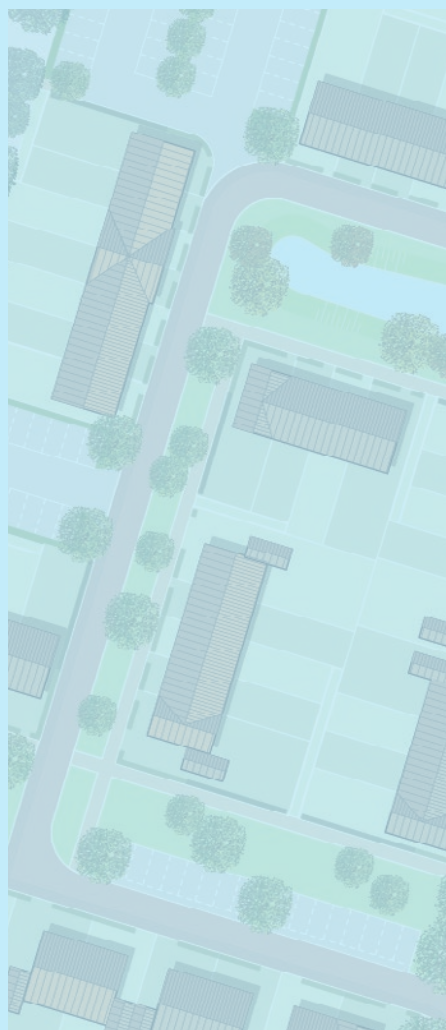




adviseurs in
ruimtelijke
ontwikkeling



BIJLAGE 1 ONDERBOUWING PARKEREN

Datum
18 april 2019

STEDENBOUWKUNDIG PLAN EN BEELDKWALITEITPLAN
'T VEEN NOORD, HATTEM

Inleiding

Bij een prettige woonomgeving zijn voldoende en goed bereikbare parkeerplaatsen van belang. Daarnaast is het voor de beleving van de openbare ruimte een meerwaarde als deze niet door de auto gedomineerd wordt. Daarom is het uitgangspunt voor de ontwikkeling van 't Veen-Noord om parkeren op eigen terrein te stimuleren en de overige parkeerplaatsen zoveel mogelijk te clusteren uit het zicht van de belangrijkste openbare ruimten.

Aangezien 't Veen een bijzondere en complexe herontwikkelingslocatie is vraagt het plan om een op de ontwikkeling afgestemde parkeernorm. Voorliggende bijlage gaat in op deze parkeernorm. Allereerst gaan we in op de uitgangspunten voor de ontwikkeling. Vervolgens tonen we aan dat het voorliggende plan voldoet aan deze uitgangspunten. Daarbij gaat het niet alleen om het aantal parkeerplaatsen, maar ook over de spreiding en bereikbaarheid van parkeerplaatsen. Daarna onderbouwen we de toegepaste parkeernorm. We gaan we niet alleen in op parkeernormen in de omgeving, maar ook op belangrijke trends als het stimuleren van gebruik van openbaar vervoer, fiets en deelauto's. Tot slot laten we zien dat de mogelijkheid bestaat om binnen het plan aanvullende parkeerplaatsen te realiseren.

1. Uitgangspunten parkeernorm ontwikkeling 't Veen-Noord

Binnen de gemeente Hattem leeft al lange tijd de wens om 't Veen te transformeren tot een aantrekkelijk woon-werklocatie. Met de transformatie van 't Veen-Noord (locaties Beter Bed, Antartica en Kringloop) krijgt deze transformatie gestalte. De herontwikkeling van een bedrijventerrein naar woningbouw is een complexe opgave, die anders is dan de realisatie van een woonwijk op een uitleglocatie. Op tal van terreinen vraagt een dergelijke transformatie om maatwerk. Dit is zeker ook bij het parkeren het geval.

Enerzijds is het van groot belang om voldoende en goed bereikbare parkeervoorzieningen te realiseren als onderdeel van een prettige woonomgeving. Anderzijds is het niet wenselijk dat de auto overal het straatbeeld domineert en er (te) weinig ruimte is voor groen. Bovendien is het vanuit het oogpunt van duurzaamheid (ruimtegebruik en energie) van belang om de fiets, het openbaar vervoer en gedeeld autogebruik te stimuleren. Het is in dat kader beter om niet in téveel parkeergelegenheid te voorzien.

Voor 't Veen-Noord zijn dan ook uitgangspunten voor het parkeren bepaald die specifiek voor deze locatie en context passend zijn.

