

Notitie / Memo

Haskoning Nederland B.V.
Mobility & Infrastructure

Aan: Gemeente Winterswijk
Van: Haskoning
Datum: 29 januari 2026
Kopie: -
Ons kenmerk: BK7798-HAS-XX-XX-ME-S-900001
Classificatie: Projectgerelateerd
Gecontroleerd door Haskoning

Onderwerp: Parkeeronderzoek Bargerbosch

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De gemeente Winterswijk is voornemens om de wijk Bargerbosch opnieuw in te richten, met als doel de leefomgeving te vergroenen. Een nabijgelegen wijk, De Pas, heeft reeds een vergelijkbare herinrichting ondergaan. In deze wijk zijn de bestaande parkeerplaatsen één-op-één teruggebracht, zonder nettoverlies of uitbreiding van het aantal parkeerplekken.

Tegelijkertijd zijn er in de wijk Bargerbosch klachten van bewoners over de parkeersituatie in de zomermaanden. In Bargerbosch zou mogelijk sprake zijn van een structureel hoge parkeerdruk, die in de zomerperiode toeneemt door bezoekers van recreatiegebied het Hilgelo. Deze bezoekers parkeren hun voertuigen in de wijk om parkeerkosten bij het Hilgelo te vermijden, wat leidt tot overlast voor bewoners. Om de omvang van de parkeerproblematiek inzichtelijk te maken, is in juli en september een parkeeronderzoek uitgevoerd.

1.2 Onderzoeksvragen

Het parkeeronderzoek dient als input voor het ontwerp van de herinrichting van Bargerbosch. Het onderzoek geeft antwoord op de volgende onderzoeksvragen:

- Wat is de huidige parkeercapaciteit in Bargerbosch?
- Wat is de benodigde parkeercapaciteit voor in het ontwerp?
- Hoeveel laadvoorzieningen zijn in de toekomst nodig? En waar kunnen die het beste geplaatst worden?

De locatie van het onderzoeksgebied is te zien in figuur 1.



Figuur 1: Afbakening locatie parkeertellingen

1.3 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 beschrijft de toegepaste onderzoeksmethode voor deze memo. In hoofdstuk 3 worden de resultaten van de parkeertellingen gepresenteerd en worden de centrale onderzoeksvragen behandeld, zoals geformuleerd in hoofdstuk 1.

2 Onderzoeksmethode

Conform het Handboek Parkeren van het CROW¹ is het wenselijk om de parkeerbezetting bij woningen te meten op de volgende momenten:

- Werkdagochtend;
- Werkdagmiddag;
- Werkdagavond;
- Werkdagnacht;
- Zaterdagmiddag;
- Zaterdagavond;
- Zondagmiddag.

Om antwoord te geven op de onderzoeksvragen zijn de volgende stappen uitgevoerd:

- 1 Het projectgebied opdelen in verschillende segmenten;
- 2 Het bepalen van de huidige parkeercapaciteit. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen extra gecreëerde parkeerruimte op eigen terrein² en straatparkeren (enkel de aangeduide vakken). Ook is het aantal gehandicaptenparkeerplaatsen en parkeerplaatsen met laadvoorzieningen meegenomen;
- 3 Om te bepalen of er een hogere parkeervraag is in de zomer zijn zowel in juli als september 2025 parkeertellingen uitgevoerd. Er is een parkeertelling uitgevoerd op:
 - zaterdagmiddag 12 juli 2025;
 - zondagmiddag 13 juli 2025;
 - donderdagmiddag, -avond en -nacht 18 september 2025;
 - zaterdagmiddag & -avond 20 september 2025;
 - zondagmiddag 21 september 2025.
- 4 Het bepalen van de parkeervraag op een werkdagochtend is gebeurd met behulp van StreetSmart;
- 5 De parkeertellingen in september zijn uitgevoerd op een Werkdagmiddag, Werkdagavond, Werkdagnacht, Zaterdagmiddag, Zaterdagavond en Zondagmiddag. De precieze meetmomenten zijn te vinden in tabel 1.
- 6 Het bepalen van bezettingsgraden, parkeerbehoefte en overcapaciteit per wijksegment.

Bij het uitvoeren van de parkeertellingen zijn voertuigen geregistreerd op de volgende locaties:

- Straatparkeren;
- Parkeren in verharde voortuinen op privéterrein (privé-opritten *niet* meegeteld);
- Foutparkeerders;
- Parkeren binnen gemarkeerde parkeervakken

¹ Voorheen bekend als “CROW-publicatie 744”.

² Onder parkeren op eigen terrein vallen uitsluitend verharde voortuinen; opritten zijn hierbij buiten beschouwing gelaten.

2.1 Meetmomenten

Tabel 1 toont de meetmomenten behorende bij de verschillende parkeertellingen.

