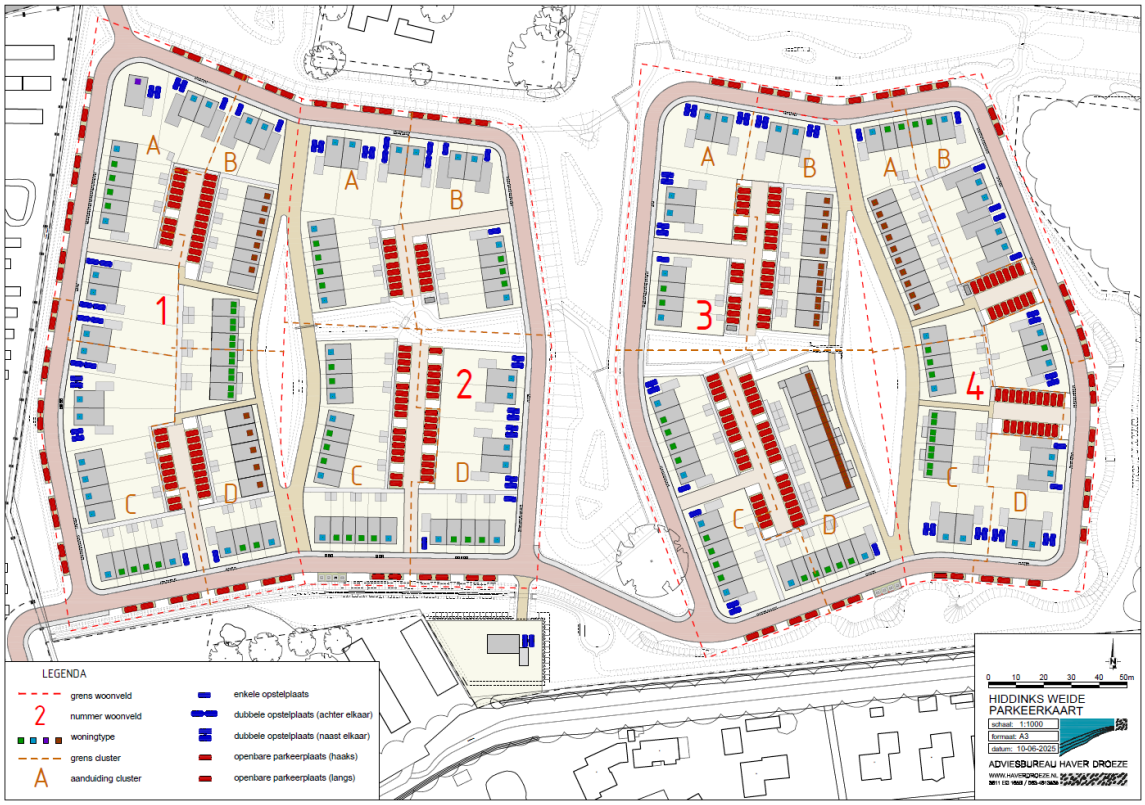
In tabel 3.4 op de volgende pagina is de parkeereis weergegeven conform gemeentelijk beleid en op basis van de passende parkeernormen (gebaseerd op autobezit). Hieruit blijkt dat conform beleid 459 parkeerplaatsen benodigd zijn. de analyse naar autobezit leidt tot een parkeereis van 331 parkeerplaatsen. In het plan zijn in totaal 350 parkeerplaatsen opgenomen, wat daarmee voldoende is om te voldoen aan de parkeereis op basis van het daadwerkelijke autobezit. In figuur 3.1 op de volgende pagina is het plan inclusief parkeerplaatsen weergegeven.