Parkeernorm 't Veen Noord

De gehanteerde parkeernormen voor 't Veen-Noord zijn:

Koop - Vrijstaand	2,3 ppl/woning
Koop - Twee-onder-één-kap	2,2 ppl/woning
Koop - rij (tussen/hoek):	1,9 ppl/woning
Goedkoop - rij (huur/koop)	1,6 ppl/woning
Huur- etage, goedkoop	1,4 ppl/woning

Voor elke woning wordt minimaal 0,3 parkeerplaats van bovenstaande norm in de openbare ruimte gerealiseerd om te voorzien in voldoende parkeerplaatsen voor bezoekers.

De rekenfactoren voor parkeren op eigen terrein komen overeen met de berekeningsaantallen in de parkeernota van Hattem, de CROW en de omringende gemeenten. Zoals al aangegeven, is niet alleen het aantal parkeerplaatsen, maar ook de bereikbaarheid (spreiding) van belang. Hierin wordt aangesloten bij het parkeerbeleid van de gemeente Hattem.

Het parkeerbeleid van de gemeente Hattem is in samenspraak met buurgemeenten Elburg, Nunspeet en Oldebroek opgesteld en vastgelegd in de Nota Parkeernormen (december 2013). De belangrijkste doelstelling van dit beleid is om op acceptabele loopafstand voldoende parkeercapaciteit te genereren. De belangrijkste beleidsuitgangspunten ten aanzien van het aantal te realiseren parkeerplaatsen zijn:

- Een vaste parkeernorm voor alle functies in de bebouwde kom, die gebaseerd is op de maximale norm van 'schil centrum'. Er wordt geen onderscheid gemaakt tussen centrum, schil en rest bebouwde kom.
- Per woning moet ten minste 0,3 parkeerplaats voor bezoekers in de openbare ruimte worden gerealiseerd, bij voorkeur binnen 100m loopafstand.
- Garages zonder oprit tellen niet mee in de parkeernorm.
- Parkeergelegenheid vindt zoveel mogelijk op eigen terrein plaats.

Deze uitgangspunten zijn ook voor 't Veen Noord van belang. Alleen voor wat betreft de hoogte van de vaste parkeernorm wijken we op 't Veen Noord af van de parkeernota.

Hiernaast zijn de parkeernormen voor Hattem weergegeven. Uit de onderbouwing van de parkeernormen (bijlage 2 uit de Nota parkeernormen 2013) valt op te maken dat in alle opzichten gerekend is met de 'maximale' normen. Zo is uitgegaan van het gemiddelde autobezit in Elburg, dat hoger ligt dan in Hattem en komt men op basis van een steekproef voor de parkeerbehoefte bij rijwoningen uit op een parkeernorm van 2,05 voor rijwoningen, terwijl de norm gesteld is op 2,2.

Naar ons idee vraagt 't Veen-Noord een op de situatie toegesneden parkeernorm. Dit om optimaal tegemoet te komen aan de hierboven benoemde uitgangspunten en om te zorgen voor een goede balans tussen programma, parkeren, ruimtelijke kwaliteit en financiële haalbaarheid van het plan. Zie ook hoofdstuk 4 van deze onderbouwing.

Parkeren op eigen terrein stimuleren

De parkeernota stelt dat nieuwbouw woningen in de dure klasse voorzien dienen te zijn van op parkeergelegenheid op eigen terrein. Ook stelt de parkeernota:

"De vormgeving van straten kan bewoners(en bezoekers) een belangrijke impuls geven om toch vooral op eigen erf te parkeren. Door parkeren in de straat niet toe te staan, kan bijvoorbeeld de loopafstand naar de parkeervoorziening worden vergroot, waardoor de

behoefte om eigen terrein te parkeren toeneemt".

In de parkeernota zijn ook de berekeningsaantallen parkeervoorzieningen bij woningen opgenomen. Daaruit blijkt dat een dubbele oprit met garage meetelt als 1,8 parkeerplaats. Met de parkeernorm voor een vrijstaande woning betekent dit dat alsnog 0,7 parkeerplaats per woning in openbaar gebied gerealiseerd dient te worden. Een lange oprit met garage biedt in theorie plaats aan drie parkeerplaatsen, maar telt maar als 1,3 parkeerplaats, waardoor er met de gestelde norm nog 1,2 parkeerplaats bij een vrijstaande woning en 1,1 parkeerplaats bij een twee-onder-één-kap woning in de openbare ruimte gesitueerd dient te worden.

Daarmee worden zowel eigen erf als de openbare ruimte zwaar belast met parkeerplaatsen en loont het eigenlijk niet om veel parkeren op eigen terrein te situeren, terwijl dit wel een beleidsuitgangspunt is.

Met de voor 't Veen-Noord gehanteerde parkeernorm, wordt nog altijd voldaan aan het uitgangspunt van 0,3 parkeerplaatsen voor bezoekers. Maar de relatief wat lagere norm maakt het aantrekkelijker op parkeren op eigen terrein te realiseren, zonder dat daarnaast de openbare ruimte extreem belast wordt met parkeerplaatsen.