Tabel 1: Meetmomenten

Periode van de dag	Meetmoment	Meetdatum (september)	Meetdatum (juli)
Werkdagochtend*	11:00-11:20	11 juni 2025	-
	10:00-10:30	24 juni 2024 (ter controle)	-
Werkdagmiddag	14:15-16:30	18 september 2025	-
Werkdagavond	17:30-19:30	18 september 2025	-
Werkdagnacht	19:30-21:30	18 september 2025	-
Zaterdagmiddag	14:30-16:00	20 september 2025	12 juli 2025
Zaterdagavond	18:00-19:30	20 september 2025	-
Zondagmiddag	12:00-13:30	21 september 2025	13 juli 2025

* voor deze tijdstippen is beschikbare data vanuit Streetsmart gebruikt.

De weersomstandigheden tijdens de meetperiode waren overwegend gunstig. Deze varieerden van stralende zon in juli tot lichte motregen op 20 september.

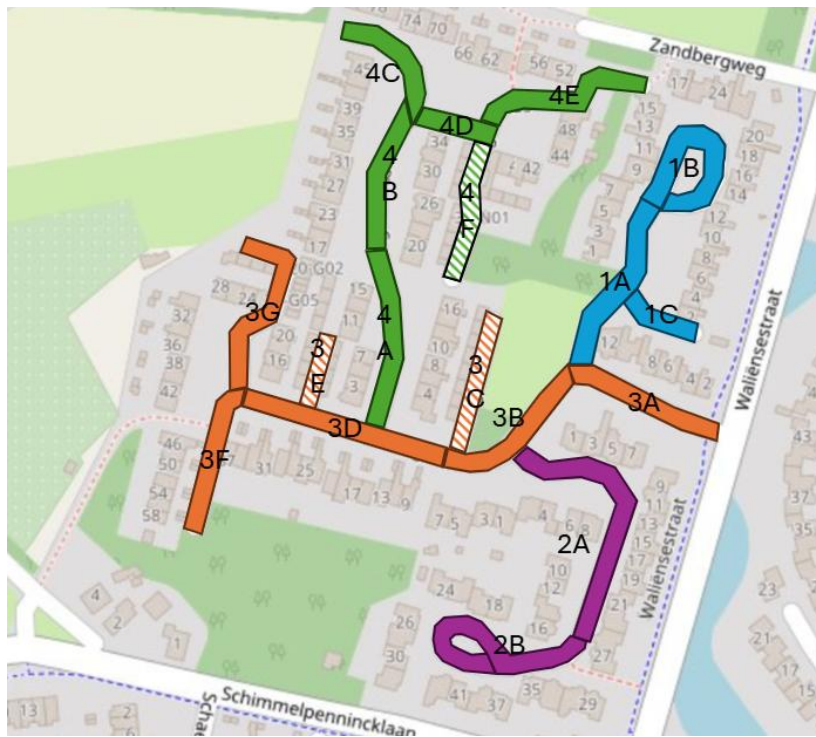
Gedurende de parkeermetingen vonden er geen activiteiten/evenementen of werkzaamheden plaats die invloed konden hebben op de resultaten. De metingen kunnen daarom als representatief worden beschouwd.

Voor de nachtmeting is gemeten tot 21:30 uur. Omdat het om een reguliere werkdag ging, is aangenomen dat het merendeel van de voertuigen na dit tijdstip niet meer verplaatst zou worden, wat dit tijdstip representatief maakt.

Alle meetresultaten zijn te vinden in de bijlagen.

2.2 Segmenten

Het te onderzoeken gebied is opgedeeld in vier hoofdsegmenten, welke vervolgens weer zijn onderverdeeld in sub-segmenten. Figuur 2 toont een weergave van de verschillende segmenten in de wijk. De gebieden 3C, 3E en 4F zijn in de visualisatie aangeduid met gearceerde lijnen. Dit betreffen achterpaden of verharde gedeeltes voor garageboxen die bij de ingang zijn voorzien van een bord met de aanduiding 'alleen voor privégebruik'. Hoewel deze locaties informeel als privéterrein zijn aangemerkt, zijn er wel parkeergegevens verzameld ten behoeve van het onderzoek, aangezien ook hier sprake is van een parkeervraag. De gearceerde weergave in figuur 2 is bedoeld om dit onderscheid visueel duidelijk te maken.



Figuur 2: Segmenten in de wijk

Voor de parkeertellingen is in ieder wijksegment los geteld. Dit is gedaan, om het verschil in parkeerdruk tussen de wijkdelen in kaart te brengen.

3 Resultaten telling

Dit hoofdstuk beschrijft de resultaten van de parkeermeting. Voor een overzicht van alle meetwaarden, inclusief de aanwezige parkeercapaciteit wordt verwezen naar de bijlage.

