

Stationslocatie Doetinchem

Parkeerbilans

Opdrachtgever
Titel rapport

Klaassen Groep
Stationslocatie Doetinchem

Kenmerk
Datum publicatie

013222.20220930.R1.05
maart 2024

Status

Definitief

© Copyright Goudappel

Inhoudsopgave

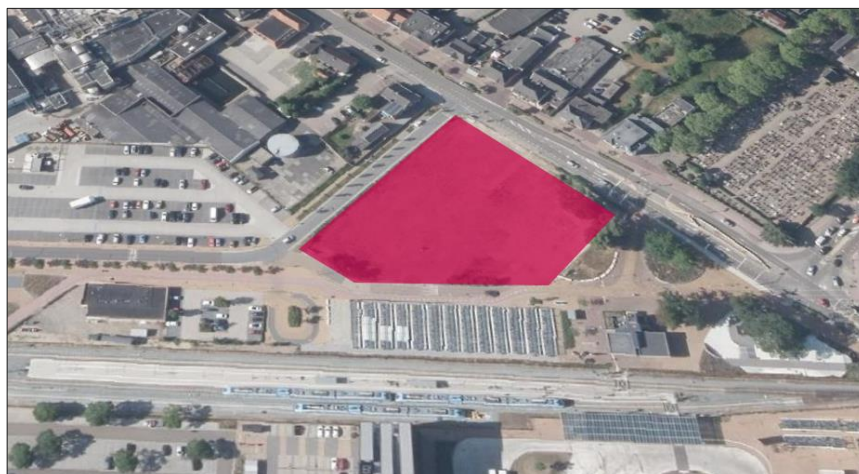
| | |
|--|-----------|
| 1. Inleiding | 4 |
| 1.1 Vraagstelling | 4 |
| 1.2 Plan Stationslocatie Doetinchem | 5 |
| 1.3 Leeswijzer | 5 |
| 2. Werkwijze | 6 |
| 2.1 Aanpak | 6 |
| 2.2 Uitgangspunten | 7 |
| 3. Resultaat | 10 |
| 3.1 Toepassing van het gemeentelijk beleid | 10 |
| 3.2 Maatwerkbenadering | 11 |
| 4. Conclusie | 13 |

1. Inleiding

1.1 Vraagstelling

Klaassen Groep is voornemens 97 woningen en een kleine detailhandelsfunctie te ontwikkelen aan de Stationsstraat, tegenover het station van Doetinchem.

Goudappel BV is gevraagd om voor deze ontwikkeling een parkeerbalans op te stellen, waarin gekeken wordt naar het aantal parkeerplaatsen dat nodig is voor deze nieuwe functies. Omdat de toekomstige functies een specifieke doelgroep aantrekken en omdat de locatie goede alternatieven biedt voor de auto, is naast een berekening conform het gemeentelijk beleid ook een maatwerkberekening opgenomen. Figuur 1.1 illustreert de ontwikkellocatie.



Figuur 1.1: Ontwikkellocatie Stationslocatie Doetinchem

1.2 Plan Stationslocatie Doetinchem

Klaassen Groep is voornemens 97 woningen en 299 m² bvo detailhandel te ontwikkelen op de planlocatie. Deze functies zijn als volgt verdeeld;

- 10 sociale huurappartementen van 50 m² (doelgroep 1-/2 persoonshuishoudens);
- 30 sociale huurappartementen van 65 m² (doelgroep 1-/2 persoonshuishoudens);
- 5 koopappartementen van 55 m² (geen specifieke doelgroep);
- 25 koopappartementen van 75 – 85 m² (geen specifieke doelgroep);
- 14 koopappartementen van >90 m² (geen specifieke doelgroep);
- 13 grondgebonden stadswoningen (geen specifieke doelgroep);
- 299 m² aan kleinschalige detailhandel (doelgroep OV-reizigers).

De locatie is een knooppunt voor reizigers. Het trein en busstation liggen in de directe nabijheid. Van de grote gratis parkeerplaats aan de Stationsstraat wordt veelvuldig gebruik gemaakt door werknemers die op kantoor- en winkellocaties in de stad werken. De invulling van de commerciële plint dient passend te zijn bij de snelheid van de locatie. Te denken valt aan een lunchroom, afhaalwinkel, gemakswinkel, servicepunt voor pakketten, stomerij en dergelijke. Ook kan de ruimte deels benut worden als bijeenkomstruimte/ (thuis)werklocatie.