Bovendien stimuleren we het gebruik van parkeerplaatsen op eigen terrein door het parkeren in de openbare ruimte zoveel mogelijk te clusteren in parkeerhoven.

Woningtype	Parkeernorm (per woning)	Aandeel bezoeker
Koop, vrijstaand	2,5	0,3
Koop, twee-onder-een-kap	2,4	0,3
Koop, tussen/hoek	2,2	0,3
Koop, etage, duur	2,3	0,3
Koop, etage, midden	2,1	0,3
Koop, etage, goedkoop	1,8	0,3
Huurhuis, vrije sector	2,2	0,3
Huurhuis, sociale huur	1,8	0,3
Huur, etage, duur	2,1	0,3
Huur, etage, midden goedkoop	1,6	
Kamerverhuur, zelfstandig (niet studenten)	0,7	0,2
Kamerverhuur, studenten, niet zelfstandig	0,3	0,2
Aanleunwoning en serviceflat	1,3	0,3

Parkeernormen voor woningen gemeente Hattem (bron: Nota parkeernormen 2013)

Parkeervoorziening	Theoretisch aantal	Berekenings-aantal	Opmerking*
Gecultuurde parkeerplaats appartement	1	1	
Enkele oprit zonder garage	1	0,8	Oprit minimaal 3 m breed en 5,5 m diep
Lange oprit zonder garage of carport	2	1,0	Oprit minimaal 10,0 m diep
Dubbele oprit zonder garage	2	1,7	Oprit minimaal 4,5 m breed en 5,5 m diep
Lange dubbele oprit met garage	5	2,2	
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0	
Garagebox (niet bij woning)	1	0,5	
Garage met enkele oprit	2	1,0	Oprit minimaal 5,5 m diep
Garage met lange oprit	3	1,3	Oprit minimaal 10,0 m diep
Garage met dubbele oprit	3	1,8	Oprit minimaal 4,5 m breed en 5,5 m diep

Berekeningsaantallen parkeren op eigen terrein (bron: Nota parkeernormen 2013)

2. Parkeerbehoefte in stedenbouwkundig plan

Als we kijken naar de totale parkeerbehoefte op basis van het stedenbouwkundig plan met 117 woningen dan leiden de huidige parkeernormen van de gemeente Hattem tot een parkeervraag van 208 parkeerplaatsen (zie de tabel op pagina 6). Met de gehanteerde parkeernormen is de parkeerbehoefte 178 parkeerplaatsen (zie de tabel hiernaast). Dit is een verschil van 30 parkeerplaatsen.

Het stedenbouwkundig plan voorziet op basis van de gehanteerde parkeernormen in voldoende parkeerplaatsen. Wanneer vastgehouden zou worden aan de parkeernormen van de gemeente Hattem is er een tekort van ca. 27 parkeerplaatsen.

Bij de stoere woonblokken (rug-aan-rugwoningen) is het idee om woningen voor eenpersoonshuishoudens te realiseren. Bij eenpersoonshoudens zal naar verwachting het gemiddelde autobezit relatief laag liggen. De gehanteerde parkeernorm van 1,6 parkeerplaats inclusief bezoek is dan relatief hoog.

t Veen							
GEHANTEERDE PARKEERNORM							
Beter Bed & kringloop woningtype	aantal	parkeernorm		benodigd		gerealiseerd	
		totaal	privé	totaal	openbare ruimte	openbare ruimte	balans
2 onder 1 kap - dubbele oprit	5	2.2	1.8	11	2		
2 onder 1 kap - enkele oprit	1	2.2	1	2.2	1.2		
rijwoningen	23	1.9	0	43.7	43.7		
rijwoningen met garage en oprit	4	1.9	1	7.6	3.6		
rijwoningen	16	1.6	0	25.6	25.6		
rug-aan-rug woningen	16	1.6	0	25.6	25.6		
Totaal	65			115.7	101.7	102	0.3

Antarctica woningtype	aantal	parkeernorm		benodigd		gerealiseerd	
		totaal	privé	totaal	openbare ruimte	openbare ruimte	balans
vrijstaand - dubbele oprit	3	2.3	1.8	6.9	1.5		
2 onder 1 kap - dubbele oprit	2	2.2	1.8	4.4	0.8		
2 onder 1 kap - lange oprit	10	2.2	1.3	22	9		
rijwoningen	32	1.9	0	60.8	60.8		
rijwoningen met garage en oprit	5	1.9	1	9.5	4.5		
Totaal	52			103.6	76.6	79	2.4