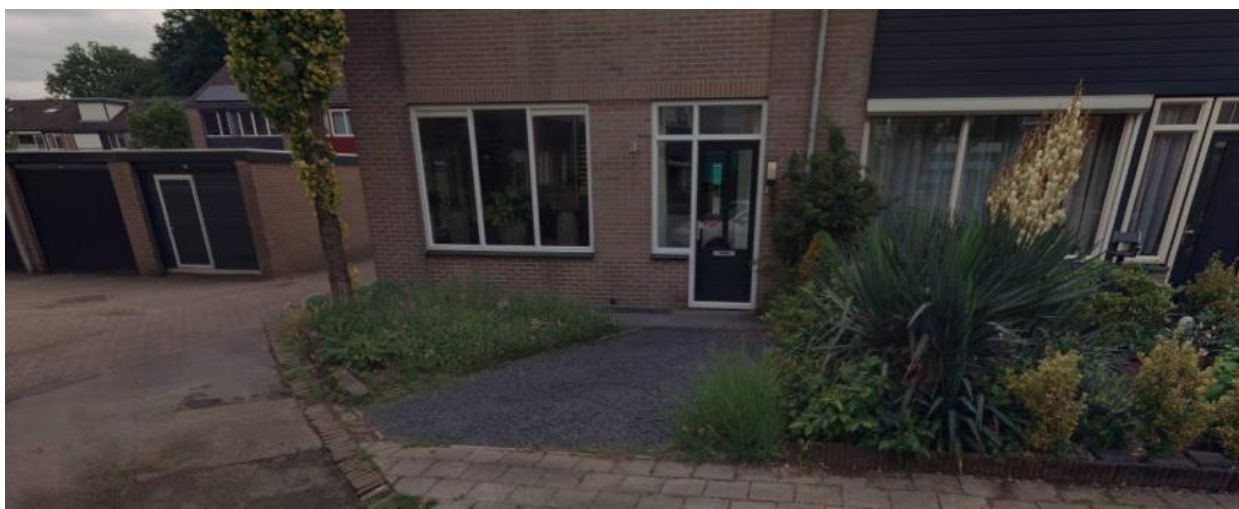
3.1 Capaciteit huidige situatie

Als eerste is de capaciteit bepaald van de huidige situatie. Hierin is een onderscheid gemaakt tussen de capaciteit van de parkeervakken en ook de capaciteit op de verharde voortuinen.



Figuur 3 Capaciteit parkeervakken (links) en verharde voortuinen (rechts)

In de capaciteit hebben we ook onderzocht hoeveel verharde voortuinen er zijn. Een voorbeeld hiervan is hieronder te zien.



Figuur 4 Voorbeeld verharde voortuin

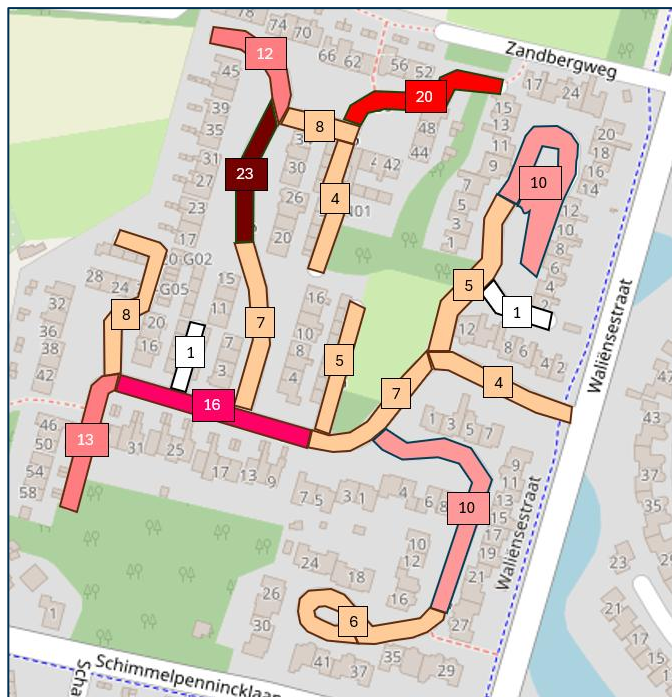
3.2 Algemene indrukken over parkeercapaciteit en -behoefte

In de huidige situatie beschikt de wijk Bargerbosch over slechts een beperkt aantal gemarkeerde parkeervakken. Als gevolg hiervan wordt er regelmatig op straat of in de berm geparkeerd (te zien in figuur 5).

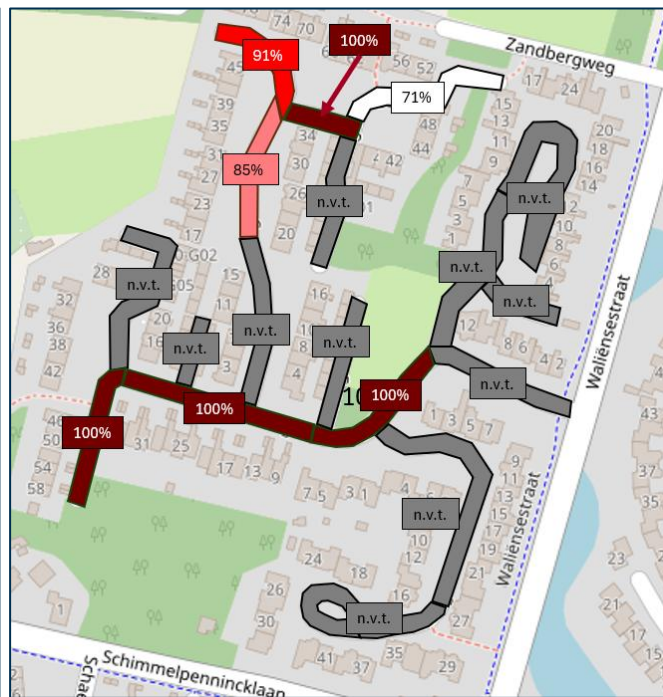


Figuur 5: Fotoparkeerders

De onderstaande afbeeldingen geven een overzicht van het bezettingspercentage van de gemarkeerde parkeervakken per wijksegment op het piekmoment en de totale parkeerbehoefte binnen elk segment. De parkeerbehoefte bestaat uit het aantal geparkeerde voertuigen op straat, in de vakken, foutparkeerders en parkeerders in verharde voortuinen.