Effect van twee extra woningen

De projectontwikkelaar heeft de mogelijkheid om twee extra woningen te realiseren ten opzicht van het doorgerekende aantal van 203 woningen. Uitgaan van het toevoegen van 2 extra vrijstaande woningen (vrije sector koop, vrijstaand 130-150 m²) zou dit betekenen dat er maximaal (2 woningen * 2,3 parkeerplaats per woning =) 4,6 parkeerplaatsen extra nodig zijn. Het overschot van 19 parkeerplaatsen neemt hiermee af tot een overschot van 14 parkeerplaatsen.

beoogde woningtype Hiddinks Weide	aantal woningen	parkeernorm beleid	parkeereis beleid	parkeernorm autobezit	parkeereis autobezit
sociale huurappartementen 60 m²	21	1,50	31,50	0,65	13,65
sociale huur, beneden-bovenwoningen	8	1,50	12,00	0,65	5,20
sociale huurwoningen, rijwoning senioren	5	1,70	8,50	1,10	5,50
sociale huurwoningen, rijwoning 90-100 m²	23	1,70	39,10	1,10	25,30
betaalbare koop, beneden-bovenwoningen 50-60 m²	20	1,70	34,00	1,35	27,00
betaalbare koop, rijwoning 90-110 m²	52	2,10	109,20	1,50	78,00
vrije sector koop, rijwoning senioren 90-100 m²	4	2,10	8,40	1,50	6,00
vrije sector koop, rijwoning, 115-120 m²	32	2,10	67,20	1,65	52,80
vrije sector koop, twee-onder-een-kap 130-150 m²	36	2,30	82,80	2,00	72,00
vrije sector koop, vrijstaand 130-150 m²	2	2,40	4,80	2,10	4,20
bezoekers woningen	203	0,30	60,90	0,20	40,60
totaal	**203**		**459**		**331**