Totaal woningtype	aantal	parkeernorm		benodigd		gerealiseerd	
		totaal	privé	totaal	openbare ruimte	openbare ruimte	balans
vrijstaand - dubbele oprit	3	2.3	1.8	6.9	1.5		
2 onder 1 kap - dubbele oprit	7	2.2	1.8	15.4	2.8		
2 onder 1 kap - lange oprit	10	2.2	1.3	22	9		
2 onder 1 kap - enkele oprit	1	2.2	1	2.2	1.2		
rijwoningen	55	1.9	0	104.5	104.5		
rijwoningen met garage en oprit	9	1.9	1	17.1	8.1		
rijwoningen	16	1.6	0	25.6	25.6		
rug-aan-rug woningen	16	1.6	0	25.6	25.6		
Totaal	117			219.3	178.3	181	2.7

gemiddelde norm / woning				1.87			
--------------------------	--	--	--	------	--	--	--

Beter Bed & kringloop woningtype	aantal	parkeernorm		benodigd totaal	openbare ruimte	gerealiseerd	
		totaal	privé			openbare ruimte	balans
2 onder 1 kap - dubbele oprit	5	2.4	1.8	12	3		
2 onder 1 kap - enkele oprit	1	2.4	1	2.4	1.4		
rijwoningen	23	2.2	0	50.6	50.6		
rijwoningen met garage en oprit	4	2.2	1	8.8	4.8		
rijwoningen (beuk 5,1m)	16	1.8	0	28.8	28.8		
rug-aan-rug	16	1.8	0	28.8	28.8		
Totaal	65			131.4	117.4	102	-15.4

Antarctica woningtype	aantal	parkeernorm		benodigd totaal	openbare ruimte	gerealiseerd	
		totaal	privé			openbare ruimte	balans
vrijstaand	3	2.5	1.8	7.5	2.1		
2 onder 1 kap -dubbele oprit	2	2.4	1.8	4.8	1.2		
2 onder 1 kap -lange oprit	10	2.4	1.3	24	11		
rijwoningen	32	2.2	0	70.4	70.4		
rijwoningen met garage en oprit	5	2.2	1	11	6		
Totaal	52			117.7	90.7	79	-11.7

Variant I totaal woningtype	aantal	parkeernorm		benodigd totaal	openbare ruimte	gerealiseerd	
		totaal	privé			openbare ruimte	balans
vrijstaand	3	2.5	1.8	7.5	2.1		
2 onder 1 kap -dubbele oprit	7	2.4	1.8	16.8	4.2		
2 onder 1 kap -lange oprit	10	2.4	1.3	24	11		
2 onder 1 kap - enkele oprit	1	2.4	1	2.4	1.4		
rijwoningen	55	2.2	0	121	121		
rijwoningen met garage en oprit	9	2.2	1	19.8	10.8		
rijwoningen (beuk 5,1m)	16	1.8	0	28.8	28.8		
rug aan rug woningen	16	1.8	0	28.8	28.8		
Totaal	117			249.1	208.1	181	-27.1

