



Bureau Schmidt
ingenieurs en adviseurs

Parkeren Ontwikkeling Dorpsweg Hattem



Opdrachtgever: Van De Kolk / JES Funding

Project:	Parkeren Ontwikkeling Dorpsweg Hattem
Projectnummer:	BS2022-082
Rapportnummer:	001
Datum:	09-06-2023
Versie:	D03



Colofon

Opdrachtgever:

Van de Kolk / JES Funding
Koningsweg 29
3886 KC Garderen

Projectgegevens:

Project: Parkeren Ontwikkeling Dorpsweg Hattem
Projectnummer: BS2022-082

Rapport gegevens:

Rapport: Parkeren Ontwikkeling Dorpsweg Hattem
Opsteller: ing. E. Bos
Versie: D03
Datum: 09-06-2023

Gecontroleerd: ing. M. Schermer
Paraaf:

Bureau Schmidt

Schrevenweg 1
8024 HB ZWOLLE
Tel. 038 – 84 57 719

info@BureauSchmidt.nl
www.BureauSchmidt.nl
KvK nr : 68445326

Alle rechten voorbehouden.

Niets uit deze uitgave mag worden veelevoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand en/of openbaar gemaakt in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of op enige andere manier zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Bureau Schmidt



Inhoudsopgave

1	Inleiding	2
1.1	Aanleiding	2
1.2	Herontwikkeling	2
1.3	Leeswijzer	2
2	Beschrijving huidige situatie.....	3
2.1	Functies en voorzieningen.....	3
2.2	Verkeerssituatie.....	3
2.3	Parkeren	3
2.4	Samenvatting.....	4
3	Huidige parkeerbehoefte	5
3.1	Opzet parkeertelling.....	5
3.2	Resultaten parkeertelling	5
3.3	Samenvatting.....	7
4	Beschrijving ontwikkeling.....	8
5	Toekomstige parkeerbehoefte ontwikkeling	10
5.1	Parkeernormen gemeente Hattem	10
5.2	Berekening parkeerbehoefte	11
5.3	Samenvatting.....	12
6	Analyse parkeren.....	13
6.1	Uitgangspunten Nota Parkeernormen (Hattem).....	13
6.2	Parkeerbalans omgeving Dorpsweg	13
6.3	Discussie parkeernormen.....	15
6.4	Samenvatting.....	16
7	Conclusie.....	17

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Aan de Dorpsweg in Hattem is sprake van een herontwikkeling van een locatie naar woningbouw. Deze ontwikkeling heeft effect op het parkeren in de omgeving. Voorliggend rapport geeft inzicht in de effecten op het parkeren.

1.2 Herontwikkeling

De ontwikkeling vindt plaats op Dorpsweg 22 in Hattem. In de huidige situatie is op deze locatie een cafetaria en een woning gevestigd. De ontwikkeling bevat 8 appartementen en 9 studio's. Voor het parkeren wordt een parkeergarage ontwikkeld.

1.3 Leeswijzer

Om een duidelijk beeld te krijgen van de huidige situatie is een inventarisatie van de huidige situatie uitgevoerd. Er is gekeken naar huidige parkeercapaciteit, voorzieningen in de omgeving en de parkeerdruk is op verschillende momenten gemeten.

Vervolgens is een beschrijving gemaakt van de ontwikkeling en is de parkeerbehoefte bepaald aan de hand van de parkeernormen van gemeente Hattem.

In de analyse zijn de effecten van de ontwikkeling op het parkeren in de omgeving beschreven.

2 Beschrijving huidige situatie

2.1 Functies en voorzieningen

In de huidige situatie is op de locatie een cafetaria en een woning gevestigd. In de nabije omgeving ten zuiden van de Dorpsweg zijn een basisschool en een kinderopvang gesitueerd. Hiernaast staan een kerk en een tankstation/autogarage. De overige gebouwen in de directe omgeving zijn woningen. Aan de Dorpsweg is ook een kantoor met baliefunctie gelegen. De Dorpsweg is de ontsluiting van het centrum van Hattem (ten oosten van de ontwikkellocatie). Aan de rand van het centrum is een supermarkt gelegen (aan de Kleine Gracht). In figuur 2.1 is de ligging van de locatie van de herontwikkeling weergegeven.



Figuur 2.1 Locatie mogelijke herontwikkeling

2.2 Verkeerssituatie

De locatie (Dorpsweg 22) is gelegen aan de noord-west-zijde van het kruispunt Dorpsweg-Eijerdijk-Hollewand in Hattem. De Dorpsweg en Eijerdijk fungeren als ontsluitingswegen van het centrum van Hattem. Het huidige snelheidsregime is 50 km/u. De Hollewand en de Dorpsweg richting het centrum hebben een snelheidsregime van 30 km/h.

2.3 Parkeren

In de huidige situatie wordt in de omgeving van de ontwikkeling geparkeerd op langspaarkeerstroken (Dorpsweg, Eijerdijk, Hollewand, Uilennest). Daarnaast zijn er enkele haakse parkeervakken langs de Hollewand. Op de Hollewand mag ook op de rijbaan worden geparkeerd.