Figuur 7: Maximale parkeerbehoefte per wijksegment



Figuur 6: Maximale bezettingsgraad parkeervakken per wijksegment

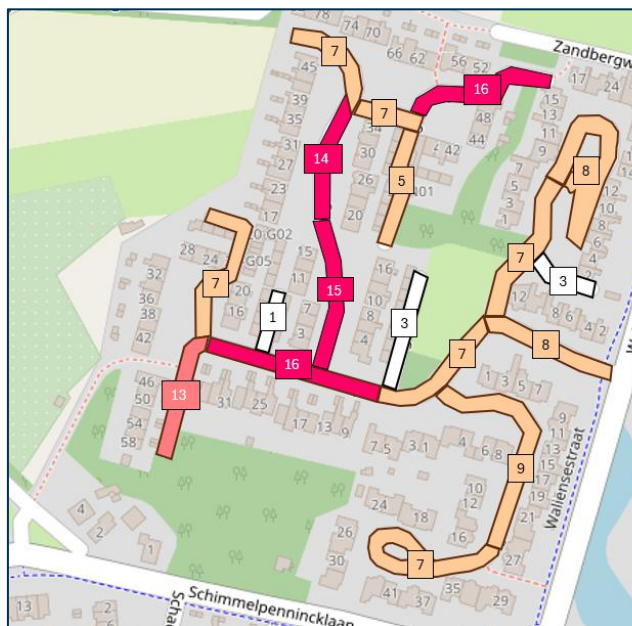
Uit de metingen blijkt dat het aantal gemarkeerde parkeervakken – met name aan de zuidzijde van de wijk – vrijwel continu volledig bezet is. Op deze segmenten is een beperkte hoeveelheid aangeduide vakken aanwezig. In het noordelijke deel, specifiek rechtsboven in gebied 4E, is met een bezettingsgraad van 71% nog enige ruimte beschikbaar. Deze parkeervakken bevinden zich echter in een relatief afgelegen deel van de wijk, niet direct voor de voordeur van woningen.

De totale maximale parkeerbehoefte in de wijk bedraagt momenteel 160 parkeerplaatsen. Daarvan zijn er in de huidige situatie 77 formeel aangewezen als gemarkeerde parkeervakken. De resterende 83 parkeerplaatsen worden ingevuld door parkeren in verharde voortuinen (25), op straat of door foutparkeren (58) in bijvoorbeeld de berm. Aangezien de meerderheid hier kiest voor foutparkeren, laat dit zien dat er een behoefte is aan meer parkeercapaciteit. De wijk beschikt over relatief grote openbare ruimte. Daarmee zijn er goede mogelijkheden om parkeercapaciteit op duidelijk aangeven plekken aan te bieden, zodat foutparkeren in de toekomst zo veel mogelijk voorkomen wordt.

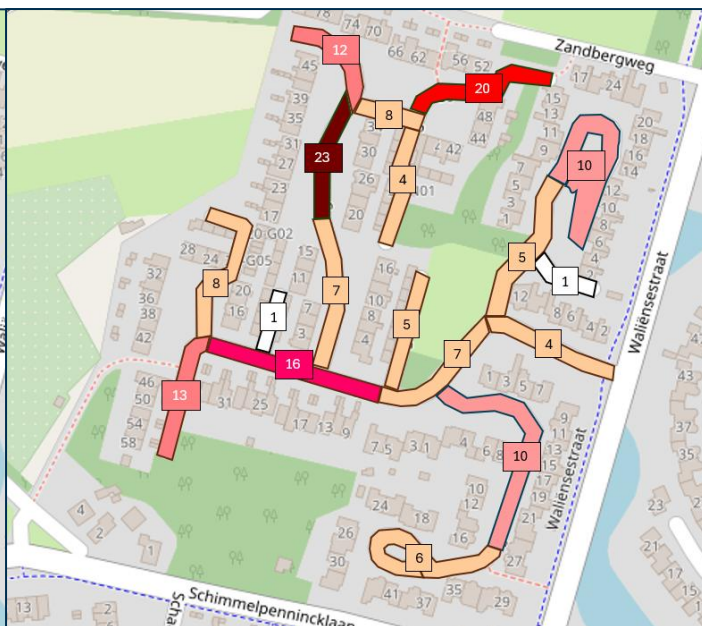
Aangezien deze behoefte is gebaseerd op een beperkt aantal meetdagen, is er sprake van een zekere onzekerheidsmarge. Mogelijk zijn er specifieke piekmomenten waarop de parkeerdruk hoger is. Bij een gehanteerde marge van 10 tot 20% komt de totale parkeerbehoefte uit op 176 tot 192 parkeerplaatsen. Aanbevolen wordt om te bekijken in hoeverre het bij de herinrichting van de wijk mogelijk is om deze 180 tot 190 plekken te realiseren, al dan niet als onderdeel van het straatparkeren.

