

Parkeren ontwikkeling Edeseweg, Bennekom

Lithos bouw & ontwikkeling

Opdrachtgever
Titel rapport

Kenmerk
Datum publicatie

Status

Lithos bouw & ontwikkeling
Parkeren ontwikkeling Edeseweg, Bennekom

011967.20220325.R1.04
9 september 2022

Definitief

© Copyright Goudappel BV 9-9-22

Inhoudsopgave

1. Inleiding	1
2. Normatief benodigd parkeeraanbod	2
2.1 Aanpak	2
2.2 Uitgangspunten	3
2.3 Resultaat normatief benodigd parkeeraanbod	5
3. Specifieke situatie	7
3.1 Omgeving ontwikkellocatie	7
3.2 Passende parkeernormering woningen	9
3.3 Passende parkeernormering kerkgebouw (religiefunctie)	11
3.4 Resultaat specifieke situatie	12
4. Conclusies	14

1. Inleiding

Lithos bouw & ontwikkeling is voornemens om aan de Edeseweg in Bennekom de voormalige congreslocatie te herontwikkelen tot een woonlocatie met sociale huurwoningen (Woonstede), vrije sector koop- en huurwoningen en zorgwoningen van woongroep Uniek (zie figuur 1.1). Ook de Vrije Evangelische Gemeenschap, die momenteel gebruik maakt van het bestaande gebouw, krijgt een kerkgebouw binnen de herontwikkeling. Dit gebouw zal tevens dienstdoen als een cultureel centrum op momenten dat er geen kerkdiensten of vieringen zijn. De sociale huurappartementen, zorgwoningen van woongroep Uniek en het kerkgebouw/cultureel centrum worden gerealiseerd in het noorden van het plangebied, de overige vrijesectorwoningen worden in de zuidzijde van het plangebied gesitueerd.



Figuur 1.1: Ontwikkellocatie Edeseweg, Bennekom

Lithos bouw & ontwikkeling is momenteel met de gemeente Ede in gesprek over de hoogte van de parkeernorm die toegepast dient te worden. Goudappel is gevraagd te onderzoeken wat een passende parkeernorm is voor de ontwikkeling en hoeveel parkeerplaatsen er gerealiseerd moeten worden. Hierbij wordt gekeken naar het daadwerkelijke autobezit in Bennekom, op basis van CBS-microdata. In de voorliggende rapportage zijn als eerst de aanpak en uitgangspunten behandeld, hierna is de parkeerbalans conform gemeentelijk beleid opgesteld. Vervolgens is gekeken naar een passende parkeernorm voor de verschillende functies die worden gerealiseerd, op basis van deze uitgangspunten is een specifieke parkeerbalans opgesteld. Als laatste zijn de getrokken conclusies op basis van de bovenstaande analyses behandeld.

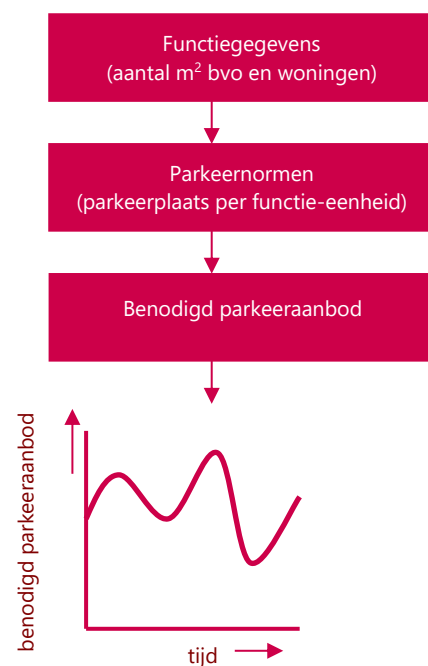
2. Normatief benodigd parkeeraanbod

2.1 Aanpak

Het benodigde parkeeraanbod is berekend door de omvang van iedere functie te vermenigvuldigen met de bijbehorende parkeernorm (het aantal benodigde parkeerplaatsen per functie-eenheid). De te realiseren functies kennen verschillende doelgroepen, bewoners en bezoekers, die niet op elk moment van de week een even grote parkeervraag hebben. Zo kennen bewoners de hoogste parkeervraag gedurende de nacht, terwijl het maatgevende moment voor het bezoek van een kerk op zondag is.

De parkeerplaatsen gelegen bij de ontwikkeling kunnen (mits openbaar toegankelijk) door verschillende parkeerders (doelgroepen) worden gebruikt, dit heet dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Door de toepassing van aanwezigheidspercentages is rekening gehouden met dit effect. Binnen deze studie is onderscheid gemaakt tussen twee deelgebieden, alleen binnen de deelgebieden is rekening gehouden met dubbelgebruik. In figuur 2.1 is de berekening van het benodigde parkeeraanbod schematisch weergegeven.

Bij de berekening van het benodigd parkeeraanbod van de ontwikkeling mag het benodigd parkeeraanbod van een eventuele bestaande functie verreken (gesaldeerd) worden. In deze situatie is er sprake van een herontwikkeling waarbij het parkeren ook komt te vervallen, derhalve is het benodigd parkeeraanbod van de bestaande functie niet gesaldeerd.