Tabel 3.4: Parkeereis op basis van gemeentelijk beleid en autobezit

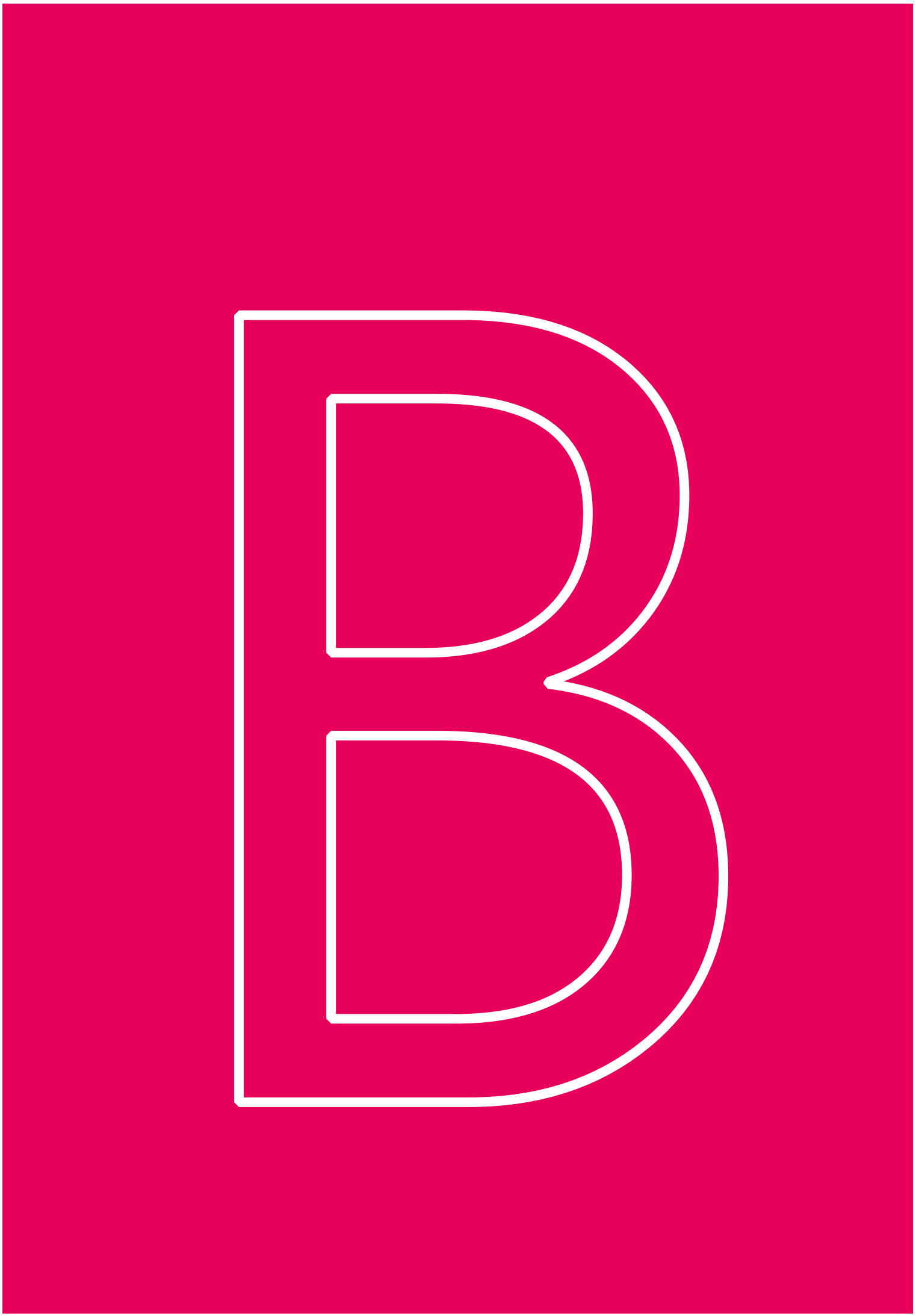


Figuur 3.1: Parkeeraanbod in het plangebied van Hiddinks Weide

4. Conclusie

Van Wanrooij Projectontwikkeling heeft Goudappel gevraagd om een parkeeronderbouwing op te stellen voor de ontwikkeling Hiddinks Weide in Hengelo (Gelderland), rekening houdend met de meest recente inzichten ten aanzien van parkeren. Uit dit onderzoek worden de volgende conclusies getrokken:

- Voor de beoogde woningcategorieën uit het voorlopige functieprogramma is per categorie onderzocht wat het gemiddelde autobezit in Hengelo is. Alle passende parkeernormen voor de woningen in het functieprogramma vallen binnen de bandbreedtes van de betreffende woningcategorieën in de nieuwste CROW-publicatie.
- Voor de bezoekersnormen wordt voor de passende parkeernormen aangesloten bij de nieuwste CROW-parkeerkencijfers. Daarmee wordt een bezoekersnorm van 0,2 parkeerplaats per woning gehanteerd, in tegenstelling tot de gemeentelijke bezoekersnorm van 0,3 parkeerplaats per woning die gebaseerd is op een (inmiddels verouderde) CROW publicatie.
- In het vigerende parkeerbeleid van de gemeente Bronckhorst wordt ook voor bewonersparkeren uitgegaan van verouderde parkeerkencijfers. Voor alle woningcategorieën geldt dat de gemeentelijke parkeernormering hoger ligt dan de passende parkeernormen op basis van autobezit. Ter indicatie: op basis van het voorlopige functieprogramma zijn conform gemeentelijk beleid circa 459 parkeerplaatsen benodigd voor bewoners en op basis van de passende parkeernormen zijn circa 331 parkeerplaatsen benodigd voor bewoners. In het ontwerp zijn momenteel 350 parkeerplaatsen opgenomen, waarmee voldoende parkeerplaatsen aanwezig zijn om te voorzien in de parkeerbehoefte op basis van het daadwerkelijke autobezit.
- De ontwikkelaar heeft de mogelijkheid om twee extra woningen toe te voegen aan het plan. Deze twee extra woningen leiden tot een kleine afname van het overschot aan parkeerplaatsen (overschot van 19 parkeerplaatsen daalt naar en overschot van 14 parkeerplaatsen).
- Belangrijk om op te merken is dat door het hanteren van het daadwerkelijke autobezit als uitgangspunt voor parkeernormen, er sprake is van volledig vraagvolgend parkeerbeleid (er is zodoende geen sprake van een sturend parkeerbeleid).