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is de werkwijze beschreven waarbij ingegaan wordt op de gekozen aanpak en de gehanteerde uitgangspunten. Hoofdstuk 3 gaat in op het resultaat van de parkeerbalans en hoofdstuk 4 omschrijft de conclusies.

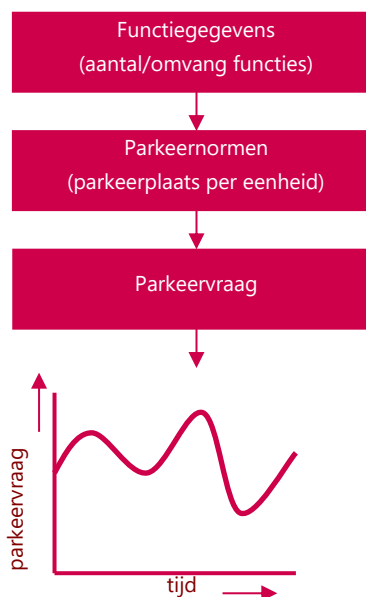
2. Werkwijze

2.1 Aanpak

De parkeerbehoefte (aantal benodigde parkeerplaatsen) van de nieuwe functies wordt bepaald aan de hand van gemeentelijke parkeernormen. De gemeente Doetinchem heeft haar parkeernormen opgenomen in de 'Nota Parkeernormen auto en fiets', vastgesteld in 2018. De parkeerbehoefte wordt berekend door de omvang van het functieprogramma van de ontwikkeling te vermenigvuldigen met de bijbehorende parkeernorm (het aantal benodigde parkeerplaatsen per eenheid).

Vervolgens wordt gekeken of de huidige parkeernorm voldoende aansluit bij de verwachte situatie. Hierbij is gekeken naar reductiemogelijkheden als gevolg van een lager autobezit van de beoogde doelgroep. Het effect van deze reductiemogelijkheid wordt inzichtelijk gemaakt.

Functies genereren niet op ieder moment van de week een even grote parkeervraag. Bewoners zijn doorgaans in de nacht aanwezig terwijl bezoekers van de woningen juist op zaterdagavond pieken. Door toepassing van aanwezigheidspercentages wordt rekening gehouden met dit effect. In figuur 2.1 is de berekening van de parkeervraag geschematiseerd. Binnen deze studie is de parkeervraag van de nieuwe woningen zowel ongewogen (zonder dubbelgebruik) als met toepassing van aanwezigheidspercentages (gewogen) van parkeerplaatsen bepaald.



Figuur 2.1: Berekening

2.2 Uitgangspunten

Voor deze studie zijn verschillende uitgangspunten van belang. Een eerste deel van deze uitgangspunten komt voort uit het gemeentelijk parkeerbeleid. Het tweede deel zijn uitgangspunten die zijn gekozen op basis van een analyse van functie specifieke kenmerken.

Conform beleid

Parkeernorm

De gemeente Doetinchem maakt in haar parkeerbeleid onderscheid naar locatie van de ontwikkeling ten opzichte van het stadscentrum. Doetinchem is opgesplitst in drie deelgebieden (centrum, schil/overloop en rest bebouwde kom). De ontwikkeling van de woningen op de Stationslocatie is gelegen in het deelgebied **schil/overloop**. In tabel 2.1 is per onderdeel van het functieprogramma de gehanteerde parkeernorm opgenomen.

| Functieprogramma | functietype beleid | parkeernorm | aandeel bezoek |
|--|------------------------------------|-----------------------------|----------------|
| appartementen (50 m ²), sociale huur | huur, appartement, midden/goedkoop | 1,2 pp/woning | 0,3 pp |
| appartementen (65 m ²), sociale huur | huur, appartement, midden/goedkoop | 1,2 pp/woning | 0,3 pp |
| appartementen (55 m ²), koop | koop, appartement, goedkoop | 1,4 pp/woning | 0,3 pp |
| appartementen (75-85 m ²), koop | koop, appartement, middenprijs | 1,6 pp/woning | 0,3 pp |
| appartementen (>90 m ²), koop | koop, appartement, duur | 1,7 pp/woning | 0,3 pp |
| stadswoningen grondgebonden, koop | rijtjeshuis (tussen-/hoekwoning) | 1,7 pp/woning | 0,3 pp |
| commerciële ruimte bij station | n.v.t. | 0 pp/100 m ² bvo | n.v.t. |

Tabel 2.1 – Gehanteerde parkeernormen

De locatie is een knooppunt voor reizigers. Het trein en busstation liggen in de directe nabijheid. Van de grote gratis parkeerplaats aan de Stationsstraat wordt veelvuldig gebruik gemaakt door werknemers die op kantoor- en winkellocaties in de stad werken. De invulling van de commerciële plint dient passend te zijn bij de snelheid van de locatie. Te denken valt aan een lunchroom, afhaalwinkel, gemakswinkel, servicepunt voor pakketten, stomerij en dergelijke. Ook kan de ruimte deels benut worden als bijeenkomstruimte/ (thuis)werklocatie. Daarom is uitgegaan van een parkeernorm van 0.