Normaliter wordt tussen een woningen en de parkeerplaats een acceptabele loopafstand van maximaal 100 meter aangehouden. Deze loopafstand wordt ook voor deze ontwikkeling gehanteerd. In figuur 2.2 is deze acceptabele loopafstand schematisch weergegeven. Binnen deze loopafstand liggen 54 openbare parkeerplaatsen.



Figuur 2.2 Acceptabele loopafstand (100 meter) vanaf ontwikkellocatie

2.4 Samenvatting

In onderstaand tekstvak is de samenvatting van de huidige situatie beschreven.

Samenvatting huidige situatie

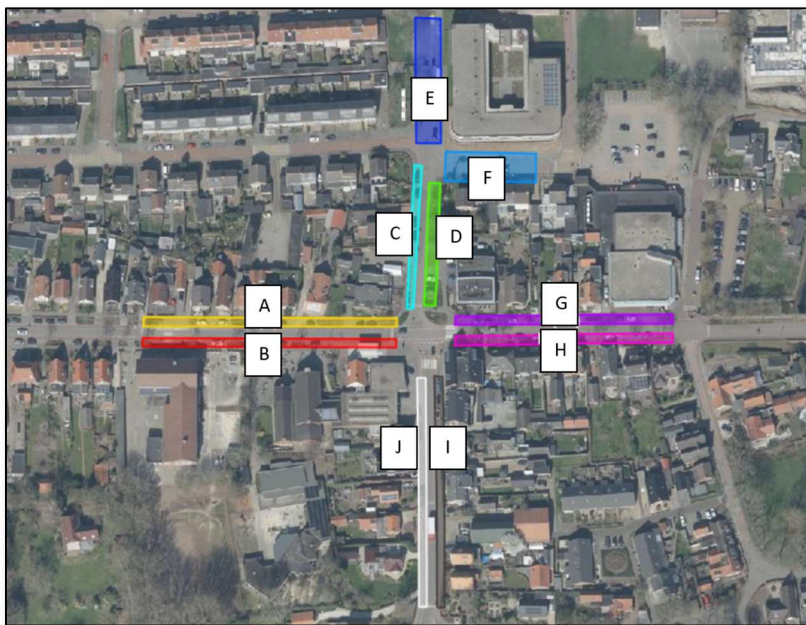
- Diverse voorzieningen in de omgeving van de ontwikkeling, daarnaast veel woningen;
- Parkeren in de omgeving gebeurt voornamelijk in langs parkeervakken en haakse parkeervakken.

3 Huidige parkeerbehoefte

3.1 Opzet parkeertelling

Om een goed beeld te krijgen van het gebruik van de huidige openbare parkeercapaciteit in het gebied, is de parkeerdruk gemeten. Dit houdt in dat er op een aantal momenten van verschillende dagen de bezetting van de parkeerplaatsen in het gebied wordt geteld. De resultaten van deze tellingen geven aan of er nog parkeercapaciteit beschikbaar is, of dat alle parkeerplaatsen in de huidige situatie al gebruikt worden.

Voor de parkeertellingen is de acceptabele loopafstand van 100 meter gehanteerd. Dit gebied is in verschillende secties ingedeeld, deze secties zijn weergegeven in figuur 3.1.



Figuur 3.1 Secties parkeerbezetting tellingen

De parkeerbezetting tellingen zijn op 2 dagen uitgevoerd, namelijk dinsdag 28 juni 2022 en donderdag 30 juni 2022. Beide dagen is er geteld om 10:00, 14:00, 21:00 en 23:00 uur. Het betroffen beide dagen zonder evenementen, wegwerkzaamheden of vakantie- of feestdagen. De dagen kunnen daarom gezien worden als representatieve onderzoeksdagen.

3.2 Resultaten parkeertelling

In figuren 3.2 en 3.3 zijn de resultaten van de parkeerbezetting tellingen weergegeven. Uit de tellingen blijkt het volgende:

- De drukste periode is overdag (ochtend en middag);
- De avond en nacht zijn rustiger – dit is het moment dat bewoners wel parkeren en bezoekers/personeel van voorzieningen niet;
- Veel parkeervakken worden vermoedelijk gebruikt door personeel en bezoekers van de voorzieningen (school, detailhandel etc);

- Tijdens de getelde momenten was er in de directe omgeving altijd nog parkeercapaciteit beschikbaar (15 tot 35 parkeerplaatsen).

