



Parkeerstudie Spoorzone

Gemeente Doetinchem

7 februari 2026

SPARK

Ons verhaal

Jouw ideale buurt. Wat zie je dan? Wat is jouw idee daarbij? Kinderen die veilig een balletje trappen? Een plek waar mensen samenkomen? Waar je lekker werkt of gezellig winkelt? Een groene wijk waar iedereen prettig woont? Wat je ook ziet, het verdient alle ruimte.

Daar horen geen rijen met stilstaande auto's of fietsen bij. Hoe meer parkeerplaatsen uit het zicht, hoe meer ruimte voor de fijne dingen van het leven. Dat is waar wij voor staan.

Dus niet het parkeren staat centraal, maar jouw omgeving. Zo ontstaat een bereikbare, leefbare ruimte, met aandacht voor wat jij belangrijk vindt. Door slimmer te parkeren, ontstaat er meer ruimte voor kwaliteit. Ruimte waar je A tegen zegt.

Spark B.V.
Nieuwstraat 4
[REDACTED] Leidschendam
+31 (0)70 31 77 005

info@spark-parkeren.nl
spark-parkeren.nl
KvK 28108453

Colofon

Opdrachtgever
Gemeente Doetinchem

Titel
Parkeerstudie Spoorzone

Versie
2.3

Datum
7 februari 2026

Projectteam opdrachtgever

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

Projectteam Spark

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED] [REDACTED]
[REDACTED]

Projectleider Spark

[REDACTED]

Inhoudsopgave

1.1	De situatie	5
1.2	Parkeerstudie	6
1.3	Werkwijze	7
2.1	Omgevingsvisie	8
2.2	Mobiliteitsplan	8
2.3	Parkeervisie en Nota Parkeernormen	9
2.4	Mobiliteitshub/P+R	11
2.5	Beleidssamenvatting	12
4.1	Organisatie	17
4.2	Financiën	18
5.1	Conclusies	20
5.2	Aanbevelingen	21
5.3	Inspiratie	22

1. Inleiding

Gemeente Doetinchem gaat aan de slag met de ontwikkeling van de Spoorzone. Dit, op een strategische locatie gelegen, gebied moet de stad een meer onderscheidend en aantrekkelijker aanbod van voorzieningen geven. Een belangrijk deel van de woningbouwopgave van Doetinchem wordt in de Spoorzone gerealiseerd. Parkeren is een belangrijk onderdeel binnen deze ontwikkelingen.

1.1 De situatie

Het grote woningtekort in Nederland zorgt bij veel gemeentes voor de uitdaging om de komende jaren een fors aantal woningen te bouwen. Vaak gebeurt dat door het verdichten van bestaande wijken en buurten of het transformeren van bedrijfsterreinen. Doetinchem heeft zich ten doel gesteld om te groeien naar een stad met circa 70.000 inwoners en daarvoor zijn 6.300 nieuwe woningen nodig. Ongeveer 2.500 daarvan moeten voor 2030 gerealiseerd zijn. Een belangrijk deel van de nieuwe woningen zal in de Spoorzone komen. Een gebied dat direct grenst aan de binnenstad van Doetinchem en dat nu vooral bestaat uit bedrijfs- en kantoorgebouwen. Bij het maken van plannen voor nieuwbouw hoort uiteraard een parkeeropgave en een visie op te toekomstige mobiliteit.



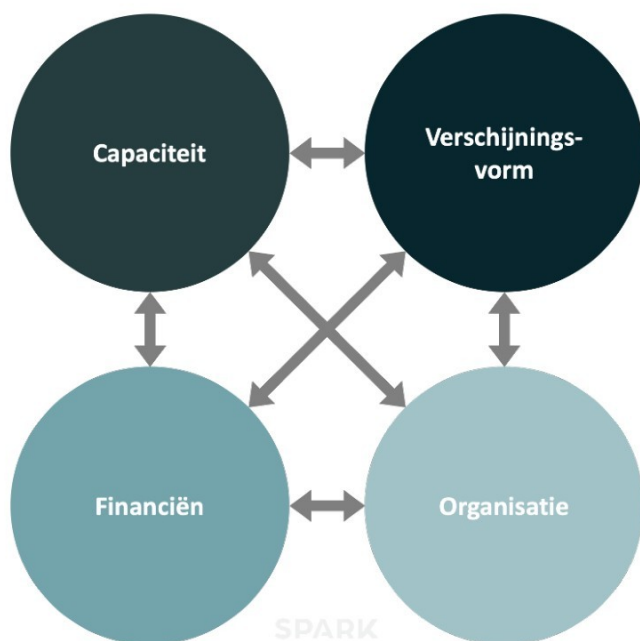
Figuur 1 Ontwikkeld gebied Spoorzone

1.2 Parkeerstudie

Doetinchem heeft inmiddels een vastgestelde omgevingsvisie, een mobiliteitsvisie en uitvoeringsagenda 2036, een parkeervisie en een vastgestelde structuurschets voor de Spoorzone. Een concept Masterplan voor de Spoorzone is inmiddels ook opgesteld. Op basis daarvan is de gemeente Doetinchem gestart met de eerste ontwikkelingen in de Spoorzone, waarbij parkeren een belangrijk onderdeel is in de planvorming. Spark is gevraagd een reflectie te geven op deze plannen in relatie tot parkeren, waarbij de volgende onderzoeksvragen centraal staan:

- Wat zijn de uitgangspunten voor parkeren zoals vastgelegd in het bovenliggend beleid en zijn deze consistent en passend voor de ontwikkeling?
- Hoe kan de gemeente Doetinchem voldoen aan de huidige en toekomstige publieke en private parkeerbehoefte (auto en fiets) bij deze binnenstedelijke, ruimtelijke ontwikkeling met (hoog)stedelijk karakter?
- Welke randvoorwaarden moeten daarbij gehanteerd worden en welke varianten zijn denkbaar in de aansturing en financiering?

Bij de beantwoording van deze vragen hebben wij steeds gekeken naar vier belangrijke onderdelen die wij in samenhang het ‘parkeerconcept’ noemen. Wij zouden het ook ‘parkeerknoppen’ kunnen noemen. De knoppen symboliseren dat binnen de parkeeropgave verschillende keuzes kunnen en moeten worden gemaakt, keuzes met een sterke onderlinge samenhang.



Figuur 2: Parkeerconcept

Het draaien aan de knop **capaciteit** leidt tot een zeker ruimtebeslag van parkeren. Dit ruimtebeslag wordt vooral ingegeven door de gehanteerde parkeernormen. Om te kunnen voorzien in de capaciteitsvraag moeten parkeervoorzieningen worden gerealiseerd. Deze voorzieningen kunnen verschillende **verschijningsvormen** hebben. De realisatie van parkeervoorzieningen (en het

aanbieden van andere mobiliteitsoplossingen) heeft voor alle betrokken partijen **organisatorische- en financiële** consequenties.

In deze rapportage staan de uitkomsten van deze parkeerstudie in de vorm van reflecties, adviezen, aanbevelingen en voorbeelden. Deze uitkomsten geven richting aan de verdere ontwikkeling van het parkeerconcept voor de Spoorzone. Bij deze rapportage hoort daarnaast een (digitale) dynamische parkeerbalans die inzicht geeft in de parkeervraag van het gebied op basis van het meest recente programma (functies) en de te hanteren parkeernormen voor dit gebied.

1.3 Werkwijze

Voor het beantwoorden van deze onderzoeksvragen is het volgende stappenplan doorlopen:

1. Inventarisatie;
2. Opstellen dynamische parkeerbalans;
3. Werksessie;
4. Rapportage.

Inventarisatie

In de eerste stap hebben we de onderstaande beleidsstukken geanalyseerd en beoordeeld:

- Omgevingsvisie 2036;
- Mobiliteitsplan 2036;
- Parkeervisie 2024;
- Nota Parkeernormen Doetinchem 2024;
- Structuurschets Spoorzone uit 2023.

Uit deze documenten hebben we samengevat wat de kaders en uitgangspunten voor parkeren in de Spoorzone. De samenvatting is opgenomen in hoofdstuk 2.

Dynamische parkeerbalans

Om een beeld te krijgen van parkeerbehoefte van de geprojecteerde ontwikkelingen in de Spoorzone hebben we een dynamische parkeerbalans opgesteld voor het autoparkeren. Hiervoor hebben we gebruik gemaakt van de informatie over het ontwikkelingsprogramma en de parkeernormering in het concept-masterplan juni 2025¹.

Omdat niet van alle ontwikkelingen voldoende gedetailleerde plannen bekend zijn, hebben wij realistische aannames gedaan voor ontwikkelvelden en deelgebieden waarvoor nog geen of onvoldoende invulling bekend is. Met deze parkeerbalans hebben wij inzicht gecreëerd op de te verwachte toekomstige parkeervraag. Dit levert de basis om in de vervolgstappen te verkennen op welke wijze de berekende capaciteit in parkeervoorzieningen vorm kan worden gegeven (de verschijningsvorm). De dynamische parkeerbalans is digitaal voor de opdrachtgever beschikbaar. De samenvatting van de resultaten van de balans zijn terug te vinden in hoofdstuk 3. Het rekenmodel in xlsx-format wordt separaat geleverd.

Werksessie en rapportage

Tijdens een werksessie hebben we de resultaten van de bovenstaande stappen besproken met een groep van bij de Spoorzone betrokken ambtenaren. Daarnaast zijn enkele financiële scenario's doorgesproken met twee planeconomen van de gemeente. De resultaten van bovenstaande stappen en de werksessies zijn samengevat in deze rapportage.

¹ Rapportage Input Masterplan | Karres Brands | 24 juni 2025

2. Kaders en uitgangspunten

Doetinchem heeft haar ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid vastgelegd in de Omgevingsvisie 2036 en het Mobiliteitsplan 2036. Het parkeerbeleid is uitgewerkt in de Parkeervisie 2024 en de Nota Parkeernormen 2024. Deze plannen vormen in principe de basis voor de uitgangspunten voor parkeren binnen de ontwikkeling van de Spoorzone.

In dit hoofdstuk staan de uitgangspunten uit dit bovenliggend beleid beschreven. Op enkele punten schuurt het beleid met ambities en uitwerking van het te ontwikkelen gebied. Waar we dit geconstateerd hebben, is dit van commentaar voorzien. Hiermee geven we op het vlak van parkeren meer richting aan de planvorming voor de verdere ontwikkeling van de Spoorzone.

2.1 Omgevingsvisie

In de Omgevingsvisie 2036 staat beschreven welke richting Doetinchem op wil met haar leefomgeving. De visie helpt de gemeente bij het maken van keuzes die bepalend zijn hoe en in welke richting Doetinchem zich ontwikkelt. Voor specifiek de ontwikkeling Spoorzone staat het volgende vermeld in de Omgevingsvisie:

- Binnen de groeiambitie van Doetinchem vormt de Spoorzone een strategische locatie;
- De Spoorzone als ontwikkellocatie moet de stad een meer onderscheidend en aantrekkelijker **aanbod van voorzieningen** geven;
- Het gebied is aanvullend aan de binnenstad. Met de gebiedsontwikkeling Spoorzone wordt de **centrumfunctie van Doetinchem** in de regio nog verder versterkt.
- De ruimtelijke structuur, openbare ruimte, functies en gebouwen vormen de stedenbouwkundige basis. We ontwikkelen gebieden door **functies te combineren** en elkaar te laten versterken. Dit is een belangrijke voorwaarde voor een toekomstbestendige stad;

In de Omgevingsvisie worden geen kaderstellende uitgangspunten genoemd die van toepassing zijn voor de verdere ontwikkeling van het gebied.

2.2 Mobiliteitsplan

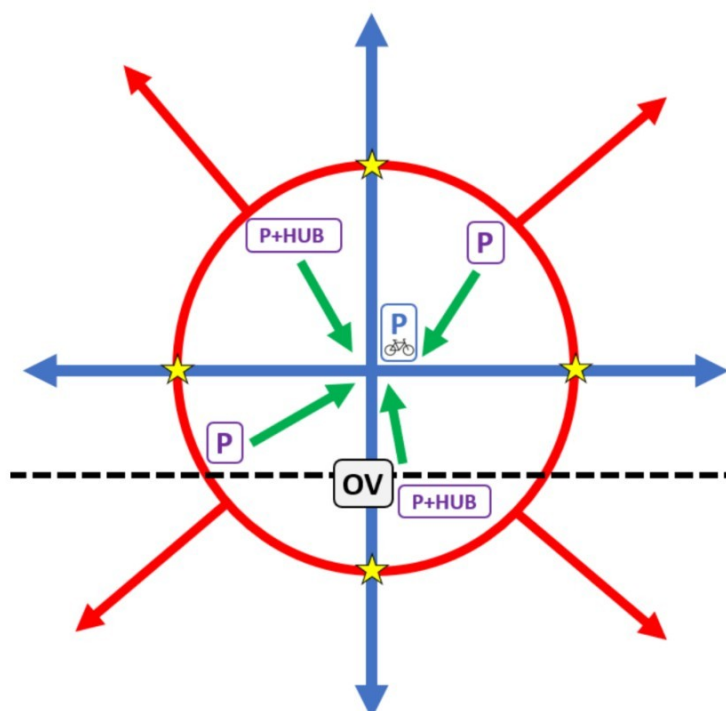
Begin 2024 is het Mobiliteitsplan 2036 vastgesteld. Dit plan geeft richting aan wat Doetinchem de komende jaren wil doen op het gebied van verkeer en mobiliteit. In dit mobiliteitsplan zijn vier hoofdambities verwoord:

- Bruisende binnenstad;
- Verbeteren leefbaarheid wijken en kernen;
- Stimuleren actieve mobiliteit en openbaar vervoer;
- Optimaal sturen van verkeer.

In dit plan worden voor een stedelijke ontwikkeling als de Spoorzone de volgende uitgangspunten meegegeven:

- *“De ruimte die parkeren inneemt wordt opnieuw gewogen bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen”.* Dit houdt in dat parkeren binnen de kaders van de mobiliteitsvisie verder is uitgewerkt in de parkeervisie (zie 2.3) en dat binnen een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling op zichzelf staande keuzes op het vlak van parkeren gekozen kunnen worden, zolang dit past binnen het gemeentelijk mobiliteitsbeleid.

- “Aan beide zijden van centrum, waaronder Spoorzone, worden parkeerhubs voorzien (zie schematische weergave in Figuur 3 . Deze krijgen een rol voor parkeren in de binnenstad”. In de ambtelijke werksessie is de rol van een parkeerhub bij het station (en Spoorzone) besproken. Hieruit kwam naar voren dat een parkeerhub bij het station met name bedoeld is voor het voorzien van de parkeervraag van forenzen (P+R en binnenstad in combinatie met deelfietsensysteem), parkeren bij evenementen en mogelijk het faciliteren van een (deel) van de parkeervraag vanuit de Spoorzone. We voorzien voor deze parkeerhub geen actieve rol in het opvangen van de parkeervraag van de Doetinchemse binnenstad, ook vanwege de loopafstand van circa 1 kilometer tussen de parkeervoorziening en de binnenstad. In de parkeerhub bij het station moet rekening gehouden met voldoende fietsparkeervoorzieningen.



Figuur 3 Lokale ontsluitingsstructuur Doetinchem (mobiliteitsplan 2036)

2.3 Parkeervisie en Nota Parkeernormen

Parallel aan het mobiliteitsplan heeft Doetinchem een Parkeervisie 2024 opgesteld. Dit plan sluit één-op-één aan op het mobiliteitsplan. In de parkeervisie zijn de toekomstambities voor parkeren opgesteld. Dit is onder andere uitgewerkt in een recente Nota Parkeernormen. Dit plan heeft als doel een kader te scheppen waaraan toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen binnen de gehele gemeente ten aanzien van parkeren getoetst worden. Daarmee zijn deze twee plannen van groot belang voor de kaderstelling voor de ontwikkeling Spoorzone.

Parkeervisie

- “De groei van het aantal woningen in het centrum mag niet leiden tot een afname van de parkeercapaciteit”. Dit moet als volgt worden uitgelegd: als er in de Spoorzone als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen openbare parkeercapaciteit verdwijnt, moet dit worden gecompenseerd binnen het project. Hierbij staat de volgende vraag centraal: worden het (fysieke) aantal parkeerplaatsen of wordt de parkeerbezetting op de te verdwijnen parkeerplaatsen gecompenseerd. Het laatste geval

(het compenseren van de parkeervraag) doet meer recht aan de daadwerkelijke situatie en zorgt daarmee voor een beter bij de toekomstige parkeervraag passende parkeeroplossing.

- *“Bij nieuwbouwprojecten in de binnenstad en de Spoorzone moet het parkeren op eigen terrein worden opgelost”.*

De vraag is of het verstandig is hier in alle situaties aan vast te houden. Dit heeft namelijk invloed zijn op onder andere het ruimtegebruik en de betaalbaarheid. Gezien de verscheidenheid van de functies in het gebied zijn er mogelijkheden voor het beter benutten van parkeercapaciteit (dubbelgebruik) als deze meer geclusterd worden aangeboden.

- *“De Spoorzone krijgt gereguleerd parkeren”*

Dit is een belangrijk uitgangspunt met name voor het beheerst kunnen toepassen van de relatief lage parkeernormen en voor het kunnen toepassen van de afkoopregeling. Met gereguleerd parkeren wordt sturing gegeven dat de juiste doelgroep op de juiste plek parkeert. Bij de gemeente ligt nu de taak te onderzoeken welke vorm van regulering het best past bij het gewenste doelgroepenbeleid en of parkeerregulering in de vorm van betaald parkeren een bijdrage moet gaan leveren in de financiële exploitatie van de Spoorzone. Daarnaast moet bepaald worden op welk moment parkeerregulering wordt ingevoerd. Dit kan (proactief) ten tijde van de bouwwerkzaamheden, bij de (fasegewijze) oplevering van de deelprojecten of (reactief) op het moment dat er in het gebied parkeerproblemen ontstaan. Gezien de eerdergenoemde uitgangspunten verdient dit laatste zeker niet de voorkeur en zal de gemeente proactief aan de slag moeten. Bij de invoering van parkeerregulering in de Spoorzone moet rekening worden gehouden met een mogelijk waterbedeffect naar omliggende buurten.

- *“De gemeente stimuleert het toepassen van deelauto's binnen nieuwe ontwikkelingen.”*

Ondanks dat Doetinchem in haar mobiliteitsbeleid een groei van deelmobiliteit heeft opgenomen, spreekt de werkgroep uit dat de verwachtingen hiervan laag zijn, mede gebaseerd op de huidige ervaringen met deelauto's binnen de gemeente. Deelauto's kunnen een bijdrage leveren als alternatief voor een eigen (tweede) auto voor bewoners, maar dan vooral als sprake is van een collectieve voorziening die gekoppeld is aan de woning. Bijvoorbeeld als een Vereniging van Eigenaars van een woningbouwcomplex verantwoordelijk is voor aanschaf en beheer of als een verhuurder een verplichte bijdrage vraagt aan huurders.

Nota Parkeernormen

- In de Nota Parkeernormen wordt uitgegaan van een stedelijkheidsgraad “matig stedelijk”. Ondanks de verdichting als gevolg van de woningbouwopgave zien wij geen reden om dit aan te passen naar een hogere stedelijkheidsgraad.
- Gebiedsindeling: de Spoorzone wordt op termijn toegevoegd aan het gebied ‘centrum’ (hoofdstuk 2.3 van de “Nota parkeernormen Doetinchem 2024”). Dit heeft gevolgen voor uitgangspunten voor parkeren (zie vorige paragraaf) en de hoogte van de parkeernorm:
 - Voor het centrum geldt de parkeernorm van 1 parkeerplaats per wooneenheid. Dit geldt voor alle woningtypen met uitzondering van kamers en *tiny houses*. De vraag is of hiermee recht wordt gedaan aan het verschil in parkeerbehoefte per woningtype. Wij adviseren om differentiatie toe te passen, waarbij aansluiting wordt gezocht bij het te verwachten autobezit van toekomstige bewoners. Voor woningen voor gezinnen met kinderen zou een hogere norm moeten gelden en voor één- en tweepersoons huishoudens een lagere norm.
 - De parkeernorm van 1 per woneenheid is inclusief het aandeel bezoekersparkeren van 0,3 parkeerplaats per woning. Dit staat overigens niet duidelijk aangegeven in de normtabel van de Nota Parkeernormen. Voor de Spoorzone wordt geadviseerd om de parkeernorm van gemiddeld 1 parkeerplaats per woneenheid exclusief voor bewoners en een bezoekersnorm

van 0,1 parkeerplaats per woning te hanteren, als in het gehele gebied parkeerregulering wordt toegepast. In de parkeerbalans die is opgesteld voor de Spoorzone is dit advies opgenomen.

- Op deze parkeernorm van 1 is geen reductie meer mogelijk door inzet van deelmobiliteit en ook geen extra OV-reductie.
- De maximaal acceptabel geachte loopafstanden voor de binnenstad en Spoorzone bedragen:
 - Wonen: 200 meter;
 - Overig (waaronder kortparkerende bezoekers): 300 meter;
 - Werken: 500 meter.
- Het toepassen van fietsparkeernormen en het daarmee voorzien van goede fietsparkeer-voorzieningen geldt als een belangrijke randvoorwaarde voor het toepassen van deze, voor sommige woningtypen, relatief lage parkeernormen.
- Alleen bij openbare parkeerplekken wordt uitgegaan van dubbelgebruik. Bij vaste aangewezen parkeerplaatsen wordt gerekend met 100% aanwezigheid.
- De verplichting voor het aanleggen van parkeerplaatsen kan door een initiatiefnemer worden afgekocht tot maximaal 10%. Dit geldt alleen voor gebieden met gereguleerd parkeren. Met het uitgangspunt dat in de Spoorzone gereguleerd parkeren wordt ingevoerd, betekent dat dit ook gaat gelden voor de Spoorzone. Hiervoor gelden de volgende spelregels:
 - Afkoop op basis van de uiteindelijke parkeereis, niet op de parkeernorm;
 - Afkoopsom betreft € 17.000 per parkeerplaats;
 - De gelden worden gestort in het mobiliteitsfonds. Dit betekent dat de inkomsten algemeen worden ingezet te verbetering van mobiliteitsdoelen en daarmee niet specifiek aan het project of ontwikkeling gebonden;
 - Wanneer de verplichting tot het aanleggen van parkeerplaatsen wordt afgekocht, geldt er voor de betreffende parkeerdoelgroep dat deze geen recht krijgt op een parkeerplaats in de openbare ruimte (GROP).
- Uitgangspunt is dat de gemeente de mobiliteitshub/P+R bij het station initieert en de mogelijke lokale parkeerhubs door de ontwikkelaars worden gerealiseerd. Voor de ontwikkeling van de lokale parkeerhubs moeten ontwikkelaars verplicht kunnen worden om (een deel) van hun parkeereis af te kopen, zodat deze geclusterde parkeervoorzieningen in gezamenlijkheid aangelegd en gefinancierd kunnen worden.
- GROP geldt tevens bij het toepassen van een reductiefactor voor de inzet van deelmobiliteit of OV-reductie.
- Voor detailhandel en horeca zijn parkeernormen opgenomen die passen bij voorzieningen die zelfstandig autoverkeer aantrekken. Indien sprake is van voorzieningen voor de buurt zal van autoverkeer nauwelijks tot geen sprake zijn voor het bezoekersdeel. Daarom kan voor detailhandel en horeca 'voor de buurt' de autonorm worden verlaagd naar 0,4 parkeerplaats per 100 m² bvo. Dit komt overeen met het gemiddelde aandeel voor niet-bezoekers in de kencijfers van het CROW voor detailhandel en horeca.
- De norm van 1 parkeerplaats per woning ongeacht het type woning is gemiddeld

2.4 Mobiliteitshub/P+R

Belangrijk onderdeel van de Stationsknoop is de ontwikkeling van een gebouwde P+R. Hierin is voorzien dat plaatsen worden gerealiseerd voor:

- Vervanging van het huidige gebruik van de parkeerterreinen aan weerszijde van het station (Stationstraat, busstation en belastingdienst), nu totaal 480 openbaar toegankelijke

parkeerplaatsen². Uit gehouden enquêtes blijkt dat het gebruik van deze openbare parkeerterreinen door OV-reizigers circa 14% bedraagt²;

- De groei van het aantal reizigers van de OV-knoop Doetinchem, waarin het uitgangspunt is dat er in de toekomst 374 parkeerplaatsen nodig³ zijn;
- Plaatsen voor bezoekers van bewoners en bedrijven in de Spoorzone. Het te realiseren aantal kan gebaseerd worden op de parkeerbalans.

2.5 Beleidssamenvatting

Alle stukken en mondelinge informatie in ogenschouw nemend, staat het sturen op parkeren voorop in plaats van een vraagvolgend parkeerbeleid. In het laatste geval zouden we zoveel parkeerplaatsen moeten bouwen als de markt vraagt en dat is nadrukkelijk niet de bedoeling. Om te kunnen sturen op autobezit en -gebruik moet in ieder geval worden ingezet op het maximaliseren van de kansen voor voetgangers, fietsers, openbaar vervoer en vormen van gedeelde mobiliteit. Waar de privéauto noodzakelijk blijft is de voorkeur om deze niet direct 'voor de deur' maar op afstand te parkeren, bij voorkeur in hubs waar met een ander vervoermiddel/te voet de *first* en *last mile* kan worden overbrugd richting de (eind)bestemming.

Toepassing lage parkeernorm

In de Spoorzone kan worden afgeweken van de standaard parkeernorm als er aan een aantal randvoorwaarden wordt voldaan. Een lagere parkeernorm is mogelijk wanneer er sprake is van een integrale aanpak waarin mobiliteitsalternatieven goed zijn geregeld. Dit betekent dat er sprake moet zijn van:

- **Parkeerregulering**, bijvoorbeeld via betaald parkeren en een parkeervergunningstelsel als beheersmaatregel om de juiste doelgroep op de juiste plek te laten parkeren en geen overlast in de nabije gebieden te veroorzaken.
- **Goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer**, met frequente en betrouwbare verbindingen;
- **Beschikbaarheid van deelmobiliteit**, waaronder deelauto's en deelfietsen;
- **Excellente fietsvoorzieningen direct bij de voordeur**, zoals veilige en comfortabele fietspaden, voldoende en goed beveiligde stallingsmogelijkheden, en aansluiting op lokale en regionale fietsroutes.

In bijlage 1 is samengevat wat wij onder excellente fietsvoorzieningen verstaan.

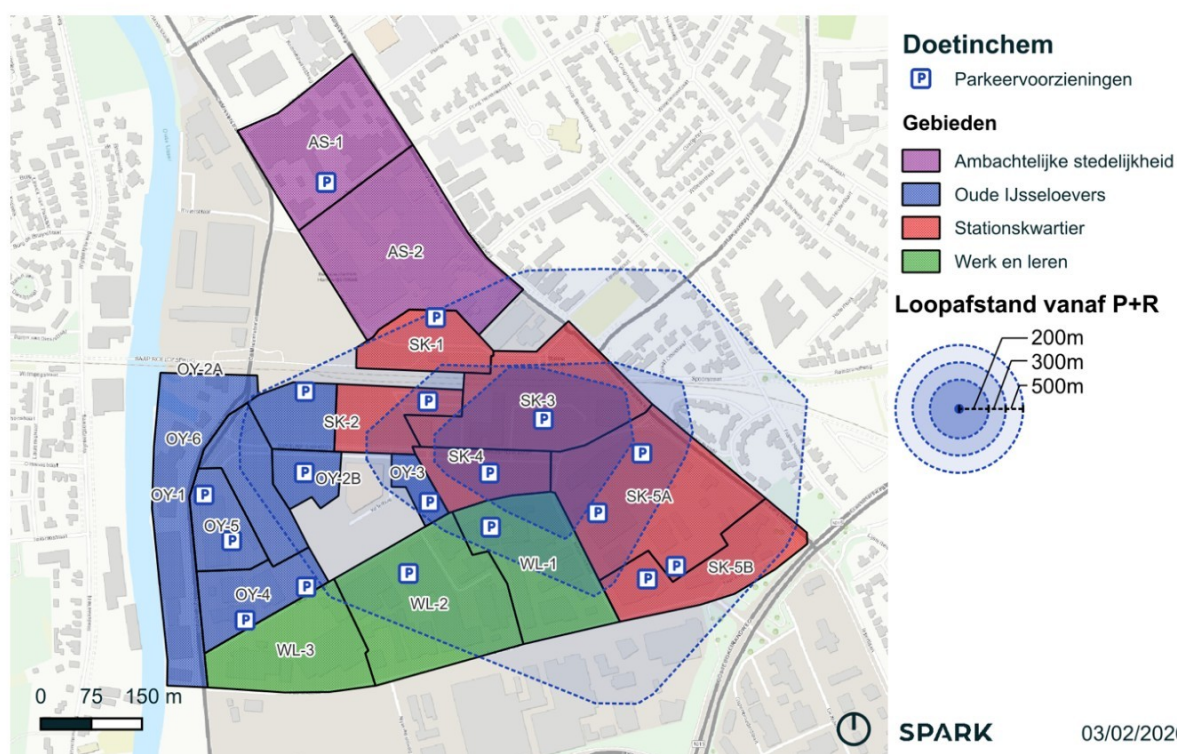
² Zie 'Parkeeronderzoek Doetinchem Spoorzone', Trajan 24 november 2025

³ Analyse gebruikers OV-knooppunt uit '1481.00-Handelingsperspectief Spoorzone Doetinchem_240124'

3. Parkeerbalans

Een parkeerbalans geeft inzicht in de te verwachten parkeerbehoefte op basis van parkeernormen en de wijze waarop die behoefte kan worden ingevuld. In de ontwikkelingsfase moet steeds bekeken worden of de parkeernormen voor functies aansluiten bij het toekomstige gebruik van de te ontwikkelen functies.

De gemeente Doetinchem heeft een parkeerbalans opgesteld voor de ontwikkelvelden binnen vier gebieden (zie onderstaande figuur), weergegeven in het concept-masterplan juni 2025. Voor de vermindering van de te realiseren parkeercapaciteit door dubbelgebruik hanteert de gemeente in het concept-masterplan de aanname dat de te bouwen parkeercapaciteit met 30% afneemt.



Figuur 4: kaart van de ontwikkelvelden en de parkeervoorzieningen met loopafstanden vanaf de P+R Stationsknoop voor woonfuncties, werkfuncties en voor overige functies⁴.

Op basis van het programma in het concept-masterplan juni 2025 hebben wij een eigen parkeerbalans opgesteld met twee hoofddoelen, namelijk het verifiëren van de aannames uit het concept-masterplan voor de mate van dubbelgebruik en om een schatting van de financiële kant van de parkeervoorzieningen te kunnen maken (zie paragraaf 4.2).

⁴ Bij de bepaling van de loopafstanden is geen rekening gehouden met de toekomstige, nieuwe onderdoorgang bij het station.

Verifiëren van de werkelijke vermindering in parkeervraag door dubbelgebruik

Dit doen we aan de hand van aanwezigheidspercentages zoals opgenomen in het gemeentelijke beleid. Hiermee willen we toetsen of de veronderstelde 30% reductie realistisch is binnen de context van het projectgebied.

Hierbij hanteren we de volgende uitgangspunten:

- De parkeernormen voor woonfuncties in de Spoorzone bedragen gemiddeld 1 parkeerplaats per woning, exclusief bezoekers;
- We gaan uit van 0,1 parkeerplaats voor bezoekers per wooneenheid, hoewel in de Nota Parkeernormen is uitgegaan van 0,3 parkeerplaats per woning. Deze lagere normering sluit aan bij de nieuwe CROW-kencijfers en past bij het feit dat regulering van het gebied in de toekomst wordt ingevoerd;
- Voor niet-woonfuncties gaan we ervan uit dat de normen inclusief bezoekers zijn. Voor de verdeling tussen vaste gebruikers (personeel) en bezoekers worden de aanwezigheidspercentages van vergelijkbare functies uit de Nota parkeernormen gehanteerd.

In onderstaande tabel is de parkeerbehoefte (zowel normatief als met dubbelgebruik) vergeleken met het aantal parkeerplaatsen dat is ingetekend in het concept-masterplan juni 2025. De laatste kolom toont het tekort of overschot aan parkeerplaatsen. Hieruit blijkt dat het aantal parkeerplaatsen niet helemaal aansluit bij de parkeervraag, met een tekort van 40 parkeerplaatsen. Er doet zich ook een verdelingsvraagstuk voor: in sommige ontwikkelvelden is sprake van een (groot) tekort (SK-2 heeft een tekort van 72 parkeerplaatsen), terwijl in andere velden juist een overschot ontstaat (OY-2A heeft een overschot van 156 parkeerplaatsen).

	Parkeerbehoefte (ppl)		aantal ppl ingetekend ⁵	tekort/overschot
	normatief	dubbelgebruik		
SK-1 - Sturko terrein	450	309	304	-5
SK-2 - Woongemeenschap	355	304	232	-72
SK-3 - Stationsknoop	88	65	20	-45
SK-4 - H-Blok	287	201	192	-9
SK-5A - Laborijn-Noord	734	505	486	-19
SK-5B - Laborijn-Zuid	322	213	225	12
WL-1 - Ambacht	130	114	115	1
WL-2 - Industrie	225	225	250	25
OY-2A - Graafschap college	220	138	294	156
OY-2B - Ketelhuis	135	91	0	-91
OY-3 - Kop Hamburgerbroek	93	68	71	3
OY-4 - Industriestraat	333	245	240	-5
OY-5 - Lymar	178	125	132	7
AS-1 - Streeckgenoot	201	142	144	2
			totaal	-40

Tabel 1: Parkeerbehoefte, aantal ingetekende parkeerplaatsen en tekort/overschot van parkeerplaatsen

Omvang mobiliteitshub Stationsknoop.

De toekomstige Mobiliteitshub bij het station moet ook plaats bieden aan bezoekers uit de omgeving en OV-reizigers. Om de parkeerbehoefte van bezoekers die in de mobiliteitshub/P+R gaan parkeren te bepalen hebben wij rekening gehouden met de maximale acceptabele loopafstand van 300 meter.

⁵ Rapportage Input Masterplan | Karres Brands | 24 juni 2025

Van het Stationskwartier vallen de ontwikkelvelden SK-1 en SK-5B en de helft van de ontwikkelvelden SK-2 en SK-5A buiten het bereik van de P+R. Naast het Stationskwartier valt het ontwikkelveld OY-3 en de helft van het ontwikkelveld WL-1 binnen het bereik van de P+R.

De loopafstand tot de P+R is gebruikt als uitgangspunt voor de berekening van de parkeerbehoefte van bezoekers die daar parkeren: de parkeerbehoefte van bezoekers van ontwikkelvelden die helemaal binnen het bereik van de P+R vallen is met 100% opgenomen; als de helft van ontwikkelvelden binnen het bereik van de P+R valt, dan is de parkeerbehoefte met 50% opgenomen; en geen parkeerbehoefte is opgenomen van ontwikkelvelden buiten het bereik van de P+R.

De parkeerbalans geeft aan dat de parkeerbehoefte van bezoekers van ontwikkelvelden binnen 300 meter loopafstand van de P+R 65 plaatsen bedraagt op de maatgevende werkdagmiddag. De loopafstand van de andere ontwikkelvelden achten wij te groot voor bezoekers en daarom ligt het niet voor de hand dat alle bezoekers van de hele spoorzone in de P+R te laten parkeren. Voor het parkeren van bezoekers in de overige ontwikkelvelden van de gebieden Oude IJsseloevers en Werk en Leren zullen aan de westzijde van de spoorzone parkeervoorzieningen moeten worden opgenomen.

Naast bezoekersparkeerplaatsen in de P+R is compensatie voorzien van parkeerplaatsen die komen te vervallen en door OV-reizigers worden gebruikt. Dit betreft 480 openbare parkeerplaatsen aan de noord- en zuidzijde van het station.

Het gebruik van deze parkeerterreinen is door Trajan in oktober 2025 onderzocht en daarbij zijn de volgende bezettingen geconstateerd:

	Capaciteit	Aantal plaatsen bezet	Bezettingsgraad
Werkdag ochtend	480	337	70%
Werkdag middag	480	413	86%
Werkdag avond	480	199	41%
Zaterdagmiddag	480	203	42%

Tabel 2: Bezetting parkeerterreinen station Doetinchem (bron: Trajan)

De maximale bezetting op de openbare parkeerterreinen rond het station bedraagt 413 plaatsen (86%). Uit de door Trajan uitgevoerde enquêtes blijkt dat 14% (= 59 parkeerders) hiervan gebruikt maakt van het OV en 354 parkeerders hebben een ander parkeermotief (belangrijkste motief 'werk').

Als rekening wordt gehouden met toekomstige verandering die impact hebben op de parkeervraag voor de mobiliteitshub, dan is de komst van de RegioExpress relevant. Als wordt aangenomen dat het aantal OV-reizigers dan met 50% toeneemt, dan stijgt de parkeervraag van OV-reizigers naar 88 parkeerplaatsen (59 *150%).

Doordat al het parkeren in de toekomst gereguleerd wordt, zal als gevolg daarvan zullen een aantal parkeerders elders gaan parkeren, bijvoorbeeld een ander station gaan gebruiken, of met een andere modaliteit naar het gebied zal komen. Gereguleerd parkeren heeft daarmee een ontmoedigend effect op de parkeervraag. Het is de vraag hoeveel parkeerders na realisatie in de nieuwe mobiliteitshub en de invoering van zullen gereguleerd parkeren worden ontmoedigd. Wij gaan er voorzichtigshalve vanuit dat 10% van de huidige parkeerders niet zal terugkeren na de invoering van regulering.

Samenvattend bedraagt de totale parkeerbehoefte op de maatgevende werkdagmiddag die een plaats moet krijgen in de mobiliteitshub (minimaal) 463 parkeerplaatsen:

- 65 parkeerplaatsen voor bezoekers aan de spoorzone;
- 398 parkeerplaatsen als compensatie huidige parkeerplaatsen rond het station
 - 88 parkeerplaatsen voor OV-reizigers;
 - 354 parkeerplaatsen als compensatie overige parkeerders;
 - -/- 44 plaatsen invoering gereguleerd parkeren ($10\% * 442$)

4. Financiën en organisatie

Een parkeerconcept kan alleen succesvol functioneren als dit beheersbaar en betaalbaar is en daarom zowel de wijze van organisatie als de financiële middelen in ogenschouw zijn genomen.

4.1 Organisatie

Het thema organisatie gaat over de manier waarop drie zaken worden geregeld ten aanzien van de toekomstige parkeervoorzieningen: de realisatie (eigendom), de exploitatie en het beheer. De gemeente Doetinchem kan delen van het organisatievraagstuk aan marktpartijen overlaten of hier zelf een rol in gaan spelen.

Grip op parkeren

Om grip te houden is het essentieel dat de gemeente (minimaal) een zekere mate van betrokkenheid heeft en houdt. Het gaat immers om de bereikbaarheid van de Spoorzone voor bewoners en bezoekers. Private betrokkenheid is mogelijk en deels ook gewenst. Als echter de volledige parkeeropgave aan de markt wordt overgelaten bepalen die de voorwaarden en de parkeertarieven. Niet zelden leidt dat tot ongewenste situaties. In Den Haag is bijvoorbeeld actueel dat – overeenkomstig de afspraken met de ontwikkelaar en parkeerexploitant – een korting wordt gegeven op parkeerabonnements aan bewoners. De prijs van € 250 per maand wordt echter door bewoners en gemeenteraad als te hoog ervaren. De gemeente heeft geen grip op de tarieven en geen alternatieve locaties voor de bewoners beschikbaar. Er zijn meer voorbeelden waarbij gemeentes zowel het eigendom als de exploitatie van parkeervoorzieningen aan commerciële marktpartijen overlaten. Dat is lang niet altijd een probleem, mits de consequenties voor de toekomst nadrukkelijk zijn meegewogen en (met name) bewoners waarvan duidelijk op de hoogte zijn.

Voor de Spoorzone is het daarom van groot belang dat op elk ontwikkelveld voor alle functies het parkeren niet alleen qua capaciteit en verschijningsvorm (bij de afgifte van de omgevingsvergunning) wordt gewaarborgd, maar ook dat het parkeren na oplevering betaalbaar en beheersbaar blijft. Dat geldt niet alleen voor de parkeerplaatsen, maar ook voor bijvoorbeeld in te zetten deelauto's.

Deelmobiliteit

De inzet van deelmobiliteit, en dan met name deelauto's als alternatief voor het eigen autobezit, wordt tegenwoordig gezien als een goede manier om het aantal te bouwen parkeerplaatsen terug te dringen. In het parkeernormenbeleid van veel Nederlandse gemeentes is daarom de inzet van deelauto's als mobiliteitscorrectie opgenomen om de parkeereis te verlagen. Ook de Doetinchemse parkeernormen kennen een mobiliteitscorrectie. In geval van de inzet van bijvoorbeeld deelauto's betekent dit dat geborgd moet zijn dat de deelauto's langjarig beschikbaar zullen zijn, zo staat in de Nota Parkeernormen 2024 vermeld.

Nu er steeds meer van deze mogelijkheid gebruik gemaakt wordt, krijgen wij in Nederland steeds meer ervaring met wat marktpartijen aanbieden en hoe het gebruik door bewoners is. Het ervaringen zijn is niet overal positief en de vraag is of het huidige aanbod van deelmobiliteitsleveranciers ook op grotere schaal houdbaar blijkt. Als deelmobiliteit een cruciaal onderdeel wordt van het parkeerconcept is nadrukkelijke aandacht bij de verdere uitwerking noodzakelijk.

4.2 Financiën

Het realiseren van parkeervoorzieningen kost geld, net als de exploitatie ervan. Het is niet reëel om aan te nemen dat de totale kosten van de realisatie en exploitatie volledig kunnen worden gedekt vanuit de parkeeropbrengsten. Uitgangspunt is daarom niet een kostendekkend tarief voor het gebruik, maar een realistisch en marktconform tarief. Om de kosten waar mogelijk in de hand te houden is het van groot belang om slimme en efficiënte parkeergarages te bouwen, niet te veel te bouwen en soms ook te kiezen voor parkeren op maaiveld indien mogelijk.

Parkeren moet, met andere woorden, niet als een verdienmodel, maar als een kostenpost worden gezien. Geen parkeerplaatsen maken is echter geen optie en dus moeten keuzes steeds in het licht worden gezien van andere te maken kosten en (immateriële) opbrengsten.

In het rekenmodel van de parkeerbalans is opgenomen hoeveel parkeerplaatsen per ontwikkelveld gerealiseerd moeten worden bij het aangenomen programma. Daarbij is ook – op basis van kentallen – berekend welke investeringen en exploitatiekosten te verwachten zijn.

Schatting van de kosten van parkeervoorzieningen

De volgende uitgangspunten zijn gehanteerd:

- Normen Masterplan zonder splitsing tussen vaste gebruikers en bezoekers: we gaan naar 0,1 vanwege nieuwe CROW-kencijfers met aannahme dat het gebied wordt gereguleerd;
- De exploitatieperiode bedraagt 40 jaar;
- De bezetting van de parkeerplaatsen is geschat op 1.000 uur per parkeerplaats per jaar;
- Er zijn twee tarieftypes (tarieven exclusief hoog btw-tarief):
 - Voor vaste gebruikers geldt een jaarabonnement van € 900
 - Voor bezoekers (kortparkeerders) geldt een uurtarief van €1,25
- Er zijn twee scenario's doorgerekend:
 - De gemeente als ontwikkelaar, met een gewogen gemiddelde kosten van kapitaal van 2,3%
 - Een marktpartij als ontwikkelaar, met een gewogen gemiddelde kosten van kapitaal van 7,5%

Voor beide scenario zijn de financiële consequenties op hoofdlijnen in beeld gebracht. Belangrijk hierin zijn de kengetallen die worden aangehouden voor de kosten (realisatie, exploitatie en instandhouding) en opbrengsten. Tabel 3 geeft de gehanteerde kengetallen voor de kosten (investeringen en exploitatiekosten) weer. Tabel 4 bevat uitkomsten uit het parkeerbalansmodel per ontwikkelingsveld.

Verschijningsvorm	per plaats	exploitatie/jaar	instandhouding/jaar
straat	€ 3.000,00	€100,00	€ 25,00
bovengronds ≥ 3 lagen	€ 25.000,00	€ 500,00	€ 250,00
bovengronds 1 laag met dak	€ 10.000,00	€ 250,00	€ 125,00
ondergronds	€ 40.000,00	€ 750,00	€ 500,00
half verdiept	€15.000,00	€ 250,00	€125,00

Tabel 3: Toegepaste kentallen

Op basis van alle bovenstaande uitgangspunten is een Netto Contante Waarde (NCW) berekend voor de verschillende ontwikkelvelden zoals in het Masterplan zijn opgenomen. Het resultaat geeft daarmee aan welke totale kosten (bij een negatieve waarde) gedurende de gehele exploitatieperiode van 40 jaar geraamd worden. De genoemde bedragen geven een indicatie van de omvang van de kosten (of baten) waarmee rekening moet worden gehouden bij uitvoering van het masterplan.

Ontwikkelveld		Gemeente	Markt	Ontwikkelveld		Gemeente	Markt
SK-1	opbrengst	€ 18.000,00	€ 18.000,00	OY-1	opbrengst	€ -	€ -
	kosten	€ -24.900,00	€ -61.300,00		kosten	€ -	€ -
	resultaat	€ -6.900,00	€ -43.300,00		resultaat	€ -	€ -
SK-2	opbrengst	€ 14.000,00	€ 14.000,00	OY-2A	opbrengst	€ 8.000,00	€ 8.000,00
	kosten	€ -25.480,00	€ -65.000,00		kosten	€ -12.050,00	€ -30.250,00
	resultaat	€ -11.480,00	€ -51.000,00		resultaat	€ -4.050,00	€ -22.250,00
SK-3	opbrengst	€ 3.000,00	€ 3.000,00	OY-2B	opbrengst	€ 5.000,00	€ 5.000,00
	kosten	€ -25.940,00	€ -66.500,00		kosten	€ -10.464,00	€ -29.184,00
	resultaat	€ -22.940,00	€ -63.500,00		resultaat	€ -5.464,00	€ -24.184,00
SK-4	opbrengst	€ 11.000,00	€ 11.000,00	OY-3	opbrengst	€ 4.000,00	€ 4.000,00
	kosten	€ -19.500,00	€ -45.500,00		kosten	€ -7.910,00	€ -16.750,00
	resultaat	€ -8.500,00	€ -34.500,00		resultaat	€ -3.910,00	€ -12.750,00
SK-5A	opbrengst	€ 29.000,00	€ 29.000,00	OY-4	opbrengst	€ 12.000,00	€ 12.000,00
	kosten	€ -44.230,00	€ -107.150,00		kosten	€ -	€ -
	resultaat	€ -15.230,00	€ -78.150,00		resultaat	€ 12.000,00	€ 12.000,00
SK-5B	opbrengst	€ 12.000,00	€ 12.000,00	OY-5	opbrengst	€ 7.000,00	€ 7.000,00
	kosten	€ -8.030,00	€ -18.950,00		kosten	€ -13.930,71	€ -38.890,71
	resultaat	€ 3.970,00	€ -6.950,00		resultaat	€ -6.930,71	€ -31.890,71
WL-1	opbrengst	€ 5.000,00	€ 5.000,00	OY-6	opbrengst	€ -	€ -
	kosten	€ -10.670,00	€ -25.750,00		kosten	€ -	€ -
	resultaat	€ -5.670,00	€ -20.750,00		resultaat	€ -	€ -
WL-2	opbrengst	€ 8.000,00	€ 8.000,00	AS-1	opbrengst	€ 8.000,00	€ 8.000,00
	kosten	€ -20.880,00	€ -50.000,00		kosten	€ -12.280,00	€ -31.000,00
	resultaat	€ -12.880,00	€ -42.000,00		resultaat	€ -4.280,00	€ -23.000,00
WL-3	opbrengst	€ -	€ -	AS-2	opbrengst	€ -	€ -
	kosten	€ -	€ -		kosten	€ -	€ -
	resultaat	€ -	€ -		resultaat	€ -	€ -

Tabel 4: NCW opbrengsten en kosten per ontwikkelveld (bedragen x € 1.000)

Bovenstaande benadering is zeer indicatief en gebaseerd op kentallen. Het geeft echter aan dat gebouwd parkeren in het algemeen meer geld kost dan het oplevert.

In de spoorzone is nog geen gereguleerd parkeren en zijn er dus ook nog geen inkomsten. Ons advies is daarom om in ieder geval te starten met de invoering van gereguleerd parkeren in de spoorzone in het gebied tussen het station en het centrum van Doetinchem en in het Stationskwartier.

Het huidige tarief van een dagkaart bedraagt € 4,00 en is daarmee aan de lage kant in relatie tot het geldende uurtarief voor parkeren. Om te voorkomen dat de omgeving van het station óók door woonwerkers van elders in Doetinchem wordt gebruikt, wordt geadviseerd dagkaarten niet of in beperkte omvang aan te bieden in de Spoorzone.

Mobiliteitshub Stationsknoop.

In het Stationskwartier komt boven het busstation een mobiliteitshub voor bezoekers aan het gebied en als P+R-voorziening voor OV-reizigers. In lijn met de bovenstaande uitgangspunten moet als bouwkosten voor de mobiliteitshub rekening worden gehouden met € 25.000 per parkeerplaats. Dit bedrag is exclusief de kosten voor het onderliggende busstation.

5. Conclusies en aanbevelingen

Dit hoofdstuk geeft een aantal conclusies en aanbevelingen die wij doen voor de verdere uitwerking van het parkeren in de plannen voor de Spoorzone.

5.1 Conclusies

Kaders en uitgangspunten

De ontwikkeling van de Spoorzone ligt in lijn met het bovenliggend ruimtelijk en mobiliteitsbeleid. Op basis van de Parkeervisie en de Nota Parkeernormen constateren wij de volgende aandachtspunten:

- Het compenseren van te verdwijnen parkeerplaatsen als gevolg van ontwikkelingen vindt plaats op basis van het fysieke aantal parkeerplaatsen in plaats van het daadwerkelijk gebruik. Dit is gezien de omvang van het aantal te compenseren plaatsen vooral van belang bij de parkeerterreinen rond het station, omdat daarvan gesteld is dat het totale aantal plaatsen gecompenseerd moet worden;
- De gemeente voert proactief parkeerregulering in, in ieder geval vóór de oplevering van het eerste deelproject. Een robuuste parkeerregulering is noodzakelijk om grip te krijgen op het toekomstige gebruik van parkeervoorzieningen, waarbij oog moet zijn voor effecten in de omgeving. Wijken en buurten die buiten het ontwikkelingsgebied vallen moeten beschermd worden tegen parkeeroverlast;
- Er wordt nu, op basis van Nota Parkeernormen, uitgegaan van 1 parkeerplaats per woning (inclusief bezoekersaandeel van 0,3). Dit achten wij te generiek om voor alle woningtypen toe te passen en bovendien is een norm van 0,3 plaatsen voor bezoekers te ruim voor gereguleerd gebied;
- In de planvorming wordt nagedacht over het inpassen van lokale geclusterde parkeervoorzieningen (parkeerhubs). Dit betekent dat het uitgangspunt “parkeren op eigen terrein” grotendeels losgelaten moet worden. De bedoeling is dat deze parkeerhubs soms door ontwikkelaars worden gerealiseerd. Maar ook is het mogelijk dat de afkoopregeling wordt toegepast en de gemeente dan de ontwikkeling van de parkeerhub overneemt. Dit betekent dat de inkomsten uit de afkoopregeling direct gebruikt moeten kunnen worden voor de ontwikkeling van de parkeerhubs zelf en niet worden gestort in het (te algemene) mobiliteitsfonds. Een belangrijk aandachtspunt hierbij is of € 17.000 (het genoemde afkoopbedrag in de Nota Parkeernormen) voldoende is om een plaats in een parkeerhub te realiseren;
- De noodzakelijke omvang van de mobiliteitshub/P+R is afhankelijk van het huidige gebruik van de P+R-voorziening, de verwachte toename als gevolg van de komst van een sneltrein naar Doetinchem en het verwachten aantal bezoekers dat een plek in de mobiliteitshub moet krijgen. Een goede inschatting van het aantal plaatsen is (en naar verachting: blijft) lastig te maken. Dit vraagt om een flexibele of gefaseerde ontwikkelstrategie. Op basis van het doorgerekende concept-masterplan uit juni 2025 en het uitgevoerde parkeerdruk- en parkeermotiefonderzoek onderzoek volstaat een mobiliteitshub met minimaal 463 parkeerplaatsen.

Parkeervoorzieningen Masterplan

- Uitgangspunt is dat per ontwikkelgebied de parkeerplaatsen voor bewoners en de niet-woonvoorzieningen binnen het ontwikkelveld worden gerealiseerd. Het totaal aantal te realiseren parkeerplaatsen – waarbij rekening is gehouden met 30% dubbelgebruik – voldoet in grote lijnen aan de aangenomen parkeernormen als:

- Voor woningen een norm van 1 plaats per woning voor de bewoners en 0,1 voor visite (bezoekers van bewoners) wordt gehanteerd;
- Voor overige voorzieningen de parkeernormen in het concept-masterplan worden gehanteerd. Per ontwikkelgebied zijn er echter ook verschillen. Afhankelijk van de verdere uitwerking van de plannen en met name de feitelijke invulling van het niet-woningprogramma, lijken er voldoende mogelijkheden om een passend parkeeraanbod te realiseren;
- Visite wordt geacht te parkeren in de mobiliteitshub/P+R. De P+R wordt de centrale parkeervoorziening bij de Stationsknoop. De loopafstand zal voor een aantal doelgroepen en ontwikkelvelden te lang zijn. Het realiseren van meerdere openbare parkeervoorzieningen die (ook) door visite gebruikt kan worden is daarom essentieel;
- Deelmobiliteit kan een alternatief zijn voor eigen autobezit, maar de mate waarin dat succesvol geïmplementeerd kan worden lijkt beperkt. Voorzichtigheid is daarom geboden bij het 'inboeken' van een te grote reductie op het aantal te realiseren parkeerplaatsen. In onze visie is de inzet van deelmobiliteit al nodig om de relatief lage parkeernorm van gemiddeld één parkeerplaats per woning voor bewoners te rechtvaardigen.
- Logischerwijs heeft fietsparkeren nog weinig aandacht gekregen. Het realiseren van excellente fietsenstallingen is essentieel om de fiets de ruimte te geven om echt een alternatief te zijn voor de auto op kortere afstanden en ook daarmee de relatief lage woningnorm toe te kunnen passen.

5.2 Aanbevelingen

- Wij adviseren de gemeente een plan uit te werken voor de uitrol en uitvoering van parkeerregulering met als belangrijke aandachtspunten: planning, doelgroepenbeleid, vorm van parkeerregulering en financiële en organisatorische voorwaarden. Hierbij moet voldoende aandacht zijn voor de gewenste hoogte van parkeertarieven in relatie tot de rest van het gereguleerde parkeergebied binnen de gemeente;
- De parkeernorm van één parkeerplaats per woning is werkbaar in de eerste fase van de ontwikkeling. Voor een aantal woningcategorieën zal dit echter niet passend blijken. Differentiatie van de parkeernormen voor verschillende typen woningen is noodzakelijk. Wij adviseren de gemeente randvoorwaarden voor differentiatie op te stellen voordat de concrete uitwerking van het concept-masterplan met ontwikkelaars wordt gestart. De uiteindelijke verdeling van vaste parkeerplaatsen en parkeerrechten in de openbare voorzieningen dient – in overleg met de ontwikkelaars - daarbij te worden uitgewerkt op basis van woningtypes. Duidelijk moet bijvoorbeeld zijn welke woningen een vaste parkeerplaats (kunnen) verwerven en voor welke woningen de parkeerrechten anders worden toegekend;
- Aangezien nog niet volledig vaststaan welke functies in de Spoorzone worden gerealiseerd, kan het voorkomen dat is uitgegaan van een parkeernormen die te laag zijn. Dit betekent dat grotere loopafstanden geaccepteerd dienen te worden.
- Met de toename van loopafstanden tussen parkeerplaats en eindbestemming neemt de noodzaak van voldoende laad- en losplaatsen in de directe nabijheid van woningen en voorzieningen toe. Dit geldt eveneens voor gehandicaptenparkeerplaatsen.
- Nader onderzoek is noodzakelijk wat de mogelijkheden, verwachtingen en impact is van het toepassen van deelmobiliteit. Wij adviseren de gemeente om in te zetten op deelmobiliteit, maar de effecten daarvan - zonder nadrukkelijk bewijs wat deelmobiliteit voor de Spoorzone betekent – in een reductie op de toekomstige vraag naar parkeerplaatsen zeer gematigd in te schatten;
- Parkeren is geen verdienmodel. Zorg daarom voor voldoende financiële ruimte in de GREX voor parkeren en voorkom daarmee dat tarieven onbeheersbaar hoog (moeten) worden;

- Het huidige tarief van een dagkaart bedraagt € 4,00 en is daarmee aan de lage kant in relatie tot het geldende uurtarief voor parkeren. Om te voorkomen dat de omgeving van het station óók door woonwerkers van elders in Doetinchem wordt gebruikt, wordt geadviseerd dagkaarten niet of in beperkte omvang aan te bieden in de Spoorzone.
- De ontwikkeling van alle ontwikkelvelden zal naar verwachting minimaal 10 jaar duren. Ervaringen en gewijzigde inzichten kunnen daardoor uitgangspunten die nu zijn opgenomen wijzigen. Zorg daarom voor flexibiliteit in de plannen, bijvoorbeeld door ruimte te reserveren in ontwikkelvelden om later extra parkeerplaatsen toe te voegen, of juist minder plaatsen te bouwen ten gunste van een andere invulling. Hou ook rekening met flexibiliteit van de mobiliteitshub/P+R.
- In de noordwesthoek moeten extra plaatsen komen voor bezoekers omdat anders de loopafstanden te groot zijn.
- Gezien de grote noodzakelijke investering voor het bouwen van de parkeervoorzieningen moet de gemeente realistisch nadenken over het tarief voor abonnement voor toekomstige bewoners.

5.3 Inspiratie

Spark is betrokken (geweest) bij meerdere gebiedsontwikkelingen. De ervaringen die daarbij zijn opgedaan delen wij graag of brengen Doetinchem in contact met betrokkenen. Onderstaande links verwijzen naar een selectie onze site van de gebiedsontwikkelingen waarbij Spark betrokken is/was.

- [Nieuw-Legmeer](#), Amstelveen
- [Stationstuinen](#), Barendrecht
- [Crailo](#), Gooise Meren
- [Spoorzone](#), Gouda
- [De Suikerzijde](#), Groningen
- [Waterfront](#), Harderwijk
- [Roerdelta](#), Roermond

Bijlage 1 Kwaliteitseisen fietsparkeervoorzieningen

Het gebruik van een fietsenstalling hangt sterk af van de kwaliteit, de bruikbaarheid en het comfort van de stalling. Ook de routing binnen de stalling, de sociale veiligheid en de afmeting van de fietsparkeerplaatsen beïnvloeden het gebruik, evenals de mogelijkheid om fietsen met afwijkende afmetingen te stallen. De Leidraad Fietsparkeren (CROW-publicatie 291), het Bouwbesluit 2012 (artikel 4.31) en FietsParKeur gaan uitgebreid in op de kwaliteitsrichtlijnen voor fietsenstallingen. Hieronder zijn de belangrijkste kwaliteitseisen opgenomen voor het ontwerpen van een fietsenstalling in een bouwplan.

Toegankelijkheid

De eisen voor de toegankelijkheid en bruikbaarheid van een collectieve fietsenstalling zijn:

- Vanuit de openbare ruimte is de toegang van de stalling duidelijk zichtbaar en herkenbaar, gezien vanaf de aanrijroute richting de bestemming(en).
- De stalling heeft bij voorkeur een voetgangersuitgang in de richting van de bestemming.
- De afstand mag maximaal 25 meter zijn van de stalling tot de hoofd-/ neven-/personeelsingang van de bestemmingen en/of functies waarvoor de stalling is bestemd.
- De toegang vanaf de weg naar een stalling op lager of hoger niveau is goed en comfortabel te gebruiken voor alle fietsen en scooters; dus ook voor zware fietsen, elektrische fietsen en fietsen met afwijkende maten.
- Het hellingspercentage van een hellingbaan is maximaal 5%; een trap heeft ideaal een hellingspercentage van 10%, met een aantrede van 500 mm en een optrede van 90 mm of met een aantrede van 600 mm en een optrede van 100 mm.
- Naast de trap moet een fietsgoot aanwezig zijn, minimaal 100 mm breed en 40 mm diep. Bij meer dan vijftien bergingen moet de goot aan beide zijden van de trap worden aangebracht. Onder en bovenaan de trapgoot moet een vlak plateau zijn aangebracht van minimaal 2000 mm.
- Voor een stalling waarin ook scooters, bakfietsen en andere zware fietsen in gestald worden kan geen trap worden toegepast. Het hellingspercentage moet zodanig zijn dat het hoogteverschil door bakfietsen, elektrische fietsen en scooters zonder ondersteuning kan worden overbrugd.
- Een gebruiker moet de toegang van een stalling gemakkelijk kunnen openen: automatisch, met een eenvoudig te bedienen drukknop of chipkaartlezer.

Inrichting en bruikbaarheid

De eisen voor de indeling en inrichting van een collectieve fietsenstalling zijn:

- De stalling moet logisch en overzichtelijk zijn ingedeeld. Parkeerruimte voor buitenmodel fietsen is op een logische plek in de stalling gepositioneerd.
- Binnen en vanuit de fietsenstalling naar de bijbehorende bestemming is een logische, snelle en eenvoudige routing. Bij voorkeur kan men vanuit de stalling rechtstreeks (binnendoor) doorlopen naar de bestemming, zonder terug te hoeven lopen door de stalling.
- Fietsparkeren bezoekers en personeel is bij voorkeur gescheiden.
- Fietsparkeren voor personeel is bij voorkeur inpandig en overdekt.

- De sociale veiligheid wordt gewaarborgd door een overzichtelijke inrichting, goede verlichting en bij voorkeur daglichttoetreding. Als een stalling openbaar toegankelijk is kan (camera)toezicht of bewaking overwogen worden.
- Gebruikers moeten elkaar in de verkeersruimtes van de stalling kunnen passeren.
- Stallingssystemen voor fietsen moeten voldoen aan de eisen van FietsParkeur of zijn gelijkwaardig daaraan, met voor hoog-laagsystemen een hart op hart afstand van minimaal 400 mm.
- De minimale vrije hoogte in een gebouwde stalling is 2900 mm. Bij het niet toestaan van dubbellaagse stallingssystemen kan de minimale plafondhoogte naar 2300 mm aangepast worden.
- De hart-op-hart afstand tussen twee fietsparkeerplaatsen bij een stallingstelsel op gelijk niveau is minimaal 800 mm breed.
- De gangpaden in de stalling zijn minimaal 2100 mm breed en 3000 mm breed bij de toepassing van dubbellaagse fietsparkeersystemen. De hoofdgang is minimaal 3000 mm breed.
- De stalling moet voldoende parkeermogelijkheden bieden voor fietsen die afwijken van de standaard maten:
 - Minimaal 5% van de fietsparkeerplaatsen is geschikt voor bakfietsen of andere fietsen met sterk afwijkende maten (vakken minimaal 1000 mm breed);
 - Minimaal 15% van de fietsparkeerplaatsen is geschikt voor fietsen die niet in een standaard hoog-laag systeem passen (hart-op-hart afstand minimaal 500 mm).
- De netto-afmetingen van een scooterparkeerplek in een gebouwde stalling zijn minimaal 750 mm breed x 1800 mm lang.
- De ruimtelijke positionering binnen de stalling is voor de fiets van normaal formaat het meest voordelig. Afwijkende maten moeten achter in de stalling een plaats krijgen.
- Een parkeersysteem waarin naast standaardfietsen ook fietsen passen met veel voorkomende afwijkende maten, heeft de voorkeur. Dan passen nagenoeg alle fietsen probleemloos op elke stallingsplek, ook die met een krat, bagagedrager vóór, breed stuur, brede banden, etc. Een andere mogelijkheid is een apart parkeervak, waarin afwijkende maten fietsen op hun standaard kunnen worden gestald.
- Bij een woonfunctie is per 5 fietsparkeerplaatsen minimaal 1 oplaadpunt voor elektrische fietsen aanwezig, bij overige functies per 10 fietsparkeerplaatsen minimaal 1 oplaadpunt voor elektrische fietsen.

SPARK

Geeft je de ruimte.

Disclaimer

©2026, Spark B.V.

info@spark-parkeren.nl, ██████████ Leidschendam

tel +31 (0)70 31 77 005

Behoudens de door de Auteurswet 1912 gestelde uitzonderingen mag niets uit dit document worden veeleelvoudigd (waaronder begrepen het opslaan in een geautomatiseerd gegevensbestand) of openbaar gemaakt, op welke wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Spark B.V. Alle rechten voorbehouden.

All rights reserved. No parts of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system, or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise, without prior written permission of Spark B.V.

Aan de inhoud van dit document kunnen geen rechten worden ontleend. Spark B.V. aanvaardt geen aansprakelijkheid voortvloeiend uit eventuele onjuistheid of onvolledigheid van de in dit document vermelde informatie.