Aanwezigheidspercentages

In tabel 2.2 zijn de gehanteerde aanwezigheidspercentages uit het gemeentelijk beleid opgenomen.

| functie | werkdag ochtend | werkdag middag | werkdag avond | koop avond | werkdag nacht | zaterdag middag | zaterdag avond | zondag middag |
|-----------------|-----------------|----------------|---------------|------------|---------------|-----------------|----------------|---------------|
| wonen bewoners | 50% | 50% | 90% | 80% | 100% | 60% | 80% | 70% |
| wonen bezoekers | 10% | 20% | 80% | 70% | 0% | 60% | 100% | 70% |
| detailhandel | 30% | 60% | 10% | 75% | 0% | 100% | 0% | 0% |

Tabel 2.2 – Gehanteerde aanwezigheidspercentages

Parkeeraanbod op eigen terrein

Op eigen terrein worden 82 parkeerplaatsen aangelegd voor de bewoners van de appartementen en stadswoningen. Dit is in figuur 2.2 weergegeven. De parkeervoorziening op eigen terrein zal niet openbaar toegankelijk zijn en worden afgesloten met een hek of slagboom. De detailhandelsfunctie zal zich met name richten op de OV-reizigers en krijgt hierom geen eigen parkeerplaatsen.

Figuur 2.2: Parkeerplaatsen op eigen terrein van de ontwikkeling

Parkeeraanbod in de omgeving

In figuur 2.3 zijn parkeerlocaties binnen maximaal aanvaardbare loopafstand weergegeven (200 meter cf. gemeentelijk beleid). Deze openbare parkeervoorzieningen worden in de praktijk voornamelijk gebruikt door werknemers van omliggende kantoorvoorzieningen en gebruikers van het station. Naar verwachting kennen deze parkeerterreinen 's avonds en in het weekend een lage bezetting.

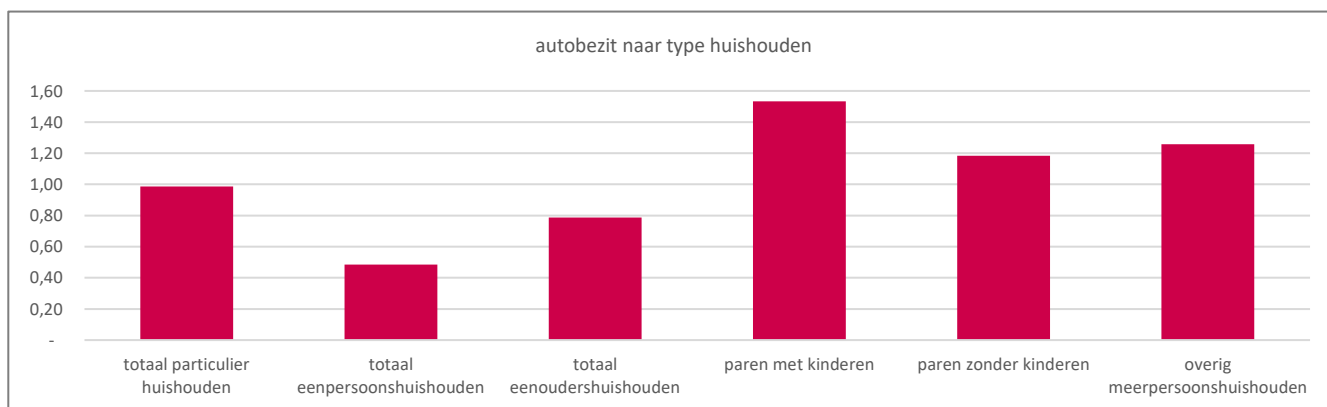


Figuur 2.3: Parkeervoorzieningen in de omgeving

Functie specifieke kenmerken: autobezit 1-/2-persoonshuishoudens

In de parkeernormen van de gemeente Doetinchem is beperkt rekening gehouden met functie-specifieke kenmerken, zoals het type huishouden. Hiervoor is het autobezit onder verschillende typen huishoudens geanalyseerd.