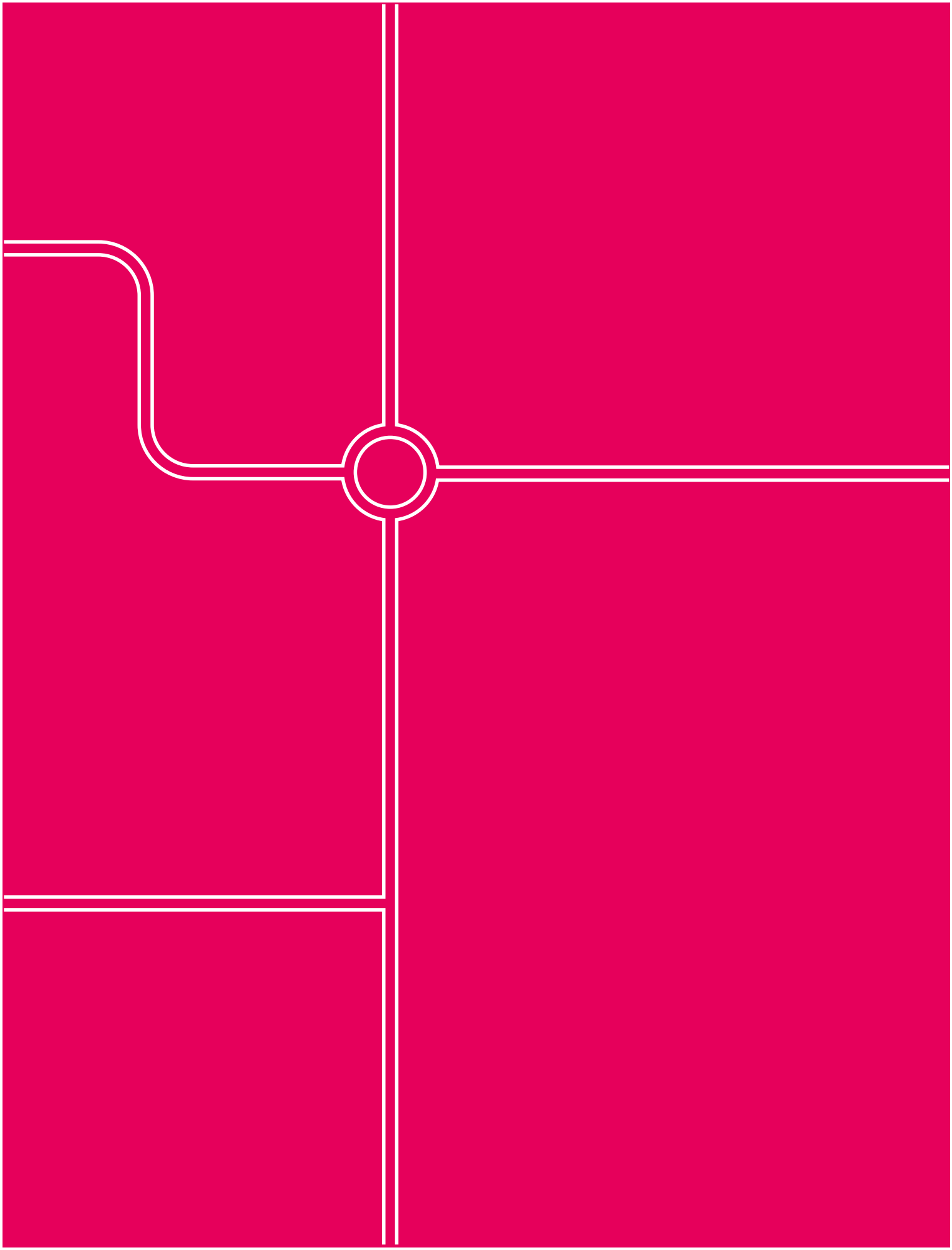

B

Bijlage 1: Rekenkundige capaciteit parkeeraanbod eigen terrein

In tabel B1.01 is per type parkeervoorziening op eigen terrein aangegeven welke theoretische en rekenkundige capaciteit gehanteerd wordt.

parkeervoorziening	theoretisch aantal	berekeningsaantal	opmerking
enkele oprit zonder garage	1	0,8	oprit min. 5,0 meter lang
lange oprit zonder garage of carport	2	1,0	
dubbele oprit zonder garage	2	1,7	oprit min. 4,5 meter breed
garage zonder oprit (bij woning)	1	0,4	
garagebox (niet bij woning)	1	0,5	
garage met enkele oprit	2	1,0	oprit min. 5,0 meter lang
garage met lange oprit	3	1,3	
garage met dubbele oprit	3	1,8	oprit min. 4,5 meter breed

Tabel B1.01 Berekeningsaantallen parkeervoorzieningen bij woningen conform het parkeerbeleid van de gemeente Bronckhorst



Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden en via onze partners in het buitenland

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Nederland

Postbus 161
7400 AD Deventer
Nederland

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32