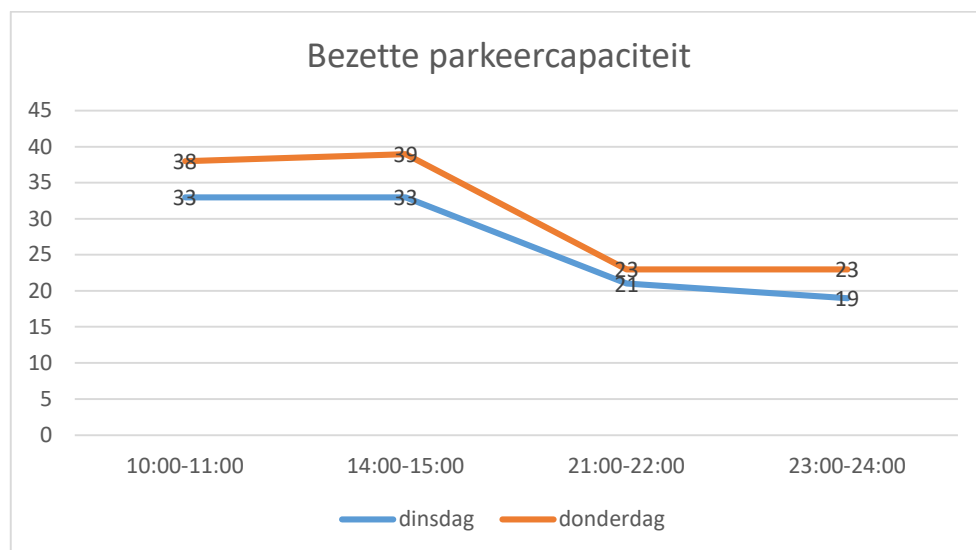
sectie	omschrijving	parkeercapaciteit			dinsdag 28 jun 2022							
		straat	vakken	totaal	10:00-11:00		14:00-15:00		21:00-22:00		23:00-00:00	
A	Dorpsweg (NW)	0	7	7	5	71%	6	86%	4	57%	2	29%
B	Dorpsweg (ZW)	0	5	5	2	40%	2	40%	3	60%	3	60%
C	Hollewand (W)	0	0	0	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
D	Hollewand (O)	0	4	4	4	100%	4	100%	0	0%	0	0%
E	Hollewand (thv Zevenhuizen)	0	7	7	5	71%	1	14%	2	29%	4	57%
F	Uilennest	0	7	7	4	57%	4	57%	0	0%	0	0%
G	Dorpsweg (NO)	0	9	9	6	67%	6	67%	5	56%	3	33%
H	Dorpsweg (ZO)	0	12	12	6	50%	8	67%	6	50%	6	50%
I	Eijerdijk (O)	0	3	3	1	33%	2	67%	1	33%	1	33%
J	Eijerdijk (W)	0	0	0	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Totaal		0	54	54	33	61%	33	61%	21	40%	19	35%
Totaal parkeervakken vrij					21		21		32		35	

Figuur 3.2 Resultaat parkeerbezetting telling dinsdag 28 juni 2022

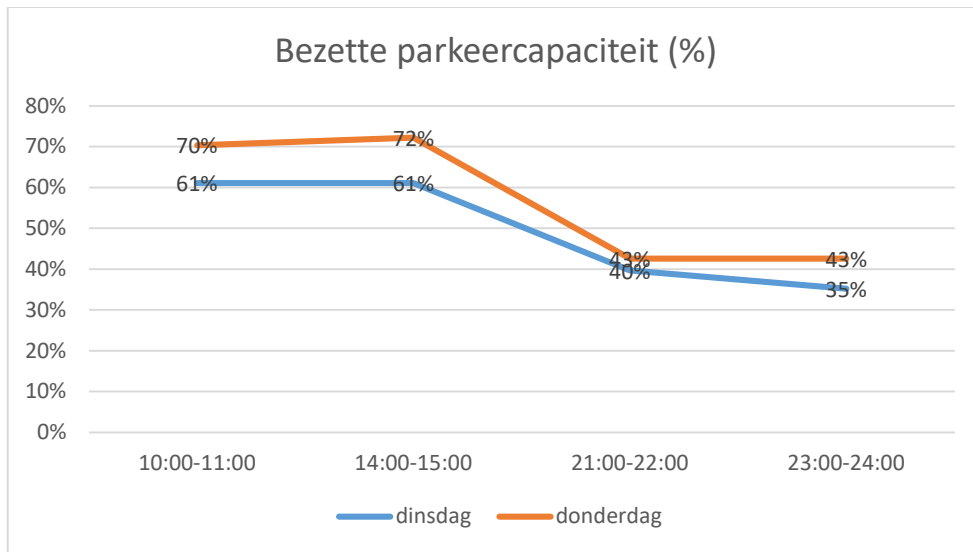
sectie	omschrijving	parkeercapaciteit			donderdag 30 juni 2022							
		straat	vakken	totaal	10:00-11:00		14:00-15:00		21:00-22:00		23:00-00:00	
A	Dorpsweg (NW)	0	7	7	4	57%	4	57%	3	43%	2	29%
B	Dorpsweg (ZW)	0	5	5	2	40%	3	60%	0	0%	0	0%
C	Hollewand (W)	0	0	0	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
D	Hollewand (O)	0	4	4	4	100%	3	75%	0	0%	0	0%
E	Hollewand (thv Zevenhuizen)	0	7	7	5	8%	4	57%	5	71%	6	86%
F	Uilennest	0	7	7	6	0%	5	71%	2	29%	2	29%
G	Dorpsweg (NO)	0	9	9	6	4%	7	78%	4	44%	4	44%
H	Dorpsweg (ZO)	0	12	12	10	4%	11	92%	8	67%	8	67%
I	Eijerdijk (O)	0	3	3	1	11%	2	67%	1	33%	1	33%
J	Eijerdijk (W)	0	0	0	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Totaal		0	54	54	38	70%	39	72%	23	43%	23	43%
Totaal parkeervakken vrij					16		15		31		31	

Figuur 3.3 Resultaat parkeerbezetting telling donderdag 30 juni 2022

In figuren 3.4 en 3.5 is het verloop van de parkeerbezetting over de dagen schematisch weergegeven. Hieruit blijkt dat de parkeerbezetting richting de avond/nacht afneemt.