Om het autobezit voor verschillende typen huishoudens te analyseren, is gebruik gemaakt van de volgende tabel van CBS/Statline: 'Huishoudens in bezit van auto of motor; huishoudkenmerken, 2015'. Figuur 2.3 geeft het gemiddelde aantal auto's per type huishouden weer¹.



Figuur 2.3: Gemiddeld aantal auto's per type huishouden, 2015

Figuur 2.3 laat zien dat de huishoudsamenstelling van grote invloed is op het gemiddelde autobezit. De appartementen (50 – 65 m²) die zijn opgenomen in het plan zijn relatief klein en richten zich op 1-/2-persoonshuishoudens (jongeren en senioren). De verwachting is dat de appartementen van 50 m² en 65 m² voornamelijk bewoond zullen gaan worden door 1-/2-persoonshuishoudens en niet door gezinnen, gezien de omvang en het aantal slaapkamers van deze appartementen. Uitgaande van deze specifieke doelgroep² is het gemiddelde autobezit 80% van het gemiddelde autobezit per huishouden (0,79 auto per huishouden ten opzichte van 0,99 auto per huishouden). In tabel 2.3 is het effect hiervan op het bewonersdeel van de parkeernorm zichtbaar gemaakt.

| functietype beleid | bewonersdeel parkeernorm | factor | effect doelgroep op parkeernorm |
|------------------------------------|--------------------------|--------|---------------------------------|
| huur, appartement, midden/goedkoop | 0,9 pp/woning | 0,80 | 0,72 |

Tabel 2.4 – Effect autobezit specifieke doelgroep

¹ Bij deze analyse is aangenomen dat het aantal huishoudens dat drie of meer auto's bezit, gemiddeld drie auto's bezit.

² Onder 1- tot 2-persoonshuishoudens kunnen de categorieën 1-persoonshuishouden en paren zonder kinderen vallen. Voor het bepalen van het gemiddelde autobezit is het gewogen gemiddelde gehanteerd.

3. Resultaat

De parkeerbehoefte is in dit hoofdstuk op twee wijzen weergegeven:

1. Toepassing van het gemeentelijk beleid;
2. Maatwerkbenadering.

3.1 Toepassing van het gemeentelijk beleid

In tabel 3.1 is de parkeerbehoefte van de bewoners weergegeven per type woning.

| functie | ongewogen parkeer behoefte | parkeerbehoefte op basis van dubbelgebruik | | | | | | | |
|--|----------------------------|--|----------------|---------------|-------------|---------------|-----------------|----------------|---------------|
| | | werkdag ochtend | werkdag middag | werkdag avond | koop avond | werkdag nacht | zaterdag middag | zaterdag avond | zondag middag |
| appartementen (50 m ²), sociale huur | 9,0 | 4,5 | 4,5 | 8,1 | 7,2 | 9,0 | 5,4 | 7,2 | 6,3 |
| appartementen (65 m ²), sociale huur | 27,0 | 13,5 | 13,5 | 24,3 | 21,6 | 27,0 | 16,2 | 21,6 | 18,9 |
| appartementen (55 m ²), koop | 5,5 | 2,8 | 2,8 | 5,0 | 4,4 | 5,5 | 3,3 | 4,4 | 3,9 |
| appartementen (75-85 m ²), koop | 32,5 | 16,3 | 16,3 | 29,3 | 26,0 | 32,5 | 19,5 | 26,0 | 22,8 |
| appartementen (>90 m ²), koop | 19,6 | 9,8 | 9,8 | 17,6 | 15,7 | 19,6 | 11,8 | 15,7 | 13,7 |
| stadswoningen grondgebonden, koop | 18,2 | 9,1 | 9,1 | 16,4 | 14,6 | 18,2 | 10,9 | 14,6 | 12,7 |
| totaal bewoners | 111,8 | 55,9 | 55,9 | 100,6 | 89,4 | 111,8 | 67,1 | 89,4 | 78,3 |
| parkeeraanbod | 82 | 82 | 82 | 82 | 82 | 82 | 82 | 82 | 82 |
| tekort / overschot | -29,8 | 26,1 | 26,1 | -18,6 | -7,4 | -29,8 | 14,9 | -7,4 | 3,7 |

Tabel 3.1 – Resultaat parkeerbehoefte conform gemeentelijk beleid

Uit tabel 3.1 blijkt dat de parkeerbehoefte voor de bewoners van de woningen op het maatgevende moment (de werkdagnacht) afgerond 112 parkeerplaatsen bedraagt. Voor bewoners zijn 82 parkeerplaatsen opgenomen op eigen terrein. Er is sprake van een tekort van maximaal (82-112=) 30 parkeerplaatsen voor bewoners.