3.3 Verschil tussen juli en september

Een van de centrale onderzoeksvragen is of er een aantoonbaar verschil bestaat in de parkeerbehoefte tussen de maanden juli en september. De aanleiding hiervoor is de veronderstelling dat bezoekers van recreatiegebied het Hilgelo hun voertuigen in de wijk Bargerbosch parkeren om parkeerkosten bij het Hilgelo te vermijden. Onderstaande figuren laten de maximale parkeerbehoefte zien per wegsegment per meetperiode.



Figuur 9: Maximale parkeerbehoefte in juli 2025



Figuur 8: Maximale parkeerbehoefte in september 2025

Uit de metingen blijkt dat de totale parkeerbehoefte in juli 2025 maximaal 153 parkeerplaatsen bedraagt, terwijl deze in september 2025 uitkomt op 160 parkeerplaatsen. Hoewel op beide aantallen een onzekerheidsmarge van toepassing is, liggen de waarden dicht bij elkaar.

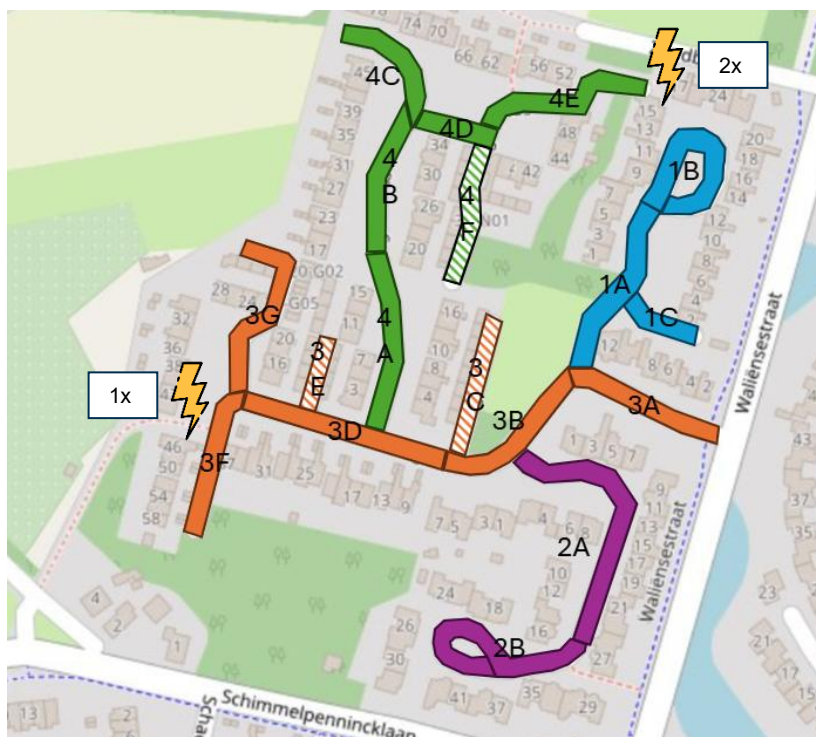
Op basis van deze gegevens kan worden geconcludeerd dat er geen significante toename in parkeervraag is in juli ten opzichte van in september. Ook blijkt uit bovenstaande figuren dat er in juli geen duidelijke verschuiving aan parkeerbehoefte zichtbaar is richting het noordelijke deel van de wijk, dat dicht bij het recreatiegebied Hilgelo ligt.

3.4 Laadpalen & mindervalideparkeerplaatsen

Laadpalen

Onderstaande figuur laat de locaties van de laadpalen in de wijk zien. Deze bevinden zich nu op twee locaties:

- 1 laadpaal aan de noordzijde van segment 3F;
- 2 laadpalen in een wat afgelegener gebied van segment 4E.



Figuur 10: Locatie laadpalen

Binnen de Haskoning-applicatie Volt is het mogelijk om inzicht te krijgen in het benodigde aantal laadpalen voor specifieke wijken op lange termijn. Op basis hiervan kan een gerichter voorstel worden gedaan voor geschikte locaties en de benodigde capaciteit aan laadpalen. In dit geval betreft het echter een relatief kleine wijk, waardoor het niet mogelijk is om een nauwkeurig advies te geven over het aantal en de plaatsing van laadpalen. Volt beschouwt Winterswijk als één groot gebied, wat het lastig maakt om op wijkniveau concrete aanbevelingen te doen. Indien toch een indicatie gewenst is, verdient het de voorkeur om deze af te leiden uit het bredere totaalbeeld van laadpaalbehoefte in Winterswijk. Dit valt voor nu echter buiten de scope van het huidige onderzoek.