Figuur 3.4 Verloop parkeerbezetting (absoluut)



Figuur 3.5 Verloop parkeerbezetting (relatief)

3.3 Samenvatting

In onderstaand tekstvak is de samenvatting van de parkeerbezetting tellingen beschreven.

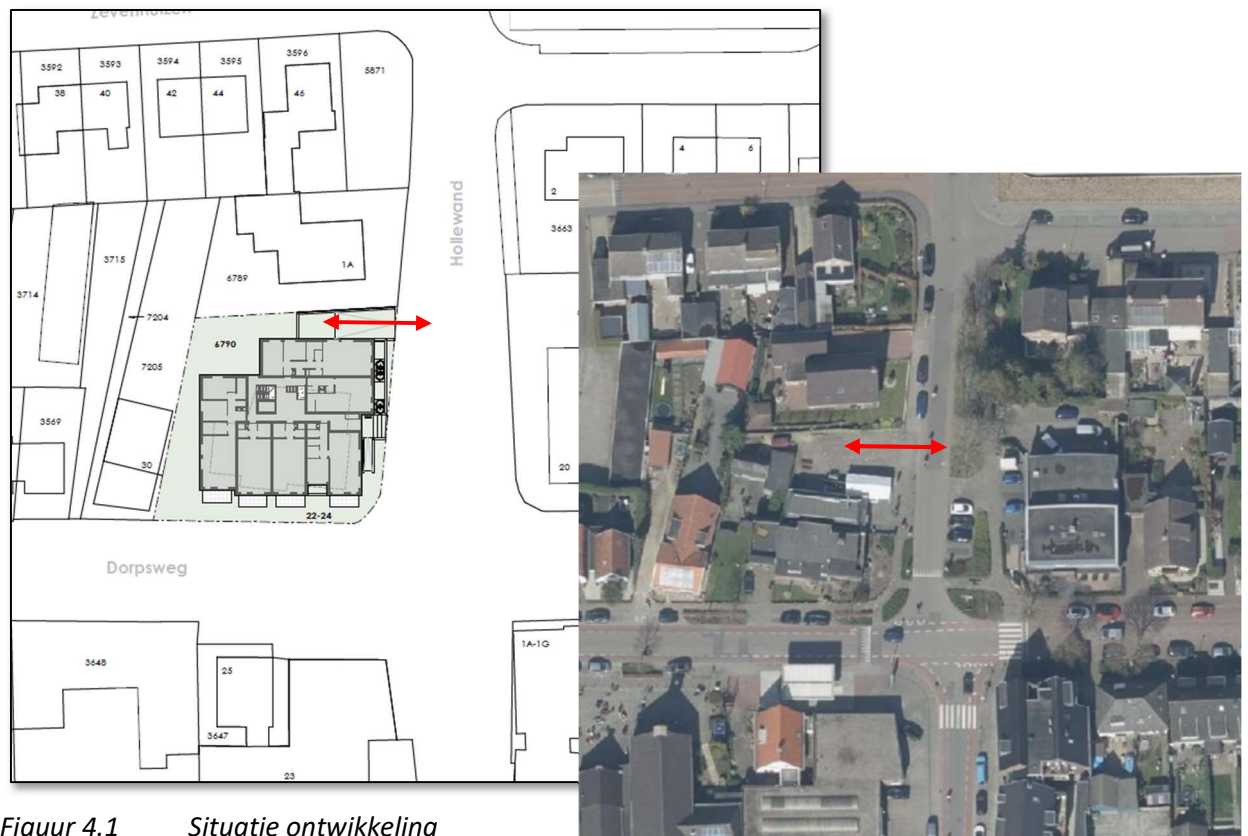
Samenvatting parkeerbezetting tellingen

- Er zijn parkeerbezetting tellingen uitgevoerd op representatieve onderzoeksdagen;
- Hoogste parkeerbezetting is overdag;
- In de avond en nacht is de parkeerbezetting in de directe omgeving relatief laag;
- Op ieder moment zijn nog parkeerplaatsen beschikbaar in de omgeving
 - o Afhankelijk van het moment zijn er in de directe omgeving 15 tot 35 parkeerplaatsen beschikbaar

4 Beschrijving ontwikkeling

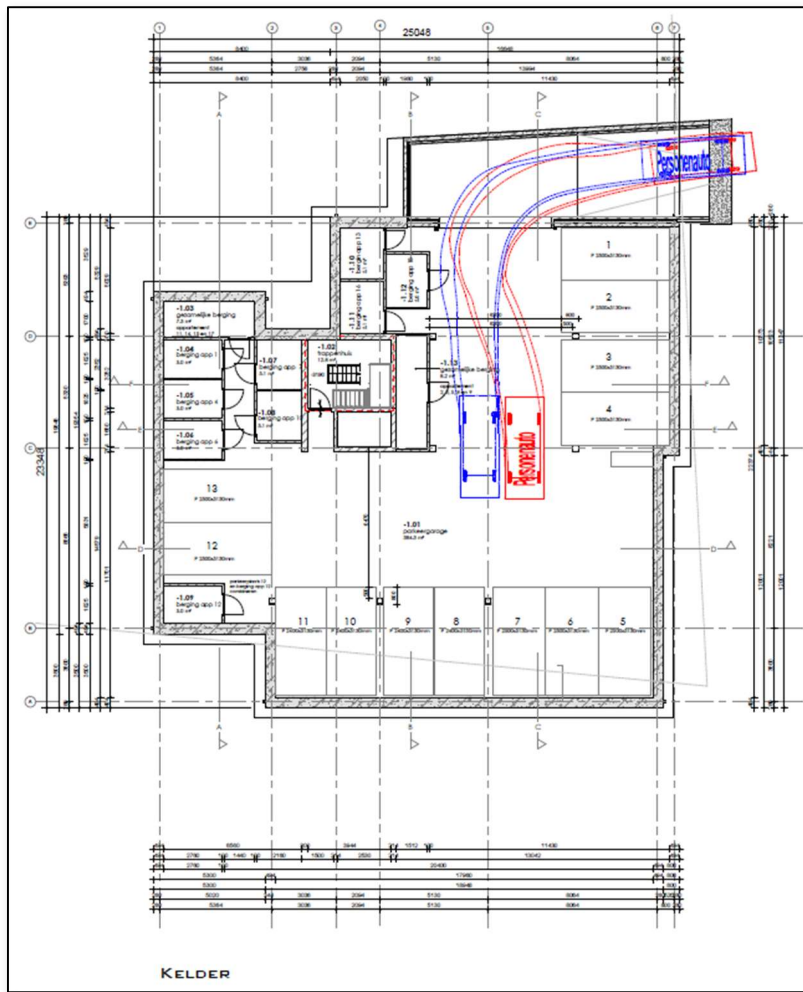
In figuur 4.1 is de ontwikkeling weergegeven. De ontwikkeling bevat 9 studio's en 8 appartementen. In de kelder worden bergingen en 13 parkeerplaatsen gerealiseerd. Het idee is dat alle 8 appartementen een eigen parkeerplaats krijgen en dat de overige parkeerplaatsen voor de studio's zijn. Dit past bij de verwachting dat het autobezit van de bewoners van appartementen hoger is dan van de studio's.

De ontsluiting van de parkeerkelder is gesitueerd aan de Hollewand. Deze ontsluiting is op dusdanige afstand van het kruispunt Dorpsweg-Eijerdijk-Hollewand dat het minimaal effect zal hebben op de verkeersafwikkeling op de Hollewand en het kruispunt Dorpsweg-Eijerdijk-Hollewand.



Figuur 4.1 Situatie ontwikkeling

In figuur 4.2 is de kelder van de ontwikkeling weergegeven. Hierin zijn 13 parkeerplaatsen ontworpen.



Figuur 4.2 Parkeerkelder met 13 parkeerplaatsen

In onderstaand tekstvak is de samenvatting van de toekomstige ontwikkeling beschreven.

Samenvatting toekomstige ontwikkeling

- Er worden 8 appartementen (meerdere kamers) en 9 studio's (1 kamer) gerealiseerd;
- In de parkeerkelder is ruimte voor 13 parkeerplaatsen.

5 Toekomstige parkeerbehoefte ontwikkeling

Voor de ontwikkeling worden in de parkeerkelder 13 parkeerplaatsen gerealiseerd op eigen terrein. Daarnaast kan in de openbare ruimte worden geparkeerd. Op basis van de parkeernormen van gemeente Hattem kan bepaald worden of dit theoretisch gezien genoeg ruimte biedt voor de ontwikkeling.

5.1 Parkeernormen gemeente Hattem

Voor het toetsen van ontwikkelingen op het gebied van parkeren hanteert de gemeente Hattem haar Nota Parkeernormen van december 2013. Voor deze ontwikkeling is het volgende van belang:

- Parkeergelegenheid vindt zo veel mogelijk op eigen terrein plaats;
- Binnen de parkeernorm is 0.3 parkeerplaats voor bezoekers opgenomen;
 - o De parkeerplaatsen voor bezoekers moeten in de openbare ruimte beschikbaar zijn dan wel openbaar toegankelijk zijn;
 - o Dit moet binnen een acceptabele loopafstand zijn;

In figuur 5.1 zijn de parkeernormen van gemeente Hattem weergegeven.

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

Figuur 5.1 Parkeernormen 'wonen' gemeente Hattem

Voor de bouw van de 8 appartementen wordt de parkeernorm 'huur etage midden, goedkoop' gehanteerd, dus 1.6 parkeerplaats per woning. Voor de bouw van de 9 studio's wordt de parkeernorm 'kamerverhuur zelfstandig (niet studenten)' gehanteerd, dus 0.7 parkeerplaats per woning.

5.2 Berekening parkeerbehoefte

In onderstaande tabel staat de berekening van de parkeerbehoefte beschreven. Hierbij is gebruik gemaakt van de parkeernormen van gemeente Hattem.

Functie	Parkeernorm	aantal	Parkeerbehoefte
Woningen - bewoners - studio	0,5	9	4,5
Woningen - bezoekers - studio	0,2	9	1,8
Woningen - bewoners - appartement	1,3	8	10,4
Woningen - bezoekers - appartement	0,3	8	2,4
Totaal			19,1

Figuur 5.2 Parkeerbehoefte zonder rekening te houden met aanwezigheidspercentages

In figuur 5.2 staat de berekening van de totale parkeerbehoefte. Echter, de parkeerbehoefte wisselt gedurende de dag. Bewoners zijn overdag deels afwezig en 's nachts geheel aanwezig, bezoekers zijn er vooral in de avond en in het weekend. Daarom moet deze parkeerbehoefte nog worden gecorrigeerd door middel van de aanwezigheidspercentages. Rekening houdend met de aanwezigheidspercentages gedurende de dag, ontstaat onderstaande parkeerbehoefte. Volgens de theorie is het drukste moment de werkdagavond. Dan zijn er in totaal 16.8 parkeerplaatsen nodig, namelijk 13.4 voor bewoners en 3.4 parkeerplaatsen voor bezoekers. Het drukste moment voor bewoners is de werkdag nacht, namelijk 14.9 parkeerplaatsen. Het drukste moment voor bezoekers is de zaterdag avond, namelijk 4.2 parkeerplaatsen.

Functie	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koopavond	Werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Woningen bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
Woningen bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%

Figuur 5.3 Aanwezigheidspercentages

Functie	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koopavond	Werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Woningen - bewoners - appartement	5,2	5,2	9,4	8,3	10,4	6,2	8,3	7,3
Woningen - bezoekers - appartement	0,2	0,5	1,9	1,7	0,0	1,4	2,4	1,7
Woningen - bewoners - studio	2,3	2,3	4,1	3,6	4,5	2,7	3,6	3,2
Woningen - bezoekers - studio	0,2	0,4	1,4	1,3	0,0	1,1	1,8	1,3
Totaal	7,9	8,3	16,8	14,9	14,9	11,5	16,1	13,4

Figuur 5.4 Parkeerbehoefte ontwikkeling

5.3 Samenvatting

In onderstaand tekstvak is de samenvatting van de parkeerbezetting tellingen beschreven.

Samenvatting berekening parkeerbehoefte

- Drukste moment totaal: 16.8 parkeerplaatsen nodig;
 - o 13.4 voor bewoners;
 - o 3.4 voor bezoekers;
- Drukste moment bewoners: 14.9 parkeerplaatsen nodig voor bewoners (werkdagnacht);
- Drukste moment bezoekers: 4.2 parkeerplaatsen nodig voor bezoekers (zaterdagavond).

6 Analyse parkeren

Onderstaande analyse gaat in op de parkeerbalans van de omgeving van de ontwikkeling. Tevens wordt ingegaan op de uitgangspunten uit de Nota Parkeernormen van gemeente Hattem en een aantal andere aandachtspunten, namelijk de hoogte van parkeernormen en het aandeel bezoekers parkeren in de parkeernormen.

6.1 Uitgangspunten Nota Parkeernormen (Hattem)

Hieronder staan de belangrijkste van toepassing zijnde uitgangspunten uit de Nota Parkeernormen van gemeente Hattem.

1. Per woning ten minste 0.3 parkeerplaats voor bezoekers in de openbare ruimte of openbaar toegankelijk, bij voorkeur binnen 100 m loopafstand (*beleidsuitgangspunt 4*);
2. Parkeergelegenheid vindt zo veel mogelijk op eigen terrein plaats (*beleidsuitgangspunt 6*);
3. De onderlinge uitwisselbaarheid (het dubbelgebruik) wordt door een parkeeronderzoek (uitgevoerd door een onafhankelijke deskundige) bepaald (*beleidsuitgangspunt 7*);
4. Een parkeerfonds is een goed instrument dat ruimte biedt om mee te werken aan initiatieven die op eigen terrein onvoldoende parkeerplaatsen kunnen realiseren (*beleidsuitgangspunt 9*):
 - a. Indien er op het drukste moment onvoldoende parkeercapaciteit op het perceel is, kan gekeken worden of parkeerplaatsen in de openbare ruimte ingezet kunnen worden t.b.v. de betreffende ontwikkeling;
 - b. Er wordt dan geëist dat de totale bezettingsgraad inclusief de parkeerbehoefte van de ontwikkeling lager is dan 85%;
 - c. Voor het inzetten van deze parkeerplaatsen, dient een bedrag ter hoogte van 50% van de vastgestelde bijdrage zoals opgenomen in het parkeerfonds betaald te worden.

6.2 Parkeerbalans omgeving Dorpsweg

Uit de berekening van de parkeerbehoefte blijkt dat op het drukste moment (werkdagavond) afgerond 17 parkeerplaatsen nodig zijn. In de parkeerkelder zijn 13 parkeerplaatsen. Dit betekent dat het grootste deel van het (bewoners)parkeren op eigen terrein kan parkeren. De volledige parkeerbehoefte kan niet op eigen terrein plaats vinden; er moeten in de openbare ruimte 4 parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Uit de parkeertellingen blijkt dat op een werkdag avond (het drukste moment qua parkeren) deze parkeerplaatsen ruimschoots beschikbaar zijn.

In onderstaande alinea wordt hier nader op ingezoomd. Daarnaast is het goed om tevens in detail te kijken naar het parkeren van de bewoners en het parkeren van de bezoekers.

Parkeren bezoekers

Het drukste moment van bezoekers is de werkdag avond en de zaterdag avond. Op dat moment zijn er afgerond 4 à 5 parkeerplaatsen nodig. De parkeerplaatsen voor bezoekers moeten openbaar toegankelijk / in de openbare ruimte beschikbaar zijn. Uit de tellingen blijkt dat in de openbare ruimte op bovengenoemde momenten nog ruim voldoende parkeercapaciteit beschikbaar is om op acceptabele loopafstand te kunnen parkeren.

Kortom, er is voor bezoekers voldoende parkeercapaciteit beschikbaar in de openbare ruimte en daarmee voldoet de ontwikkeling aan 'beleidsuitgangspunt 4' uit de Nota Parkeernormen.

Parkeren bewoners

Het drukste moment van bewoners is de werkdag nacht. Op dat moment zijn er voor bewoners afgerond 15 parkeerplaatsen nodig. In de huidige ontwikkeling zijn 13 parkeerplaatsen in de parkeerkelder opgenomen. Dit betekent dat het grootste deel van het (bewoners)parkeren op eigen terrein kan parkeren en daarmee voldoet de ontwikkeling aan 'beleidsuitgangspunt 6' uit de Nota Parkeernormen.

Voor de meeste bewoners is er een parkeerplaats in de parkeerkelder beschikbaar. Daarnaast is er in de openbare ruimte nog ruim voldoende parkeercapaciteit beschikbaar om op acceptabele loopafstand te kunnen parkeren. In theorie moeten op dit moment twee auto's van bewoners in de openbare ruimte parkeren.

In figuur 6.1 (pagina 15) is de onderbouwing van de voldoende parkeercapaciteit in de omgeving beschreven. De huidige parkeerbehoefte (gegevens uit de parkeertellingen) en de parkeerbehoefte van de ontwikkeling (berekening a.d.h.v. parkeernormen) is bij elkaar opgeteld.

Gebruik parkeercapaciteit openbare ruimte

In de Nota Parkeernormen is opgenomen dat indien er op het drukste moment onvoldoende parkeercapaciteit op het perceel is, er gekeken kan worden of parkeerplaatsen in de openbare ruimte ingezet kunnen worden t.b.v. de betreffende ontwikkeling. Er wordt dan geëist dat de totale bezettingsgraad, inclusief de parkeerbehoefte van de ontwikkeling, lager is dan 85%. Onderstaande alinea gaat in op de berekening van de toekomstige parkeersituatie rondom de ontwikkeling.

In tabel 6.1 is de huidige parkeerbehoefte (gegevens uit de parkeertellingen) en de parkeerbehoefte van de woningbouw ontwikkeling (berekening a.d.h.v. parkeernormen) bij elkaar opgeteld. De rode cijfers betreffen de parkeerbehoefte van de ontwikkeling op de verschillende dagen/dagdelen. Hierbij is ook de extra parkeercapaciteit (13 parkeerplaatsen in de parkeerkelder) opgenomen.

Uit de tabel blijkt dat (zoals hierboven ook beschreven) op alle momenten van de dag er voldoende parkeercapaciteit beschikbaar is binnen de acceptabele loopafstand van 100

meter tot de ontwikkellocatie. Daarbij blijft de parkeerbezetting in de situatie met woningbouwontwikkeling onder de 85% bezetting grens (grens die in de Nota Parkeernormen van gemeente Hattem is opgenomen). De toekomstige bezettingsgraad (absoluut en relatief) is in tabel 6.1 weergegeven in de rij 'Totaal'.

Wanneer blijkt dat op het drukste moment de bezettingsgraad lager is dan 85%, kan de aanvrager aan de gemeente verzoeken het verschil tussen de feitelijke bezettingsgraad en de 85% bezettingsgraad in te mogen zetten voor de aangevraagde omgevingsvergunning.

Kortom, de woningbouw ontwikkeling voldoet aan 'beleidsuitgangspunten 7 en 9' uit de Nota Parkeernormen. Voor het inzetten van de openbare parkeerplaatsen dient de ontwikkelaar een bedrag per tekort komende parkeerplaats te betalen (50% van de vastgestelde bijdrage per parkeerplaats).