Voor bezoekers is als uitgangspunt genomen dat zij parkeren op de openbare parkeervoorzieningen in de omgeving. Het beleid van de gemeente Doetinchem geeft hier ruimte voor, mits deze parkeervoorzieningen op loopafstand (200 meter conform beleid gemeente Doetinchem) gelegen zijn. Het bezoekersdeel van deze ontwikkeling wordt in het openbare gebied opgelost, omdat hier naar verwachting voldoende parkeercapaciteit beschikbaar is. In tabel 3.2 wordt de resterende parkeerbehoefte van bewoners (het deel dat niet op eigen terrein past) toegevoegd aan het parkeren voor bezoekers van bewoners.

| functie | ongewogen parkeer behoefte | parkeerbehoefte op basis van dubbelgebruik | | | | | | | |
|---|----------------------------------|--|-------------------|------------------|---------------|------------------|--------------------|-------------------|------------------|
| | | werkdag ochtend | werkdag middag | werkdag avond | koop avond | werkdag nacht | zaterdag middag | zaterdag avond | zondag middag |
| bezoekers | 29,1 | 2,9 | 5,8 | 23,3 | 20,4 | 0,0 | 17,5 | 29,1 | 20,4 |
| bewoners (resterende deel) | 29,8 | 0,0 | 0,0 | 18,6 | 7,4 | 29,8 | 0,0 | 7,4 | 0,0 |
| commerciële ruimte bij station | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| totale parkeerbehoefte in openbaar gebied (afgerond) | 59 | 3 | 6 | 42 | 28 | 30 | 18 | 37 | 21 |

Tabel 3.2: Parkeerbehoefte in openbaar gebied

Uit tabel 3.2 blijkt dat er naast de 82 parkeerplaatsen nog minimaal 42 openbare parkeerplaatsen nodig zijn op het maatgevende moment, de werkdagavond.

3.2 Maatwerkbenadering

In tabel 3.3 is de parkeerbehoefte van de nieuwe functies weergegeven, per type woning en uitgesplitst naar doelgroep. Hierbij is het effect van het lagere autobezit onder de 1-/2-persoonshuishoudens verwerkt in de parkeervraagberekening.

| functie | ongewogen parkeer behoefte | parkeerbehoefte op basis van dubbelgebruik | | | | | | | |
|--|----------------------------------|--|-------------------|------------------|---------------|------------------|--------------------|-------------------|------------------|
| | | werkdag ochtend | werkdag middag | werkdag avond | koop avond | werkdag nacht | zaterdag middag | zaterdag avond | zondag middag |
| appartementen (50 m ²), sociale huur | 7,2 | 3,6 | 3,6 | 6,5 | 5,8 | 7,2 | 4,3 | 5,8 | 5,0 |
| appartementen (65 m ²), sociale huur | 21,6 | 10,8 | 10,8 | 19,4 | 17,3 | 21,6 | 13,0 | 17,3 | 15,1 |
| appartementen (55 m ²), koop | 5,5 | 2,8 | 2,8 | 5,0 | 4,4 | 5,5 | 3,3 | 4,4 | 3,9 |
| appartementen (75-85 m ²), koop | 32,5 | 16,3 | 16,3 | 29,3 | 26,0 | 32,5 | 19,5 | 26,0 | 22,8 |
| appartementen (>90 m ²), koop | 19,6 | 9,8 | 9,8 | 17,6 | 15,7 | 19,6 | 11,8 | 15,7 | 13,7 |
| stadswoningen grondgebonden, koop | 18,2 | 9,1 | 9,1 | 16,4 | 14,6 | 18,2 | 10,9 | 14,6 | 12,7 |
| totaal bewoners | 104,6 | 52,3 | 52,3 | 94,1 | 83,7 | 104,6 | 62,8 | 83,7 | 73,2 |
| parkeeraanbod | 82 | 82 | 82 | 82 | 82 | 82 | 82 | 82 | 82 |
| tekort / overschot | -22,6 | 29,7 | 29,7 | -12,1 | -1,7 | -22,6 | 19,2 | -1,7 | 8,8 |

Tabel 3.3: Resultaat parkeerbehoefte conform maatwerkbenadering

Uit tabel 3.3 blijkt dat de parkeerbehoefte voor de bewoners van de woningen op het maatgevende moment (de werkdagnacht) afgerond 105 parkeerplaatsen bedraagt. Voor bewoners zijn 82 parkeerplaatsen opgenomen op eigen terrein. Er is sprake van een tekort van afgerond 23 (82-105) parkeerplaatsen voor bewoners.