gemiddelde norm / woning 2.13

3. Spreiding parkeerplaatsen in stedenbouwkundig plan

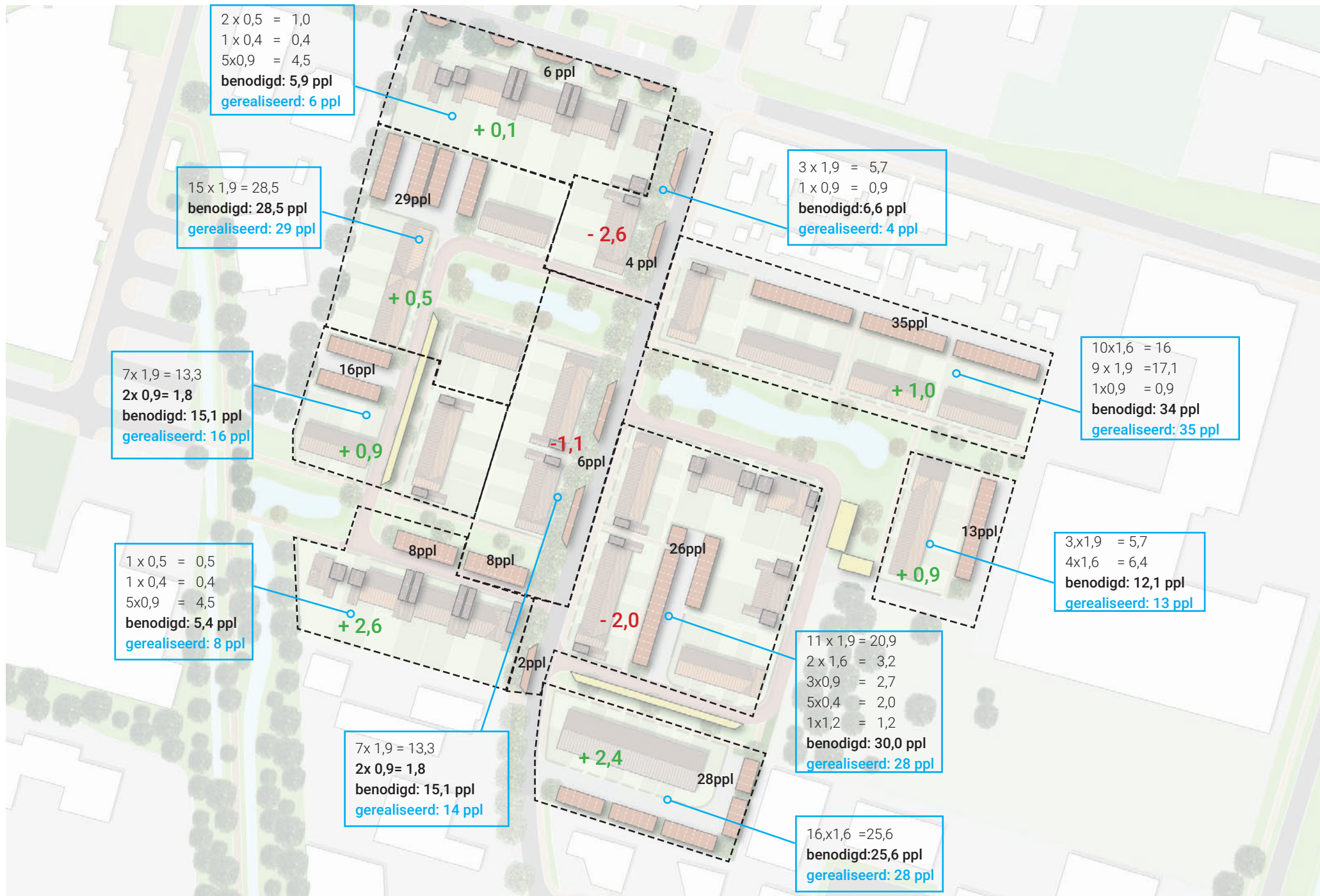
Het door de gemeente Hattem opgestelde concept programma van eisen 't Veen – Beter bed / Antartica (januari 2015) ligt aan de basis van het stedenbouwkundig plan. De hierin vastgestelde principes zijn vertaald in het stedenbouwkundig plan. Ten aanzien van parkeren is het principe: "Parkeren wordt op eigen terrein opgelost buiten de groen zones op zorgvuldig vormgegeven en beplante parkeervoorzieningen, bij voorkeur geclusterd". Het huidige stedenbouwkundig plan voldoet hier aan. Het overgrote deel van de parkeerplaatsen wordt gerealiseerd in geclusterde parkeervoorzieningen die zorgvuldig verspreid zijn over het plangebied. Daarnaast hebben duurdere woningen zoveel mogelijk parkeren op eigen terrein (en daarnaast minimaal 0,4 parkeerplaats in de openbare ruimte voor bezoekers). Ook zijn groenzones waar mogelijk vrij gehouden van parkeren. Het toepassen van de door de gemeente vastgestelde parkeernormen zou betekenen dat de auto overal dominant zichtbaar wordt in de straat en in alle groenzones ook auto's het straatbeeld overheersen.

Een ander belangrijk uitgangspunt in de parkeernota van de gemeente Hattem is de bereikbaarheid van parkeerplaatsen binnen 100m van de woning. De afbeelding rechts laat zien dat voor elke woning binnen 100m parkeerplaatsen beschikbaar zijn. In de afbeelding op pagina 8 is de parkeerbalans van het stedenbouwkundig ontwerp nog verder uitgesplitst. De beschikbare parkeerplaatsen zijn daarbij fictief toegewezen aan de omringende woningen. Ook een slimme situering van achterpaden draagt bij aan een optimale bereikbaarheid van de aanwezige parkeervoorzieningen.



0 20 40 60 80 100m





4. Onderbouwing parkeernorm 't Veen

Parkeernormen CROW

Hieronder is een vergelijking gemaakt tussen de parkeernormen van het CROW, de gemeente Hattem en de voor 't Veen-Noord gehanteerde parkeernorm. Hieruit blijkt dat de parkeernorm voor de gemeente Hattem in alle opzichten uitgaat van de maximale parkeernorm in de door het CROW aangegeven bandbreedte.

De voor 't Veen-Noord gehanteerde parkeernorm zit boven het gemiddelde van de bandbreedte, maar onder het maximum.