sectie	omschrijving	parkeercapaciteit			dinsdag 28 jun 2022								donderdag 30 juni 2022							
		straat	vakken	totaal	10:00-11:00		14:00-15:00		21:00-22:00		23:00-00:00		10:00-11:00		14:00-15:00		21:00-22:00		23:00-00:00	
A	Dorpsweg (NW)	0	7	7	5	71%	6	86%	4	57%	2	29%	4	57%	4	57%	3	43%	2	29%
B	Dorpsweg (ZW)	0	5	5	2	40%	2	40%	3	60%	3	60%	2	40%	3	60%	0	0%	0	0%
C	Hollewand (W)	0	0	0	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
D	Hollewand (O)	0	4	4	4	100%	4	100%	0	0%	0	0%	4	100%	3	75%	0	0%	0	0%
E	Hollewand (thv Zevenhuizen)	0	7	7	5	71%	1	14%	2	29%	4	57%	5	8%	4	57%	5	71%	6	86%
F	Uilennest	0	7	7	4	57%	4	57%	0	0%	0	0%	6	0%	5	71%	2	29%	2	29%
G	Dorpsweg (NO)	0	9	9	6	67%	6	67%	5	56%	3	33%	6	4%	7	78%	4	44%	4	44%
H	Dorpsweg (ZO)	0	12	12	6	50%	8	67%	6	50%	6	50%	10	4%	11	92%	8	67%	8	67%
I	Eijerdijk (O)	0	3	3	1	33%	2	67%	1	33%	1	33%	1	11%	2	67%	1	33%	1	33%
J	Eijerdijk (W)	0	0	0	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Eigen terrein ontwikkeling		0	13	13	7,5	7,5	13,4	14,9	7,5	7,5	13,4	14,9	7,5	7,5	13,4	14,9	7,5	7,5	13,4	14,9
- bewoners					0,4	0,8	3,4	0	0,4	0,8	3,4	0	0,4	0,8	3,4	0	0,4	0,8	3,4	0
- bezoekers																				
Totaal		0	67	67	40,9	61%	41,3	62%	37,8	56%	33,9	51%	45,9	69%	47,3	71%	39,8	59%	37,9	57%
Totaal parkeervakken vrij					26		26		29		33		21		20		27		29	

Figuur 6.1 Huidige parkeerbezetting + parkeerbehoefte ontwikkeling

6.3 Discussie parkeernormen

Steeds vaker is er bij ontwikkelingen in Nederland discussie over de hoogte van parkeernormen. Uit verschillende voorbeelden blijkt dat bij ontwikkelingen parkeernormen worden gehanteerd die achteraf te hoog blijken te zijn. Gevolgen zijn hoge kosten voor parkeerterreinen of parkeergarages, die vervolgens (groten)deels leeg staan. Het is daarom verstandig om goed te kijken naar de hoogte van parkeernormen. Binnen gemeente Hattem zijn geen vergelijkbare appartementen/studio's waarbij goed de parkeerbehoefte per woning bepaald kan worden. Of de te hanteren parkeernorm voor deze ontwikkeling te hoog is voor Hattem, is daardoor lastig te onderbouwen.

Wat in den lande ook ter discussie staat is de hoogte van het aandeel bezoekersparkeren. Uit onderzoek blijkt dat het aandeel bezoekersparkeren in de parkeernormen te hoog wordt ingeschat. Normaliter wordt voor bezoekers uitgegaan van 0.3 parkeerplaats per woning. Uit onderzoek blijkt dat 0.1 parkeerplaats per woning voor gereguleerd parkeren (in rest bebouwde kom) en 0.15 parkeerplaats per woning voor niet gereguleerd parkeren (in rest bebouwde kom) meer passend is (bron onderzoek: <https://vexpan.nl/vexpansies/vexpansie->

[2021-4/](#)). Dit zou betekenen dat het aandeel bezoekers parkeren in de parkeernormen ook aan de hoge kant is.

Of de parkeernormen voor de voorliggende woningbouw ontwikkeling te hoog zijn, kan niet met feitelijke gegevens onderbouwd worden. Wel is het goed om in het achterhoofd te houden dat parkeernormen voor appartementen vaak aan de hoge kant zijn. Vermoedelijk zal het werkelijk aantal geparkeerde auto's lager zijn dan de berekeningen laat zien.

6.4 Samenvatting

In onderstaand tekstvak is de samenvatting van de analyse beschreven.

Samenvatting analyse

- Parkeerbalans ontwikkeling Dorpsweg
 - o Bewoners kunnen op eigen terrein parkeren en er is op de drukste momenten nog ruim voldoende parkeercapaciteit in de openbare ruimte beschikbaar;
 - o Ook voor bezoekers is er in de openbare ruimte nog voldoende parkeercapaciteit beschikbaar;
- De Nota Parkeernormen van gemeente Hattem biedt de mogelijkheid om overcapaciteit van openbare parkeerplaatsen in te zetten voor ontwikkelingen (parkeerfonds);
 - o Voorliggende ontwikkeling en de parkeersituatie in de omgeving voldoen aan de gestelde eisen voor het parkeerfonds;
 - o Per tekort komende parkeerplaats dient de ontwikkelaar een bedrag te betalen (50% van de vastgestelde bijdrage per parkeerplaats);
- Discussie parkeernormen
 - o In den lande is discussie over parkeernormen (vooral voor appartementen), de parkeernormen zijn vaak aan de hoge kant, waardoor in praktijk te veel parkeerplaatsen worden aangelegd bij appartementen;
 - o Vermoedelijk zal het werkelijk aantal geparkeerde auto's lager zijn dan de berekening laat zien.



7 Conclusie

Op basis van de resultaten en de analyse, kan geconcludeerd worden dat er voor de voorgestelde woningbouw ontwikkeling genoeg parkeercapaciteit beschikbaar is. De bewoners kunnen grotendeels op eigen terrein parkeren, zoals wenselijk is volgens de Nota Parkeernormen van gemeente Hattem. Voor de geparkeerde auto's van bezoekers en een deel van de bewoners is er in de openbare ruimte voldoende capaciteit beschikbaar. De ontwikkelaar voldoet hierbij aan de gestelde eisen voor het toepassen van het parkeerfonds in de Nota Parkeernormen.