Het bezoekersdeel van deze ontwikkeling wordt in het openbare gebied opgelost omdat hier naar verwachting voldoende parkeercapaciteit beschikbaar is. In tabel 3.4 wordt de resterende parkeerbehoefte van bewoners (het deel dat niet op eigen terrein past) toegevoegd aan het parkeren voor bezoekers van bewoners.

| functie | ongewogen parkeer behoefte | parkeerbehoefte op basis van dubbelgebruik | | | | | | | |
|--|----------------------------------|--|-------------------|------------------|---------------|------------------|--------------------|-------------------|------------------|
| | | werkdag ochtend | werkdag middag | werkdag avond | koop avond | werkdag nacht | zaterdag middag | zaterdag avond | zondag middag |
| bezoekers | 29,1 | 2,9 | 5,8 | 23,3 | 20,4 | 0,0 | 17,5 | 29,1 | 20,4 |
| bewoners (resterende deel) | 22,6 | 0,0 | 0,0 | 12,1 | 1,7 | 22,6 | 0,0 | 1,7 | 0,0 |
| commerciële ruimte bij station | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| totale parkeerbehoefte in openbaar gebied | 52 | 3 | 6 | 36 | 22 | 23 | 18 | 31 | 21 |

Tabel 3.4: Parkeerbehoefte in openbaar gebied (na reductie maatwerkbenadering)

Uit tabel 3.4 blijkt dat er naast de 82 parkeerplaatsen nog minimaal 36 openbare parkeerplaatsen nodig zijn op het maatgevende moment, de werkdagavond.

4. Conclusie

Het gehouden onderzoek leidt tot de volgende conclusies:

- Op basis van het **gemeentelijk beleid** zijn 141 parkeerplaatsen nodig voor de ontwikkeling van het plan, waarvan:

- 112 voor bewoners (piek werkdagnacht);
- 29 voor bezoekers (piek zaterdagavond);
- 0 parkeerplaatsen voor de commerciële ruimte.

De parkeerbehoefte van bewoners kan slechts deels worden voorzien op eigen terrein; er ontstaat een tekort van 30 bewonersparkeerplaatsen. Samen met bezoekersparkeerplaatsen zijn op het maatgevende moment 42 extra parkeerplaatsen in de openbare ruimte nodig.

- Op basis van de **maatwerkbenadering** zijn 134 parkeerplaatsen nodig voor de ontwikkeling van het plan, waarvan:

- 105 voor bewoners (piek werkdagnacht);
- 29 voor bezoekers (piek zaterdagavond);
- 0 parkeerplaatsen voor de commerciële ruimte.

De parkeerbehoefte van bewoners kan slechts deels worden voorzien op eigen terrein; er ontstaat een tekort van 23 bewonersparkeerplaatsen. Hierdoor krijgen de kleinste appartementen geen eigen parkeerplaats. Daarom zijn samen met bezoekersparkeerplaatsen op het maatgevende moment 36 extra parkeerplaatsen in de openbare ruimte nodig.

- Gelet op de ligging nabij het centrum van Doetinchem, overige voorzieningen en de ligging naast het treinstation adviseren wij de 10 huurappartementen van circa 50 m² en de 5 goedkope koopappartementen van 55 m² niet van een eigen parkeerplaats op eigen terrein te voorzien. Dit maakt het mogelijk om de resterende 82 woningen te voorzien van 1 parkeerplaats per woning op eigen terrein.
- Het bezoekersdeel van de parkeerbehoefte kan, samen met het resterende deel van de bewoners parkeerbehoefte, naar verwachting worden gefaciliteerd op openbare parkeervoorzieningen in de omgeving. De openbare parkeervoorzieningen in de omgeving worden voornamelijk door werknemers gebruikt en zullen daarmee buiten kantooruren grotendeels vrij zijn.



Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
The Netherlands

Postbus 161
7400 AD Deventer
The Netherlands

+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