	CROW	GEMEENTE		t VEEN
gemeente		Hattem		Gehanteerde norm
omgevingsadressendichtheid (2018)		842		
stedelijkheidsklasse	weinig stedelijk	weinig stedelijk		
aandeel bezoekers parkeren	0.3	0.3		
actualisatie beleid	n.v.t. (asvv 2012)	2013		
zone	schil centrum	schil centrum		
Parkeernorm per woningtype				
koop vrijstaand	1.7-2.5	2.5		2.3
koop twee-onder-één-kap	1.6-2.4	2.4		2.2
koop, tussen/hoek	1.4-2.2	2.2		1.9
huurhuis, sociale huur	1.0-1.8	1.8		1.6
huur, etage, midden/goedkoop	0.8-1.6	1.6		1.4
rekenfactoren				
enkele oprit zonder garage	0.8	0.8		0.8
enkele oprit met garage	1	1		1
lange oprit met garage	1.3	1.3		1.3
dubbele oprit met garage	1.8	1.8		1.8

Parkeernormen referentiegemeenten

Hieronder zijn de parkeernormen van omringende gemeenten die wat betreft stedelijkheidsgraad redelijk vergelijkbaar zijn met Hattem weergegeven. Uit deze vergelijking valt op te maken dat de gemeente Hattem (samen met Elburg, Nunspeet en Oldebroek) de enige gemeente is die gebruik maakt van de maximale parkeernorm in de door het CROW gegeven bandbreedte. De rekenfactoren voor parkeren op eigen erf zijn wel vergelijkbaar met het CROW en omringende gemeenten.

Tevens is zichtbaar dat de voor 't Veen Noord gehanteerde parkeernormen zeer gebruikelijk zijn in gemeenten die te karakteriseren zijn als weinig stedelijk waarbij het plangebied ligt in 'rest bebouwde kom'.

	REFERENTIEGEMEENTEN						
gemeente	Dalfsen	Heerde	Hellendoorn	Epe	Olst-Wijhe	Raalte	Rijssen-Holten
omgevingsadressendichtheid (2018)	498	604	807	725	464	660	1088
stedelijkheidsklasse	niet stedelijk	weinig stedelijk	weinig stedelijk	weinig stedelijk	niet stedelijk	weinig stedelijk	matig stedelijk
aandeel bezoekers parkeren		0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	
actualisatie beleid	2009	2012	2018	2018	2015	2015	2018
zone	woonwijk	rest beb. kom	overige gemeente	rest beb. kom	rest beb. kom	rest beb. kom	beb. Kom Holten
Parkeernorm per woningtype							
koop vrijstaand	2	2.1	2.2	2.3	2	2.3	2.3
koop twee-onder-één-kap	2	1.8	2.1	2.2	1.8	2.2	2.2
koop, tussen/hoek	1.8	1.8	1.9	2	1.6	2	2
huurhuis, sociale huur	1.4	1.5	1.6	1.6	1.6	1.3	1.6
huur, etage, midden/goedkoop	1.4	1.5	1.4	1.4	1.6	1.4	1.4
rekenfactoren							
enkele oprit zonder garage	0.8	0.8	1	0.8	0.8	0.8	1
enkele oprit met garage	1	1	1	1	1	1	1
lange oprit met garage		1.3	1.33	1.3	1.3	1.3	1.5
dubbele oprit met garage		1.8	1.7	1.8	1.8	1.8	1.7

Parkeernorm Assenrade

Misschien nog wel relevanter dan een vergelijking met omringende gemeenten, is de vergelijking met een recent gerealiseerde nieuwe uitbreidingswijk in Hattem, Assenrade. De parkeernormen voor fase 2 van Assenrade zijn opgenomen in het uitwerkingsplan Assenrade fase 2.

Hieruit is af te leiden dat er minimaal 1,7 parkeerplaats per woning gerealiseerd dient te worden. Er is geen onderscheid gemaakt in parkeernormen voor verschillende woningtypes. Wanneer we vervolgens naar het inrichtingsplan van fase 2c met 80 woningen kijken, dan wordt duidelijk dat er uitgegaan is van 1,8 parkeerplaats per woning ongeacht woningtype. Deze fase is recent opgeleverd. Er zijn bij de ontwikkelende partijen geen signalen bekend dat er een tekort aan parkeerplaatsen is.

Bij 't Veen-Noord leveren de gehanteerde parkeernormen voor de verschillende woningtypes een gemiddelde parkeernorm van 1,87 parkeerplaats per woning op. Dit is hoger dan de in de in Assenrade gehanteerde parkeernorm.

Artikel 6 Wonen

6.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Wonen' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a wonen in woonhuizen, al dan niet in combinatie met ruimte voor een aan huis verbonden beroep, met dien verstande dat maximaal 185 woningen mogen worden gebouwd in het plangebied van het uitwerkingsplan;

b ontsluitingswegen, met dien verstande dat binnen 10 m ter weerszijden van de aanduiding 'ontsluiting' een ontsluitingsweg dient te worden gerealiseerd;

c parkeerplaatsen, met dien verstande dat:

*1 de parkeernorm **minimaal 1,7 parkeerplaats** per woning bedraagt, waarvan bij vrijstaande en twee-onder-een-kapwoningen minimaal 1 parkeerplaats op eigen terrein moet worden gerealiseerd;
2 minimaal 70% van de in het openbaar gebied te realiseren parkeerplaatsen in geclusterde vorm dienen te worden gerealiseerd;*

met de daarbij behorende gebouwen, andere bouwwerken, groen, paden, tuinen en erven.

Passage uit Uitwerkingsplan Assenrade fase 2 (vastgesteld op 4 juni 2013)

Parkeren (binnen werkgrens)

Totaal woningen	:	80x1.8= 144 st
Vrije kavels/hoekwoning met eigen pp	:	24 st

Parkeerplaats openbaar gebied benodigd	:	120 st
Parkeerplaatsen weergegeven	:	108 st

Parkeerbalans bij Inrichtingstekening Assenrade fase 2c (Buro Noord, 14.10.2016)

Aantrekkelijke fiets- en OV Routes.

Het stedenbouwkundig plan voorziet in een betere toegankelijkheid van het Roseboomspoor vanuit het plangebied. Dit maakt het aantrekkelijk om bijvoorbeeld naar het centrum van Hattem of Zwolle de fiets te nemen in plaats van de auto. De fiets is door de opkomst van de elektrische fiets steeds vaker een aantrekkelijk alternatief voor de auto voor woon-werkverkeer.

Daarnaast is het aan te bevelen om de bestaande bushaltes aan de Apeldoornseweg (halfuursdienst Apeldoorn-Zwolle), beter toegankelijk te maken vanuit 't Veen waardoor ook de bus een aantrekkelijker alternatief voor de auto wordt. Een route vanaf 't Veen over het Roseboomspoor en de parkeerplaats bij De Marke kan de bereikbaarheid van de bushaltes verbeteren.