Figuur 2.1: Berekening benodigd parkeeraanbod

2.2 Uitgangspunten

Functieprogramma

Aan de basis van de berekeningen van het benodigde parkeeraanbod ligt het functieprogramma zoals aangeleverd door Lithos bouw & ontwikkeling. In het functieprogramma zijn de woningen met bijbehorende omvang per woning opgenomen (indien bekend). Het functieprogramma van de ontwikkeling is opgenomen in tabel 2.1, hierin is ook aangegeven of de functie in het noordelijk of zuidelijke deel van het plangebied is gesitueerd.

De zorgwoningen zijn onderdeel van de woongroep Uniek. Hierin worden 10 kleine appartementen met gedeelde voorzieningen beschikbaar gemaakt aan jongvolwassenen met een verstandelijke beperking. De zorgwoningen zijn daarmee geen zelfstandige woningen en het is aannemelijk dat de bewoners geen auto's zullen bezitten.

Het kerkgebouw doet dienst als religiegebouw en als cultureel centrum/wijkgebouw. Voor de zondagen wordt voor het benodigd parkeeraanbod de religiefunctie aangehouden. Op de overige momenten is het uitgangspunt de functie cultureel centrum/wijkgebouw. Derhalve zijn voor het kerkgebouw/cultureel centrum zowel het aantal zitplaatsen als het aantal vierkante meters weergegeven.

functie ontwikkelaar	aantal/omvang	eenheid	gebied
sociale huurappartementen (2-kamer)	64	appartementen	noord
zorgwoningen woongroep Uniek	10	wooneenheden	noord
kerkgebouw/cultureel centrum	350 / 1.100	zitplaatsen / m ² bvo	noord
woningen (tweekappers)	12	wooneenheden	zuid
koopappartementen (3-kamer)	32	wooneenheden	zuid

Tabel 2.1: Functieprogramma ontwikkeling Edeseweg, Bennekom

Parkeercapaciteit

Er is een capaciteitsstudie uitgevoerd voor het maximaal aantal parkeerplaatsen dat aangelegd kan worden in het plangebied. Hieruit blijkt dat in het noordelijk deel van het plangebied maximaal 110 parkeerplaatsen aangelegd kunnen worden.

In het zuidelijk deel van het plangebied kunnen maximaal 68 parkeerplaatsen in de openbare ruimte worden gerealiseerd en 12 lange opritte met garage bij de tweekappers. Deze opritte hebben conform gemeentelijk beleid een rekenwaarde van 1,3 parkeerplaatsen per oprit. In totaal zijn er dus 83,6 parkeerplaatsen aanwezig in het zuidelijk deel van het plangebied.

Parkeernormen

Naast het functieprogramma zijn de parkeernormen van de gemeente Ede van belang om het benodigd parkeeraanbod voor de ontwikkeling te berekenen. De parkeernormen zijn gebaseerd op de gemiddelde parkeerkencijfers van CROW en onderzoek binnen de gemeente Ede naar de parkeerdruk. In de parkeernormennota¹ van de gemeente Ede is onderscheid gemaakt naar ligging in het stedelijk gebied, de ontwikkellocatie is gelegen in de kern Bennekom binnen de gemeente Ede. In tabel 2.2 is weergegeven welke parkeernormen van toepassing zijn conform het gemeentelijk beleid.

Aangezien de zorgwoningen onderdeel van een woongroep sluit de functie niet-zelfstandige kamerverhuur het beste aan. De parkeernorm behorende bij deze functie gaat ervan uit dat de bewoners zelf geen auto's bezitten. Omdat het kerkgebouw dienstdoet als religiegebouw en als cultureel centrum/wijkgebouw is gekozen om voor zondagen het benodigd parkeeraanbod voor de religiefunctie aan te houden, op de overige momenten doet het kerkgebouw dienst als cultureel centrum en is het benodigd parkeeraanbod conform deze functieaanduiding bepaald.

functie ontwikkelaar	functie parkeernorm	parkeer norm	aandeel bezoek	eenheid parkeernorm
sociale huurappartementen (2-kamer)	sociale huur appartement	1,5	0,3	ppl per woning
zorgwoningen woongroep Uniek	kamerverhuur, niet-zelfstandig	0,3	0,3	ppl per woning
	religiegebouw	0,2	n.v.t.	ppl per zitplaats
kerkgebouw/cultureel centrum	cultureel centrum/wijkgebouw	2,0	n.v.t.	ppl per 100 m ² bvo
	woning > 120 m ²	2,1	0,3	ppl per woning
koopappartementen (3-kamer)	woning 80 - 120 m ²	1,9	0,3	ppl per woning

Tabel 2.2: Gehanteerde parkeernormen ontwikkeling Edeseweg, Bennekom

Aanwezigheidspercentages

Om inzichtelijk te maken op welke momenten de beoogde functies gebruik maken van het benodigd parkeeraanbod, zijn aanwezigheidspercentages toegepast. De gemeente verwijst in haar parkeernormennota naar de aanwezigheidspercentages van CROW. Binnen deze studie zijn de meest recente aanwezigheidspercentages uit CROW-publicatie 381² aangehouden, deze zijn weergegeven in tabel 2.3. Daarnaast is de zondagochtend als moment toegevoegd.

Met de toepassing van aanwezigheidspercentages is onderscheidt gemaakt tussen een religiegebouw en sociaal cultureel centrum. Op de zondag is het aanwezigheidspercentage behorende bij religiegebouw aangehouden. Op de overige momenten zijn de aanwezigheidspercentages van sociaal cultureel centrum van toepassing. Voor de zorgwoningen van woongroep Uniek zijn de aanwezigheidspercentages van een verpleeg- en verzorgingshuis aangehouden.

¹ Nota Parkeernormering gemeente Ede d.d. 9 oktober 2017

² CROW-publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren' december 2018

functiegroep	werkdag-ochtend	werkdag-middag	werkdag-avond	koop-avond	werkdag-nacht	zaterdag-middag	zaterdag-avond	zondag-ochtend	zondag-middag
bewoners woningen	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	75%	70%
bezoekers woningen	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	35%	70%
verpleeg en verzorgingshuis	100%	100%	50%	50%	25%	100%	100%	100%	100%
religiegebouw	-	-	-	-	-	-	-	100%	100%
sociaal cultureel centrum	10%	40%	100%	100%	0%	60%	90%	-	-

Tabel 2.3: Gehanteerde aanwezigheidspercentages ontwikkeling Edeseweg, Bennekom

2.3 Resultaat normatief benodigd parkeeraanbod

Op basis van de bovenstaande aanpak en uitgangspunten is het benodigd parkeeraanbod conform gemeentelijk beleid berekend voor de te realiseren woningen. In tabel 2.4 is het resultaat van de berekening van het normatief benodigd parkeeraanbod in het noordelijk deel weergegeven. Op het maatgevende moment (zondagmiddag) zijn 140,2 parkeerplaatsen benodigd. Gegeven de maximale parkeercapaciteit van 110 parkeerplaatsen ontstaat er een tekort van 30,2 parkeerplaatsen op basis van de gemeentelijke parkeernormen. De parkeerbehoefte van het kerkgebouw bepaalt voor een groot deel het maatgevende moment, op zondag zijn er 70 parkeerplaatsen benodigd voor de kerk.

functie	werkdag-ochtend	werkdag-middag	werkdag-avond	koop-avond	werkdag-nacht	zaterdag-middag	zaterdag-avond	zondag-ochtend	zondag-middag
sociale huurappartementen	38,4	38,4	69,1	61,4	76,8	46,1	61,4	57,6	53,8
bezoek woningen	1,9	3,8	15,4	13,4	0,0	11,5	19,2	6,7	13,4
zorgwoningen woongroep Uniek	3,0	3,0	1,5	1,5	0,8	3,0	3,0	3,0	3,0
kerkgebouw - religie	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	70,0	70,0
kerkgebouw - cultureel centrum	2,2	8,8	22,0	22,0	0,0	13,2	19,8	0,0	0,0
totaal benodigd noord	45,5	54,0	108,0	98,4	77,6	73,8	103,4	137,3	140,2
maximale parkeercapaciteit	110	110	110	110	110	110	110	110	110
overschot/tekort	64,5	56,0	2,0	11,6	32,5	36,2	6,6	-27,3	-30,2

Tabel 2.4: Normatief benodigd parkeeraanbod noordelijk plandeel ontwikkeling Edeseweg Bennekom (gele kader is maatgevend moment)

In tabel 2.5 is het resultaat van de berekening van het normatief benodigd parkeeraanbod in het zuidelijk deel weergegeven. Op het maatgevende moment (werkdagavond) zijn 76,1 parkeerplaatsen benodigd. Gegeven de maximale parkeercapaciteit van 83,6 parkeerplaatsen ontstaat er een overschot van 7,5 parkeerplaatsen op basis van de gemeentelijke parkeernormen. In het zuidelijk deel kunnen voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd worden om te voorzien in het normatief benodigd parkeeraanbod.

functie	werkdag- ochtend	werkdag- middag	werkdag- avond	koop- avond	werkdag- nacht	zaterdag- middag	zaterdag- avond	zondag- ochtend	zondag- middag
woningen (tweekappers)	10,8	10,8	19,4	17,3	21,6	13,0	17,3	16,2	15,1
koopappartementen	25,6	25,6	46,1	41,0	51,2	30,7	41,0	38,4	35,8
bezoek woningen	1,3	2,6	10,6	9,2	0,0	7,9	13,2	4,6	9,2
totaal benodigd zuid	37,7	39,0	76,1	67,5	72,8	51,6	71,4	59,2	60,2
<i>maximale parkeercapaciteit</i>	83,6	83,6	83,6	83,6	83,6	83,6	83,6	83,6	83,6
overschot/tekort	45,9	44,6	7,5	16,1	10,8	32,0	12,2	24,4	23,4

Tabel 2.5: Normatief benodigd parkeeraanbod zuidelijk plandeel ontwikkeling Edeseweg Bennekom (Gele kader is maatgevend moment)

3. Specifieke situatie

Bij de ontwikkeling worden verschillende type woningen gerealiseerd. De gemeente heeft hier parkeernormen voor opgesteld die in het vorige hoofdstuk zijn aangehouden. In deze parkeernormen is nog geen rekening gehouden met gebieds-specifieke kenmerken, bijvoorbeeld de aanwezigheid van alternatieven voor de auto, die invloed hebben op het autobezit. Daarom is onderzocht of op basis van gebiedskenmerken en kenmerken van deze specifieke functie mogelijkheden zijn om af te wijken van het parkeerbeleid. In dit hoofdstuk is onderzocht wat het daadwerkelijke autobezit in de kern Bennekom van hetzelfde type woningen is. Vervolgens is het bewonersdeel van de parkeernorm gecorrigeerd op basis van het daadwerkelijke autobezit van de doelgroep en is het benodigd parkeeraanbod conform de specifieke situatie berekend. Tevens is op hoofdlijnen omschreven welk effect het aanbieden van deelmobiliteit heeft op het benodigd parkeeraanbod van de ontwikkeling. Ook voor het kerkgebouw is gekeken naar de specifieke situatie op basis van input van de Vrije Evangelische Gemeente.

3.1 Omgeving ontwikkellocatie

In deze paragraaf is ingezoomd op de mobiliteitskenmerken in de omgeving van de ontwikkellocatie. De ontwikkellocatie is gelegen aan de A12 aan de rand van de kern Bennekom net buiten Ede.

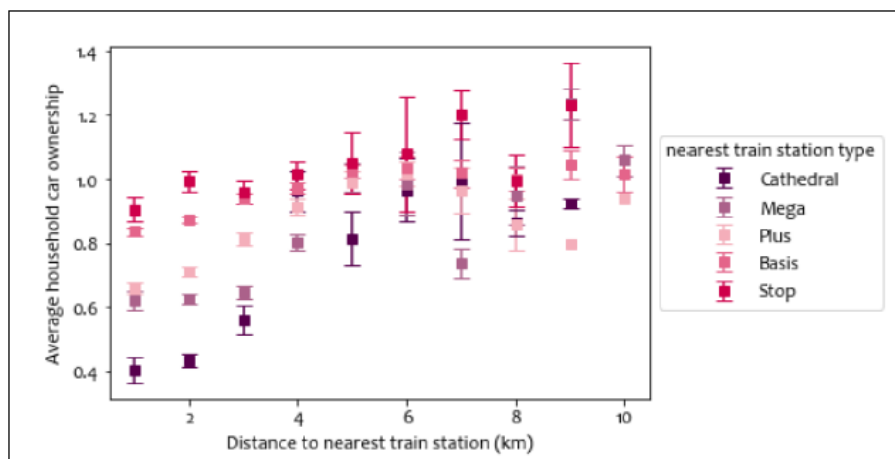


Figuur 3.1: Situatieschets ontwikkellocatie

Ligging ten opzichte van station Ede-Wageningen

Vanaf de locatie is het ongeveer 10 minuten fietsen naar treinstation Ede-Wageningen. Vanaf dit treinstation rijden intercity's en sprinters richting Rotterdam/Den Haag, Utrecht/Amsterdam, Arnhem/Nijmegen en Amersfoort. Ook is de bushalte Hoekelusme Brinkweg naast de locatie gesitueerd, vanaf deze bushalte rijden er bussen naar het treinstation Ede-Wageningen en naar Wageningen. Hiermee is de ligging van de ontwikkellocatie ten opzichte van het intercitystation Ede-Wageningen beter dan in gebieden met een vergelijkbare stedelijkheidsgraad (matig stedelijk).

Met een station dichtbij is er een goed alternatief voor vervoer per auto. Dit blijkt ook wanneer het autobezit van mensen die dicht bij het station wonen wordt afgezet tegen het gemiddelde autobezit in Nederland. Hieruit blijkt dat treinstations een verlagend effect hebben op het autobezit. Hoe groter en hoe dichterbij het treinstation, hoe lager het autobezit van woningen in de directe omgeving. Dit effect is zichtbaar in figuur 3.2 waar het gemiddelde autobezit van huishoudens in de buurt van verschillende typen stations (Prorail stationsklassen) afgezet is tegen de afstand vanaf de woning tot het station.



Figuur 3.2: Relatief autobezit ten aanzien van de ligging bij een treinstation

Station Ede-Wageningen is volgens de Prorail stationsklassen een 'Plus' station. Een 'Plus-station' heeft dagelijks tussen de 10.000 – 25.000 instappers. Stations Ede-Wageningen is gelegen op ongeveer 2.000 meter afstand van de ontwikkellocatie. Hieruit is op basis van figuur 3.2 te concluderen dat het gemiddelde autobezit 0,7 auto per huishouden is. Dit is 70% van het gemiddelde autobezit in Nederland (0,99 personenauto per huishouden). Daarmee is er een mogelijkheid om de parkeernorm voor woningen te reduceren.

Gelegen langs doorfietsroute Ede-Wageningen

De ontwikkellocatie is gelegen langs de doorfietsroute Ede-Wageningen. Deze gaat over de Edeseweg van Ede naar Wageningen. Dit betekent dat er goede fietsverbindingen zijn met de omgeving vanuit de ontwikkellocatie. Waardoor er voor fietsers relatief weinig tot geen barrières zijn, wat de doorstroom ten goede komt. Ondanks de ligging tegen de rijksweg A12 aan, is het niet mogelijk om rechtstreeks vanaf de ontwikkellocatie de A12 op te rijden. Afhankelijk van de richting gaat de route door de kern Bennekom of gedeeltelijk door Ede. Vanaf de ontwikkellocatie zijn er meerdere alternatieven voor het gebruik van de auto. Hierdoor zijn toekomstige bewoners en bezoekers niet volledig afhankelijk van de auto voor hun reizen.

Inzet deelauto's

Het plaatsen van deelauto's bij een nieuwe ontwikkeling is ook een mogelijkheid om de parkeervraag te verminderen. Wanneer een auto meer (en verschillende) gebruikers heeft kunnen de parkeerplaatsen efficiënter ingezet worden. Bij de inzet van deelmobiliteit worden net als bij andere ontwikkelingen in Ede de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- 1 deelauto per 30 woningen;
- 1 deelauto vervangt 4 privéauto's.

Bij de herontwikkeling van de locatie aan de Edeseweg wordt niet gezet op deelauto's om het aantal te realiseren parkeren te verminderen. Daarom wordt op dit effect in deze rapportage verder niet ingegaan. Dit betekent niet dat bij de ontwikkeling geen deelauto's worden geplaatst. Vooralsnog zijn hier geen concrete plannen voor, maar als bij de toekomstige bewoners daar wel behoefte aan is, bestaat de mogelijkheid nog steeds.

3.2 Passende parkeernormering woningen

In deze paragraaf is gekeken naar het daadwerkelijke autobezit in de kern Bennekom waar de ontwikkellocatie is gelegen. Deze indeling is afgestemd met de gemeente en sluit aan bij de gebiedsindeling uit het gemeentelijke parkeerbeleid. Hiervoor is gebruik gemaakt van niet-openbare microdata van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) over autobezit, woningvoorraad, type woningen, eigendomssituatie en inkomen. De cijfers over het autobezit zijn inclusief leaseauto's. De gebruikte resultaten zijn eveneens te raadplegen op de website www.passendeparkeernorm.nl

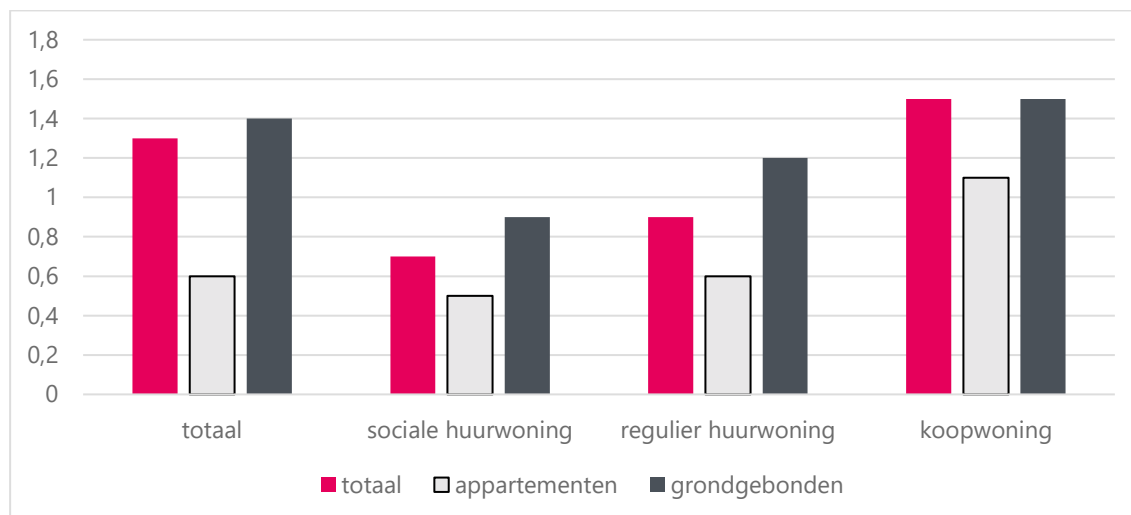
Passende parkeernorm

Passendeparkeernorm.nl is een initiatief van Goudappel in samenwerking met de Provincie Zuid-Holland. Het laat het daadwerkelijke autobezit per woning zien van alle buurten in Nederland, waarbij onderscheid wordt gemaakt naar woningtype en eigendomssituatie. Tevens wordt aangegeven of dit autobezit afwijkt van het aantal benodigde parkeerplaatsen, berekend op basis van een parkeerkengetal.

CBS-microdata blijft altijd binnen de volledig afgesloten netwerk omgeving van het CBS. Alleen resultaten van bewerkingen/statistische gegevens die niet naar personen te herleiden zijn (kunnen) worden geëxporteerd. Om in deze gegevens de laatste mogelijke vorm van onthullingsgevaar naar huishoudens te voorkomen, zijn alle gegevens die betrekking hebben op minder dan tien huishoudens verwijderd. Ook zijn de aantallen huishoudens afgerond op vijftallen en het gemiddelde aantal auto's per huishouden is afgerond op 1 decimaal. In deze rapportage zijn resultaten van de analyse daarom naar boven afgerond, waardoor het autobezit niet wordt onderschat.

De gebruikte indeling van gemeente, wijk en buurt is de CBS-indeling van 2020. De stedelijkheidsgraad (omgevingsadressendichtheid) van gemeenten, wijken en buurten komt uit 'Kerncijfers wijken en buurten 2020'. De in de analyse gebruikte gegevens betreffende woningvoorraad, eigendomssituatie en RDW-gegevens hebben betrekking op het jaar 2020. Het 'bezit'/gebruik van een leaseauto heeft betrekking op het jaar 2019.

In figuur 3.3 is het gemiddeld autobezit per huishouden weergegeven naar eigenaarsvorm en woningtype voor Bennekom. Hieruit blijkt dat sociale huurwoningen het laagste autobezit per huishouden hebben en koopwoningen het hoogste. Uit de figuur blijkt tevens dat onafhankelijk van de eigenaarsvorm appartementen een lager gemiddeld autobezit per huishouden hebben dan grondgebonden woningen.



Figuur 3.3: Autobezit naar eigenaarsvorm en woningtype binnen de kern Bennekom (bron: www.passendeparkeernorm.nl)

	Bennekom	parkeernorm bewonersdeel
sociaal huurappartement	0,5	1,2
grondgebonden koopwoning	1,5	1,8
koopappartement	1,0	1,6

Tabel 3.1: Autobezit woningen per gebied ontwikkeling Edeseweg, Bennekom

Uit tabel 3.1 is af te lezen dat het gemiddelde autobezit per huishouden in de kern Bennekom lager is dan het bewonersdeel van de parkeernorm. Het daadwerkelijke autobezit ligt lager dan het bewonersdeel van de parkeernorm voor alle woningtypen die van toepassing zijn op de ontwikkeling. Het bewonersdeel van de parkeernorm is in overleg met de gemeente Ede gecorrigeerd op basis van het daadwerkelijke autobezit in de kern Bennekom waar de ontwikkellocatie is gelegen. Bij de correctie is eveneens rekening gehouden met een ophoging vanwege bedrijfsvoertuigen en autonome groei van het autobezit.

- Grijze kentekens - Er zijn auto's die niet onder woningen geregistreerd staan bij het CBS. Dit zijn voornamelijk bedrijfswagens. Deze kentekens beginnen meestal met een B of V. Op basis van grootschalig kentekenonderzoek door Goudappel in woonbuurten in Nederland blijkt dat het aandeel grijze kentekens gemiddeld circa 8% bedraagt. Bij sociale huurwoningen ligt percentage hoger dan bij vrije sector woningen, omdat het absolute aantal privé-auto's per woning bij sociale huurwoningen lager ligt. Daarom is in deze studie uitgegaan van een vaste ophoging voor grijze kentekens per woning gebaseerd op het gemiddelde van 8%. Het gemiddelde autobezit per woning in Bennekom bedraagt 1,3, bij 8% grijze kentekens geeft dit een gemiddelde ophoging van 0,1 auto's per woning. Binnen deze studie is deze ophoging voor alle woningtypen aangehouden. Leaseauto's zitten al in de cijfers van het autobezit.

- Autonome groei - De microdata gaat uit van het feitelijke autobezit, maar zegt niets over het autobezit in de toekomst of in het verleden. Daarom is voor deze studie gekeken naar de groei in het gemiddelde autobezit per huishouden die in de periode 2010 – 2020 heeft plaatsgevonden: in 2010 was het gemiddelde autobezit in de gemeente Ede 1,12 personenauto per huishouden. In 2020 is dit gemiddelde autobezit gestegen tot 1,18 auto per huishouden. Hiermee het gemiddelde autobezit per huishouden in 10 jaar tijd met 5,4% gestegen. Omdat we niet met zekerheid kunnen aantonen of het autobezit per huishouden in de toekomst zal dalen of stijgen, is aangenomen dat de 5,4% groei over 10 jaar (richting 2030) doorzet. Daarom is de microdata in deze studie opgehoogd met 5,4%.

Het bezoekersdeel van de parkeernorm blijft ongewijzigd. De passende parkeernormen voor de te ontwikkelen woningen zijn opgenomen in tabel 3.2.

functie ontwikkelaar	parkeernorm regulier	parkeernorm specifieke situatie*	aandeel bezoek	eenheid parkeernorm
sociale huurappartement	1,5	1,1**	0,3	ppl per woning
grondgebonden koopwoning	2,1	2,0	0,3	ppl per woning
koopappartement	1,9	1,5	0,3	ppl per woning

* op basis van het daadwerkelijke autobezit Bennekom inclusief ophoging, naar boven afgerond

** in overleg met de gemeente Ede is besloten om voor de sociale huurwoningen niet uit te gaan van het gemiddelde autobezit van de kern Bennekom maar van de waarde die 0,1 parkeerplaats per woning hoger ten opzichte van het gemiddelde.

Tabel 3.2: Passende parkeernormen woningen Edeseweg, Bennekom

3.3 Passende parkeernormering kerkgebouw (religiefunctie)

Op basis van de gemeentelijke parkeernormering is bepaald dat 70 parkeerplaatsen voor het kerkgebouw benodigd zijn op de maatgevende zondagochtend. De Vrije Evangelische Gemeente heeft aangegeven op basis van haar eigen ervaring aangegeven minder parkeerplaatsen benodigd te hebben tijdens de zondagdienst. Om dit te onderbouwen is op drie zondagen tijdens de dienst bijgehouden hoeveel bezoekers en auto's er aanwezig zijn. In tabel 3.3 zijn de resultaten van deze tellingen weergegeven.

datum	aantal bezoekers (incl. kinderen)	aantal auto's	auto's per bezoeker
24 april 2022	182	19	0,10
1 mei 2022	92	16	0,17
8 mei 2022	133	12	0,09

Tabel 3.3: Bezoekers en auto's zondagmorgendienst Vrije Evangelische Gemeente, Bennekom

Op het drukst getelde moment zijn 19 auto's ten behoeve van het bezoek van de dienst aanwezig. De overige momenten vielen tijdens de vakantieperiode waardoor het aantal bezoekers lager ligt dan buiten de vakantieperiode. De dienst op 1 mei was een jeugddienst die normaal gesproken minder bezoekers trekt. Daarnaast trekt deze dienst waarschijnlijk meer autobezoekers omdat de kinderen worden gebracht naar de dienst. Deze jeugddienst vindt 3 keer per jaar plaats. Om deze redenen is het auto's per bezoeker op dit moment niet representatief voor de reguliere diensten.

Het aantal auto's per bezoekers tijdens de overige telmomenten liggen tussen de 0,09 en 0,10 auto's per bezoeker. De gehanteerde parkeernorm gaat uit van een volledige bezetting van het aantal zitplaatsen bij het kerkgebouw. Hierdoor kunnen we het aantal auto's per bezoeker vergelijken met de gemeentelijke parkeernorm en de landelijke CROW-kencijfers. De getelde bezetting per bezoeker/zitplaats is de helft van de gemeentelijke parkeernorm, waardoor het normatief benodigd parkeeraanbod hoger is dan het daadwerkelijk gebruik.

Een ander element is dat de gemeente Ede haar parkeernormen weliswaar heeft gebaseerd op de gemiddelde parkeerkencijfers van CROW, maar deze eveneens op 1 decimaal heeft afgerond. Voor een religiegebouw betekent deze afronding een substantiële verhoging van de waarde. Het gemiddelde parkeerkencijfer van CROW voor deze functie bedraagt namelijk 0,15 parkeerplaatsen per zitplaats. Dit is lager dan de gemeentelijke parkeernorm van 0,2 parkeerplaatsen per zitplaats. Om ook bij drukkeren diensten ook te kunnen voorzien in het benodigd parkeeraanbod van de Vrije Evangelische gemeente is uitgegaan van een hogere waarde dan is geteld. Derhalve is aangesloten bij het gemiddelde CROW-kencijfer van 0,15 parkeerplaatsen per zitplaats.

3.4 Resultaat specifieke situatie

In tabel 3.4 zijn de gehanteerde parkeernormen voor de specifieke situatie opgenomen. Ter vergelijking zijn de vigerende gemeentelijke parkeernormen eveneens vermeld.

functie ontwikkelaar	parkeernorm regulier	parkeernorm specifieke situatie	aandeel bezoek	eenheid parkeernorm
sociale huurappartementen (2-kamer)	1,5	1,1*	0,3	ppl per woning
zorgwoningen woongroep Uniek	0,3	0,3	0,3	ppl per woning
kerkgebouw/cultureel	0,2	0,15	n.v.t.	ppl per zitplaats
religiegebouw				
centrum	2,0	2,0	n.v.t.	ppl per 100 m ² bvo
cultureel centrum/wijkgebouw				
woningen (tweekappers)	2,1	2,0*	0,3	ppl per woning
koopappartementen (3-kamer)	1,9	1,5*	0,3	ppl per woning

* op basis van het daadwerkelijke autobezit in Bennekom inclusief ophoging, naar boven afgerond op tienden

Tabel 3.4: Gehanteerde parkeernormen specifieke situatie ontwikkeling Edeseweg, Bennekom

Op basis van de bovenstaande uitgangspunten is het benodigd parkeeraanbod conform de specifieke situatie berekend voor de beoogde ontwikkeling. In tabel 3.5 is het resultaat van de berekening van het specifiek benodigd parkeeraanbod in het noordelijk deel weergegeven. Op het maatgevende moment (zondagmiddag) zijn afgerond 105 parkeerplaatsen benodigd. Gegeven de maximale parkeercapaciteit van 110 parkeerplaatsen ontstaat er een overschot van 5 parkeerplaatsen op basis van de specifieke situatie. De parkeerbehoefte van het kerkgebouw bepaalt voor een groot deel het maatgevende moment, op zondag zijn er 52,5 parkeerplaatsen benodigd voor de kerk.

Op doordeweekse dagen zijn maximaal afgerond 85 parkeerplaatsen benodigd. Dit betekent dat circa 20 parkeerplaatsen alleen benodigd zijn tijdens drukke kerkdiensten waarbij alle zitplaatsen bezet zijn. Tijdens de meeste zondagen zijn minder parkeerplaatsen nodig.

functie	werkdag-ochtend	werkdag-middag	werkdag-avond	koop-avond	werkdag-nacht	zaterdag-middag	zaterdag-avond	zondag-ochtend	zondag-middag
sociale huurappartementen	25,6	25,6	46,1	41,0	51,2	30,7	41,0	38,4	35,8
bezoek woningen	1,9	3,8	15,4	13,4	0,0	11,5	19,2	6,7	13,4
zorgwoningen woongroep Uniek	3,0	3,0	1,5	1,5	0,8	3,0	3,0	3,0	3,0
kerkgebouw - religie	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	52,5	52,5
kerkgebouw - cultureel centrum	2,2	8,8	22,0	22,0	0,0	13,2	19,8	0,0	0,0
totaal benodigd noord	32,7	41,2	84,9	77,9	52,0	58,4	83,0	100,6	104,8
maximale parkeercapaciteit	110	110	110	110	110	110	110	110	110
overschot/tekort	77,3	68,8	25,1	32,1	58,1	51,6	27,0	9,4	5,2

Tabel 3.5: Specifiek benodigd parkeeraanbod noordelijk plandeel ontwikkeling Edeseweg Bennekom (Gele kader is maatgevend moment)

In tabel 3.6 is het resultaat van de berekening van het specifiek benodigd parkeeraanbod in het zuidelijk deel weergegeven. Op het maatgevende moment (werkdagavond) zijn 63,5 parkeerplaatsen benodigd. Gegeven de maximale parkeercapaciteit van 83,6 parkeerplaatsen ontstaan er een overschot van 20,1 parkeerplaatsen op basis van de specifieke situatie. In het zuidelijk deel kunnen voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd worden om te voorzien in het specifiek benodigd parkeeraanbod.

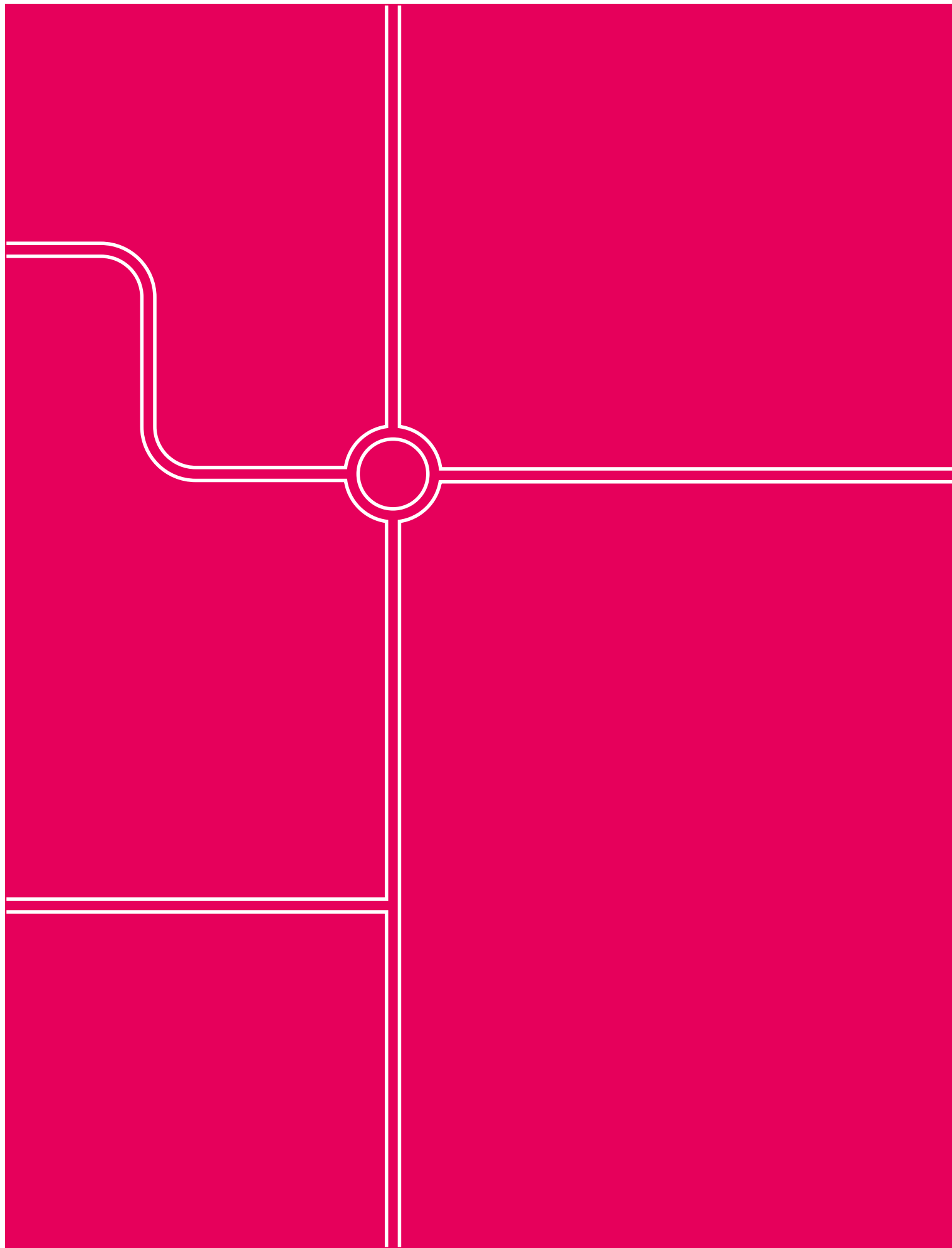
functie	werkdag-ochtend	werkdag-middag	werkdag-avond	koop-avond	werkdag-nacht	zaterdag-middag	zaterdag-avond	zondag-ochtend	zondag-middag
woningen (tweekappers)	20,4	10,2	10,2	18,4	16,3	20,4	12,2	16,3	15,3
koopappartementen	38,4	19,2	19,2	34,6	30,7	38,4	23,0	30,7	28,8
bezoek woningen	13,2	1,3	2,6	10,6	9,2	0,0	7,9	13,2	4,6
totaal benodigd zuid	72,0	30,7	32,0	63,5	56,3	58,8	43,2	60,2	48,7
maximale parkeercapaciteit	83,6	83,6	83,6	83,6	83,6	83,6	83,6	83,6	83,6
overschot/tekort	11,6	52,9	51,6	20,1	27,3	24,8	40,4	23,4	34,9

Tabel 3.6: Specifiek benodigd parkeeraanbod zuidelijk plandeel ontwikkeling Edeseweg Bennekom (Gele kader is maatgevend moment)

4. Conclusies

Op basis van deze rapportage zijn de volgende conclusies getrokken:

- Op basis van de gemeentelijke parkeerplaatsen zijn voor het noordelijke plandeel 140 parkeerplaatsen benodigd en voor het zuidelijk plandeel 76 parkeerplaatsen.
- Op basis van de specifieke functies blijkt dat de parkeernormen voor de woningen hoger zijn dan het daadwerkelijke autobezit in Bennekom. Dit komt door de goede ligging ten opzichte van het station en de fietsroutes.
- Op basis van parkeeronderzoek bij de Vrije Evangelische Gemeente blijkt dat het autogebruik lager ligt dan de gemeentelijke parkeernorm.
- Uitgaande van de specifieke situatie zijn voor het noordelijk plandeel 105 parkeerplaatsen benodigd en voor het zuidelijk plandeel 64 parkeerplaatsen.



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