Wel kunnen potentiële locaties worden benoemd waar laadpalen eventueel het beste geplaatst zouden kunnen worden:

- De **segmenten 1 en 2** beschikken niet over openbare aangewezen parkeervakken. Hoewel er nu op straat wordt geparkeerd, is het niet realistisch om hier laadpalen te plaatsen. Bewoners parkeren hier voornamelijk op privé-opritten, waardoor het aannemelijk is dat zij – indien deze gewenst is – een laadpaal op eigen terrein zullen installeren. Laden op privégrond is doorgaans namelijk voordeliger dan gebruik van openbare laadvoorzieningen.
- Hierdoor is het ook niet logisch om in **segment 3B** laadpalen te plaatsen. Dit segment telt vier parkeervakken, maar deze zullen naar verwachting niet gebruikt worden door bewoners uit de segmenten 1 en 2. Aangezien segment 3A ook geen aangewezen parkeervakken kent, geldt hier hetzelfde;
- **Segment 4** biedt de meeste parkeervakken en is daarmee het meest geschikt voor nieuwe laadpalen. De deelgebieden 4A en 4B zijn vanwege de centrale ligging binnen de wijk het meest interessant. Binnen Volt zijn potentiële locaties zichtbaar. Hierbij wordt tevens rekening gehouden met de aanwezigheid van kabels en leidingen, en of stroomtoevoer mogelijk is.

Ter aanvulling: in 2022 heeft Haskoning een voorstel gedaan voor de plaatsing van laadpalen in segment 4B. Dit voorstel is door de gemeente afgewezen; gebied 4E werd als passender beoordeeld. Binnen de gemeente zijn drie contactpersonen aangewezen met toegang tot Volt. Voor een concreet voorstel met betrekking tot het gewenste aantal laadpalen wordt verwezen naar deze contactpersonen.

Mindervalideparkeerplaatsen

Uit de analyse blijkt dat er in de wijk Bargerbosch geen parkeerplaatsen aanwezig zijn die exclusief bestemd zijn voor mindervalidevoertuigen. Tijdens de parkeertellingen zijn ook geen specifieke mindervalidenvoertuigen of voertuigen met mindervalide parkeerkaart gesignaleerd. Gezien de afwezigheid van parkerende mindervalidenvoertuigen én het uitblijven van klachten of signalen vanuit de bewoners, lijkt de behoefte aan specifieke mindervalideparkeerplaatsen in deze wijk beperkt.

Bijlage: waarden parkeertellingen

Cyclomedia-data (werkdagochtend)

Parkeerdrukmeting m.b.v. Cyclomedia (Bargerbosch)										
2025	Woensdag	11-jun	~11:00	Parkeervak	Straat	In verharde voortuinen*	Fout	GPP aanwezig	Laadpalen aanwezig	totaal
1A					1	1	2			4
1B					3	5	1			9
1C					1					1
2A					2	3				5
2B					1	3				4
3A						3	1			4
3B				2			1			3
3C					3					3
3D				3		4	5			12
3E					1					1
3F				2	1	1			1	4
3G					3	1	1			5
4A					1		1			2
4B				9	1					10
4C				10			1			11
4D				4						4
4E				5	4		3		2	12
4F										0
2024	Maandag	24-jun	~10:00	Parkeervak	Straat	In verharde voortuinen*	Fout	GPP aanwezig	Laadpalen aanwezig	totaal
1A					1	1				2
1B					2	5	1			8
1C							1			1
2A					1	3				4
2B					2	3				5
3A						2				2
3B				4			1			5
3C					2					2
3D				4		4	2			10
3E										0
3F				6	1	1			1	8
3G					2	1				3
4A					2		1			3
4B				8			1			9
4C				9						9
4D				3						3
4E				6	4		1		2	11
4F					3					3

Zaterdagmiddag 12 juli 2025

Sectie	Capaciteit (parkeervakken)	Straat	Privé	Fout	GPP	Laadpalen	Totaal geparkeerd
1A	0	3	3	1			7
1B	0	3	13				16
1C	0	1	2				3
2A	0	6	15				21
2B	0	4	11				14
3A	0		3	1			4
3B	4	4	2				6
3C	0		3				3
3D	7	10	11				21
3E	0		1				1
3F	7	9	3			1x2	14
3G	0	4	8	1			13
4A	0	13		2			15
4B	20	12		2			14
4C	11	5	1				6
4D	7	7					7
4E	21	16				1x2	18
4F	0		4				4

Zondagmiddag 13 juli 2025

Sectie	Capaciteit (parkeervakke n)	Straat	Privé	Fout	GPP	Laadpalen	Totaal geparkeerd
1A	0		4				4
1B	0	5	12				17
1C	0	1	2				3
2A	0	4	17				21
2B	0	2	14				16
3A	0	2	4	2			8
3B	4	3	4				7
3C	0		3				3
3D	7	12	12				24
3E	0		1				1
3F	7	10	3			1x2	15

Sectie	Capaciteit (parkeervakke n)	Straat	Privé	Fout	GPP	Laadpalen	Totaal geparkeerd
3G	0	5	4	1			10
4A	0	12		1			13
4B	20	13					13
4C	11	6	1				7
4D	7	5					5
4E	21	16				1x2	18
4F	0		5				5