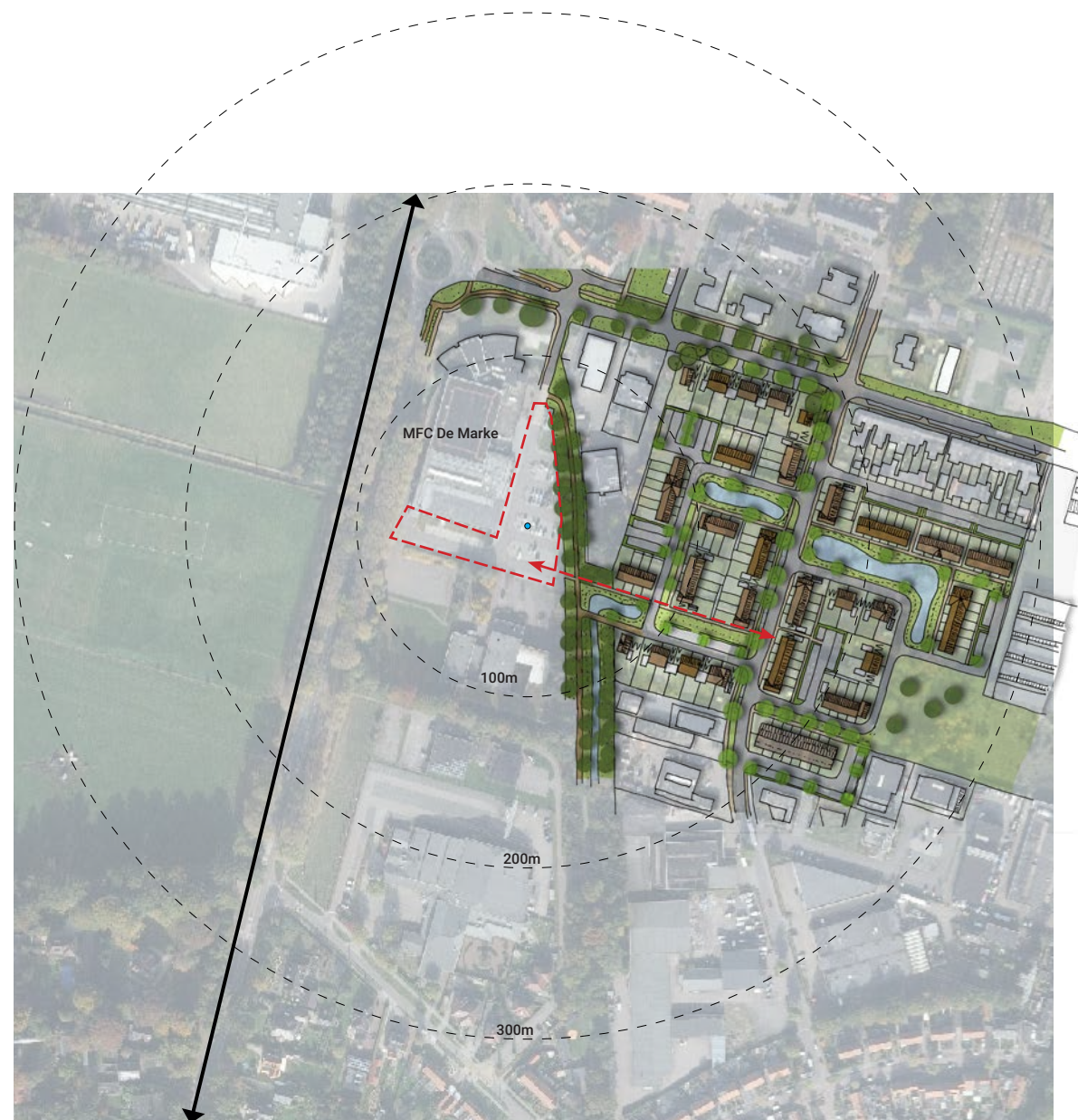


Dubbelgebruik MFC De Marke

Het stimuleren van dubbelgebruik past goed bij duurzaam ruimte gebruik. Daarvoor is uitwisseling van parkeerplaatsen tussen verschillende functies noodzakelijk. In 't Veen-Noord is dit goed mogelijk met het nabijgelegen Multifunctionele Centrum De Marke (MFC). Via de verbinding met het Roseboomspoor kan eenvoudig de bestaande parkeergelegenheid bij MFC de Marke bereikt worden. De door het CROW aangegeven aanwezigheidspercentages, laten zien dat de parkeerplaatsen bij woningen voor bewoners op werkdagen in de nacht en voor bezoekers op zaterdagavond volledig bezet zijn. Dit zijn de kritieke momenten waarop er naar verwachting het eerste sprake zou kunnen zijn van een tekort aan parkeerplaatsen. Dit zijn echter de tijden waarop het zwembad gesloten is. Dubbelgebruik is dan ook goed mogelijk mochten alle parkeerplaatsen in 't Veen-Noord zelf bezet zijn. Deze parkeerplaatsen liggen op ca. 100 tot 300m afstand van de woningen (zie hiernaast).

Deelauto in opkomst

Een belangrijke trend is de opkomst van de deelauto. De ontwikkelende partijen zullen bij de nadere uitwerking onderzoeken of het mogelijk is om op 't Veen-Noord een vorm van gedeeld autogebruik mogelijk te maken (er zijn meerdere vormen denkbaar). Zeker voor eenpersoonshuishoudens is dit vaak een aantrekkelijke vorm van vervoer of als alternatief voor een tweede auto bij een huishouden.



Reservering zones extra parkeerplaatsen

Tot slot zijn binnen het stedenbouwkundig plan voor 't Veen-Noord reserveringszones aangeduid waar, hoewel vanuit het oogpunt van ruimtelijke kwaliteit ongewenst, parkeervoorzieningen kunnen worden gerealiseerd als onverhoopt blijkt dat er te weinig parkeerplaatsen gerealiseerd zijn. Om te stimuleren dat bewoners zoveel mogelijk parkeervoorzieningen op eigen terrein gaan gebruiken heeft het niet de voorkeur om deze voorzieningen op voorhand aan te leggen.

In eerste instantie kunnen er in twee groene bermen langspaarplaatsen toegevoegd worden. Dit zijn de woonstraat in de westelijke helft van het plangebied en aan de oostzijde in de zone tussen de "woonstraten" en de "stoere woonblokken". Er is ruimte voor 2 x 9 langspaarplaatsen. Het heeft de voorkeur om deze parkeerplaatsen dan uit te voeren als grasbetonstenen om zoveel mogelijk het groene karakter te behouden, wanneer er geen auto's geparkeerd zijn.

Een tweede mogelijkheid is aan de oostzijde van het plangebied rondom de speelplek. Hier kunnen circa 10 haaks parkeerplaatsen toegevoegd worden. Ook hier geldt dat het ten koste van de ruimtelijke kwaliteit van de speelplek gaat en het de voorkeur heeft om de parkeerplaatsen uit te voeren in grasbetonstenen.

De extra capaciteit is daarmee 28 parkeerplaatsen. Het totaal aantal parkeerplaatsen zou dan op 209 komen, waarmee tevens voldaan kan worden aan de 208,1 parkeerplaatsen die conform de parkeernorm van de gemeente Hattem benodigd zouden zijn (zie pagina 7).