Donderdag 18 september 2025

Middag:

Sectie	Capaciteit (parkeervakken)	Straat	In verharde voortuinen	Fout	Parkeervak	Totaal geparkeerd
1A	0		1			1
1B	0	1	3			4
1C	0					0
2A	0	1	3			4
2B	0	2	3			5
3A	0		2			2
3B	4				3	3
3C	0	1				1
3D	7			2	4	6
3E	0	1				1
3F	7	5	1		5	11
3G	0			1		1
4A	0	3			3	6
4B	20		0		8	8
4C	11		1	1	4	6
4D	7				3	3
4E	21	1		1	8	10
4F	0	3				3

Avond:

Sectie	Capaciteit (parkeervakken)	Straat	In verharde voortuinen	Fout	Parkeervak	Totaal geparkeerd
1A	0		2			2
1B	0	2	3	1		6
1C	0	1				1
2A	0	6	3			9

2B	0	3	2			5
3A	0		1			1
3B	4				3	3
3C	0	4				4
3D	7		4	5	7	16
3E	0					0
3F	7	5			7	12
3G	0	2		1	3	6
4A	0	3				3
4B	20		1	4	15	20
4C	11		1		6	7
4D	7	2			6	8
4E	21	2		1	12	15
4F	0					0

Nacht:

Sectie	Capaciteit parkeervakken	Straat	In verharde voortuinen	Fout	Parkeervak	Totaal geparkeerd
1A	0		1			1
1B	0	2	5	1		8
1C	0	1				1
2A	0	5	3			8
2B	0	3	2			5
3A	0		2			2
3B	4			1	4	5
3C	0	4				4
3D	7			3	7	10
3E	0	1				1
3F	7	5	1		7	13
3G	0	2	1	1		4
4A	0	3	1			4
4B	20			2	15	17
4C	11		1	1	5	7
4D	7				5	5
4E	21	1		1	13	15
4F	0	2				2

Zaterdag 20 september 2025

Middag:

Sectie	Capaciteit parkeervakken	Straat	In verharde voortuinen	Fout	Parkeervak	Totaal geparkeerd
1A	0		2			2
1B	0	5	3			8
1C	0	1				1
2A	0	4	3			7
2B	0	3	2			5
3A	0		1			1
3B	4			1	4	5
3C	0					0
3D	7			4	6	10
3E	0					0
3F	7	2	1		7	10
3G	0	3	1			4
4A	0	3	1			4
4B	20			5	16	21
4C	11		1	1	5	7
4D	7				7	7
4E	21			3	12	15
4F	0	1				1

Avond:

Sectie	Capaciteit parkeervakken	Straat	In verharde voortuinen	Fout	Parkeervak	Totaal geparkeerd
1A	0		1			1
1B	0	4	5	1		10
1C	0	1				1
2A	0	5	5			10
2B	0	3	1			4
3A	0		1			1
3B	4	1		2	4	7
3C	0					0
3D	7			4	6	10
3E	0	1				1
3F	7	4	1		7	12
3G	0	4	1	1		6
4A	0	2	1			3
4B	20			6	17	23

4C	11			1	6	7
4D	7				7	7
4E	21			2	15	17
4F	0	2				2

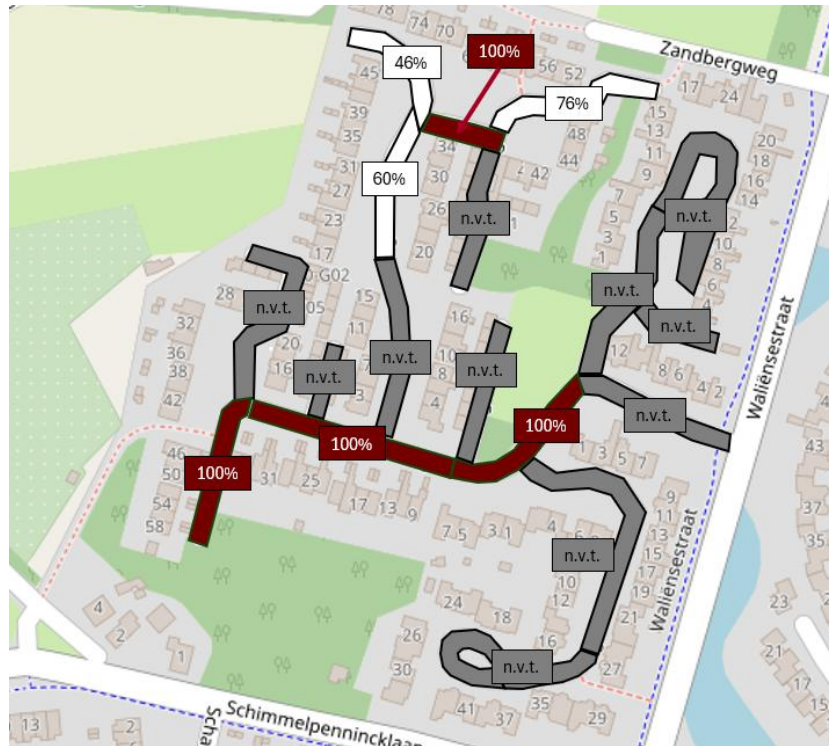
Zondag 21 september 2025

Middag:

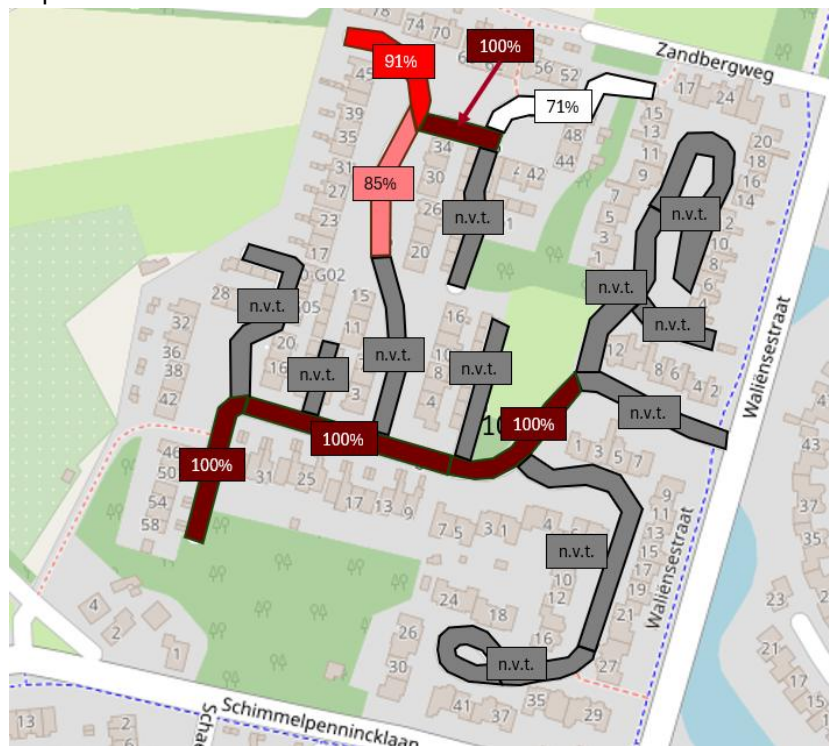
Sectie	Capaciteit parkeervakken	Straat	In verharde voortuinen	Fout	Parkeervak	Totaal geparkeerd
1A	0		1			1
1B	0	4	5	1		10
1C	0	1				1
2A	0	4	5			9
2B	0	3				3
3A	0		2	1		3
3B	4		1	1	3	5
3C	0	5				5
3D	7		1	5	5	11
3E	0	1				1
3F	7	5			5	10
3G	0	2	1	1		4
4A	0					0
4B	20			4	16	20
4C	11				5	5
4D	7				7	7
4E	21			3	11	14
4F	0	4				4

Maximale bezettingsgraad parkeervakken

Juli 2025:

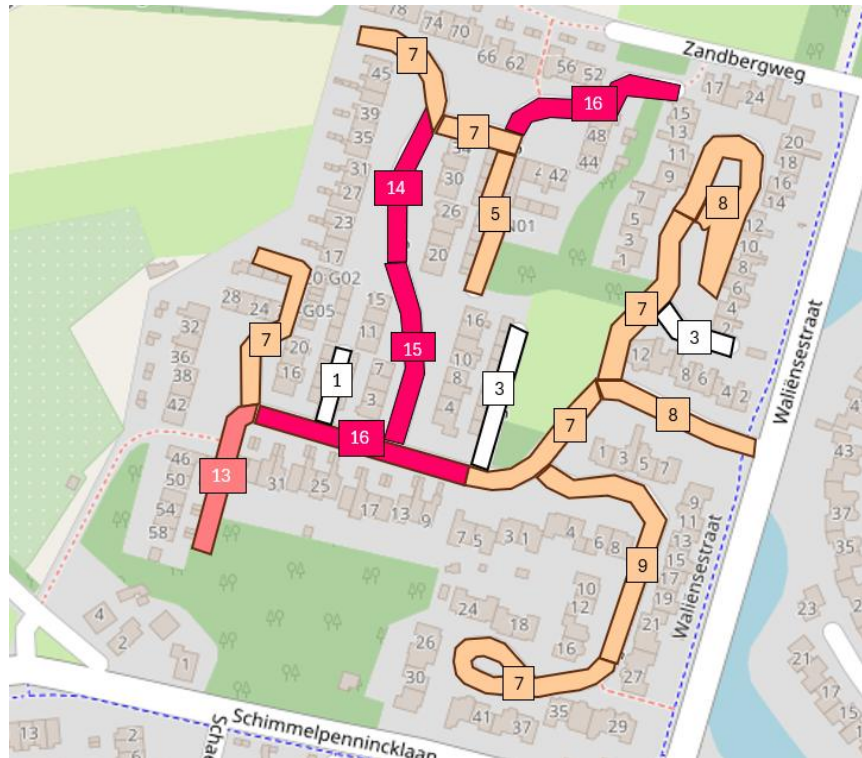


September 2025:



Maximale parkeerbehoefte

Juli 2025:



September 2025:

