

Parkeerbalans

Wederstaete Wierden



Elk project is haalbaar wanneer u
het bij Omega parkeert

Documentatie pagina

Opdrachtgever:	Goossen Te Pas B.V. T.a.v. Mevr. M. te Woerd Marssteden 200 7547 TD Enschede
Titel rapport:	Parkeerbalans Wederstaete Wierden
Project:	Wederstaete Wierden
Versie:	03-01-2023
Opsteller:	Adviesbureau Omega De heer J. J. van Schaik De heer M.J. van Schaik
Doelstelling:	1. Onderzoek naar de parkeervraag voortkomende uit de functies van het project conform de parkeerbeleidsregels van de gemeente Wierden

Inhoud

1.	Ontwikkeling	
1.1	Vraagstelling	Pagina 4
1.2	Uitgangspunten	Pagina 4
1.3	Leeswijzer	Pagina 5
2.	Parkeerbalans	
2.1	Aanpak berekening parkeervraag	Pagina 6
2.2	Normatieve parkeerbehoefte auto's conform gemeentelijk beleid bestaande situatie	Pagina 7
2.3	Maatgevende parkeerbehoefte	Pagina 7
2.4	Passende parkeernormen	Pagina 8
2.4.1	Autobezit doelgroep	Pagina 8
2.4.2	Bezoek	Pagina 9
2.4.3	Parkeren en verstedelijking onderzoek van de Provincie Zuid Holland	Pagina 10
2.4.4	Toepassing passende parkeernormen	Pagina 11
2.4.5	Parkeerbehoefte auto's conform passende parkeernormen	Pagina 12
2.4.6	Maatgevende parkeerbehoefte passende parkeernormen	Pagina 12
3.	Conclusies	Pagina 13

1. Ontwikkeling

Aan de hoek De Marke en de Nijverdalsestraat te Wierden wordt door Goossen Te Pas B.V. in samenwerking met Loostad, het project Wederstaete ontwikkeld. Het betreft 33 appartementen bestaande uit twee gebouwen, waarvan één met dure appartementen en één met sociale- en middeldure koopappartementen. De locatie betreft een braakliggend terrein.

1.1 Vraagstelling

Goossen Te Pas B.V. heeft Adviesbureau Omega het volgende gevraagd:

- Onderzoek naar de parkeervraag voortkomende uit de functies van het project conform de parkeerbeleidsregels van de gemeente Wierden
- Opstellen van de autoparkeerbalans met de maatgevende parkeerbehoefte.
- Voorstel en onderbouwing van de passende parkeernormen.

Afbeelding 1: Locatie



1.2 Uitgangspunten

Als basis voor het opstellen van deze rapportage is gebruik gemaakt van gegevens verstrekt door de opdrachtgever.

Ontvangen documenten:

E-mail opdrachtgever met gedetailleerde projectinformatie d.d.

- 14-12-2022.
- 22-12-2022.
- Bestemmingsplan "Wierden Dorp, herziening Wederstaete".

Parkeerbalans:

Als basis voor het opstellen van de parkeerbalans zijn de parkeernormen van de gemeente Wierden gehanteerd.

Planprogramma en parkeernormen project Wederstaete

Voor de appartementen worden de volgende parkeernormen aangehouden, conform de parkeernormen van de gemeente Wierden zoals vastgesteld op 10 juli 2018 in het "paraplubestemmingsplan Parkeren gemeente Wierden".

In het paraplubestemmingsplan wordt uitgegaan van de parkeernormen zoals weergegeven in de publicatie 381 december 2018. Bij iedere functie wordt in deze publicatie een maximum en minimum genoemd, als basis wordt bij nieuwe ontwikkelingen een gemiddelde hiervan gehanteerd.

Woningen:

- 11 appartementen koop categorie duur.
 - Per appartement 1,9 parkeerplaats (inclusief bezoekersparkeren van 0,3).
 - 17,6 parkeerplaatsen voor bewoners.
 - 3,3 voor bezoekers.
 - Totaal 20,9 parkeerplaatsen.
- 11 appartementen koop categorie midden.
 - Per appartement 1,7 parkeerplaats (inclusief bezoekersparkeren van 0,3).
 - 15,4 parkeerplaatsen voor bewoners.
 - 3,3 voor bezoekers.
 - Totaal 18,7 parkeerplaatsen.
- 11 appartementen categorie goedkoop
 - Per appartement 1,4 parkeerplaats (inclusief bezoekersparkeren van 0,3).
 - 12,1 parkeerplaatsen voor bewoners.
 - 3,3 voor bezoekers.
 - Totaal 15,4 parkeerplaatsen.

Parkeerbehoefte:

- Totaal 45 parkeerplaatsen voor bewoners
- Totaal 10 parkeerplaatsen voor bezoekers.

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt beschreven welke aanpak gehanteerd is bij de berekening van de parkeervraag en de passende parkeernormen die van toepassing zijn. In hoofdstuk 3 staan de conclusies verbonden aan dit rapport.

2. Parkeerbalans

De parkeerbalans geeft de verhouding tussen enerzijds de parkeervraag en anderzijds het parkeeraanbod van een bepaald gebied of project weer.

In hoofdstuk 2 is eerst de normatieve en maatgevende parkeerbehoefte berekend. Daarna is de passende maatgevende parkeerbehoefte berekend.

2.1 Aanpak berekening parkeervraag

Voor het berekenen van de parkeervraag wordt het aantal woningen en commerciële functies vanuit het planprogramma vermenigvuldigd met de gemeentelijke parkeernormen per functie. Met deze berekening wordt de normatieve parkeerbehoefte bepaald.

Bij de ontwikkeling, met verschillende functies en doelgroepen, is dubbelgebruik mogelijk en kan met de aanwezigheidspercentages de maatgevende of werkelijke parkeerbehoefte worden bepaald. Dit is de parkeerbehoefte die optreedt als de som van de parkeerbehoefte van alle functies tezamen op een bepaald tijdstip maximaal is.

De gemeente Wierden heeft in haar parkeerbeleid aangegeven de aanwezigheidspercentages conform de richtlijnen CROW te hanteren. De aanwezigheidspercentages zijn gebaseerd op de meest actuele CROW-publicatie 381. Deze parkeernormen worden zo nodig aangepast en onderbouwd zodat deze aansluiten bij de werkelijk parkeerbehoefte, voortkomend uit de functies van de ontwikkeling.

De situatie wordt bepaald door de relevante functies (wonen, kantoren, bedrijven, winkels en dergelijke), de stedelijkheidsgraad, inclusief bereikbaarheid per alternatieve vervoerswijze, de mogelijkheid tot parkeren, de ligging van het gebied en dergelijke.

Het project ligt qua gebiedstype "schil centrum" met een stedelijkheidsgraad "weinig stedelijk".

2.2 Normatieve parkeerbehoefte auto's conform gemeentelijk beleid

De normatieve parkeerbehoefte bedraagt in deze berekening:

- 45 parkeerplaatsen voor de bewoners.
- 10 parkeerplaats voor bezoekers.

2.3 Maatgevende parkeerbehoefte

Met de parkeerbalans wordt de (on)balans tussen parkeervraag en aanbod, binnen een bepaald gebied, berekend. Voor de verschillende functies, valt de parkeervraag van de functies niet samen met de factor tijd.

Gecombineerd gebruik is dan mogelijk zodat per saldo ook met een lager aantal parkeerplaatsen dan met het gestapelde normatieve aantal kan worden volstaan. De parkeervraagberekening is voor het project gemaakt op basis van de functies met de daarbij behorende parkeernormen en aanwezigheidspercentages op verschillende momenten van de week.

De onderstaande tabellen geven de berekeningen aan van de maatgevende parkeerbehoefte gebaseerd op de huidige vigerende parkeernorm. De gemeente Wierden heeft in haar Nota Parkeernormering aangegeven, de aanwezigheidspercentages conform de richtlijnen CROW te hanteren. In het rapport worden de meest actuele richtlijnen, conform de CROW-publicatie 318 december 2018, aangehouden.

Tabel 2: Tabel aanwezigheidspercentages conform berekening gemeente Wierden

Maatgevende parkeerbehoefte											
Aanwezighedspercentages											
functie	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	zaterdag overdag	zaterdag avond	zaterdag nacht	zondag overdag	zondag avond	zondag nacht	koop avond
Woningen											
Bewoners	50%	50%	90%	100%	60%	80%	100%	70%	80%	100%	80%
Bezoekers	10%	20%	80%	0%	60%	100%	0%	70%	70%	0%	70%

Tabel 3: Gelijktijdige parkeerbehoefte per functie en totaal maatgevende parkeerbehoefte

Gelijktijdige parkeerbehoefte											
functie	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	zaterdag overdag	zaterdag avond	zaterdag nacht	zondag overdag	zondag avond	zondag nacht	koop avond
Woningen											
Bewoners	23	23	41	45	27	36	45	32	36	45	36
Bezoekers	1	2	8	0	6	10	0	7	7	0	7
	24	25	49	45	33	46	45	39	43	45	43

Maatgevende behoefte: **49** parkeerplaatsen

De gelijktijdige of maatgevende parkeerbehoefte, op basis van de parkeernormen zoals weergegeven parkeerbeleid van de gemeente Wierden, bedraagt **49** parkeerplaatsen.

2.4 Passende parkeernormen

De CROW publicatie kent bij iedere functie een minimum en maximum parkeernorm. Veelal wordt, bij nieuwe ontwikkelingen, het gemiddelde van de minimum en maximum norm gehanteerd. Zoals omschreven in de CROW-publicatie 318 op blz. 17: *"Bij het toepassen van de parkeerkencijfers als norm is een waarschuwing op zijn plaats. De parkeerkencijfers zijn nooit ontwikkeld om als norm te dienen. Zij zijn ontwikkeld als hulpmiddel voor de ontwerper: om een orde van groot uit te rekenen"*

Voor de toepassing van de (passende) juiste norm, hetzij maximaal, minimaal of een gemiddelde van beide is het noodzakelijk de keuze te onderbouwen.

Als uitgangspunten voor een passende parkeernorm zijn de volgende onderdelen meegenomen:

- Autobezit Wierden (2.4.1).
- Bezoek (2.4.2).
- Parkeren en verstedelijking onderzoek van de Provincie Zuid Holland (2.4.3)

2.4.1 Autobezit doelgroep

De werkelijke parkeervraag is berekend op basis van het autobezit in de buurt conform de informatie van het C.B.S.^{1&2}. Het C.B.S. heeft voor postcode 7641At/m 7642X waaronder ook de ontwikkeling Wederstaete valt, in kaart gebracht dat het gemiddelde autobezit 1,2 per woning bedraagt.

Tabel 4: autobezit voor de postcode 7641A t/m 7642X

Postcodes	Gemiddeld aantal auto's	Aantal huishoudens
7641A t/m 7642X	1,2	6.005

1. Bron: CBS Centraal Bureau voor de Statistiek. (2021, 4 februari). *Autobezit per huishouden, januari 2020*. Geraadpleegd op 03 januari 2023, van <https://www.cbs.nl/nl-nl/maatwerk/2022/12/autobezit-per-huishouden-januari-2020>
2. Bron: Woonplaats Wierden in cijfers en grafieken (update 2022!). (2022, 15 december). AlleCijfers.nl. <https://allecijfers.nl/woonplaats/Wierden/> Geraadpleegd op 03 januari 2023.

2.4.2 Bezoek

Uit recent onafhankelijk onderzoek, uitgevoerd door onder andere Technische Universiteit Delft, is gebleken dat het parkeerkencijfer voor bezoekers een aanpassing verdient. In het geval van het project Wederstaete, dat valt binnen de categorie schilcentrum, komt uit het onderzoek naar voren dat een norm van 0,3 per wooneenheid aangepast kan worden naar een norm van 0,15.³

Afbeelding 2: Parkeerkencijfer bezoekersparkeren

Voorstel voor aanpassing parkeerkental en aanwezigheidspercentages bezoekersparkeren

Op grond van het uitgevoerde onderzoek stellen wij vast dat het parkeerkental en de aanwezigheidspercentages aanpassing verdienen.

Zeker voor de stedelijke gebieden (stedelijkheidsgraad van zeer sterk stedelijk t/m matig stedelijk) stellen wij de volgende indeling voor:

- Centrum: 0,1 parkeerplaats per woning
- Schil centrum: 0,1 parkeerplaats per woning
- Rest bebouwde kom (gereguleerd parkeren): 0,1 parkeerplaats per woning
- Rest bebouwde kom (niet gereguleerd parkeren): 0,15 parkeerplaats per woning
- Buitengebied: PM

Voor weinig stedelijke en niet stedelijk gebieden (met vaak minder alternatieve vervoerwijzen beschikbaar) zou ook aan 0,15 parkeerplaats per woning kunnen worden gedacht.

Ook voor de aanwezigheidspercentages worden op basis van het onderzoek aanpassingen voorgesteld.

3. Bron: Op initiatief van de redactie van Vexpansie is een onderzoek gedaan naar kenmerken van bezoekersparkeren. Vexpan is een verenging voor parkeren. Leden van Vexpan delen hun kennis en zijn actief betrokken in verschillende commissies en projectgroepen. Dit onderzoek is uitgevoerd door de [technische Universiteit Delft](#) en [Sweco](#). Daarbij is gebruik gemaakt van gegevens over het gebruik van bezoekersregelingen in 16 steden. Hiermee is een stap gezet naar meeronderbouwde, gedifferentieerde parkeerkencijfers voor bezoekersparkeren.

2.4.3 Parkeren en verstedelijking onderzoek van de Provincie Zuid Holland

De Amerikaanse professor Donald Shoup beschrijft in zijn boek *The High Cost of Free Parking* dat parkeernormen leiden tot hogere woningprijzen, lagere dichtheden, subsidiëring van het autobezit en een toename van het autogebruik ten koste van andere vervoersmiddelen⁴.

De kosten van de te realiseren parkeerplaatsen worden verwerkt in de overige kosten van het vastgoedproject. Dit zorgt ervoor dat de parkeerkosten verschuiven naar de hypotheek- of huurkosten waardoor de kosten van het bezitten van een auto dalen, terwijl woonkosten stijgen. Shoup stelt daarnaast dat parkeernormen niet alleen leiden tot hogere woningprijzen door de extra constructiekosten, maar ook doordat parkeernormen leiden tot een verminderd woningaanbod. Er worden in het boek van de Amerikaanse professor vele casestudies aangehaald die erop wijzen dat parkeernormen leiden tot hogere woningprijzen en lagere dichtheden. Deze relatie is ook in Nederland aangetoond. Het Ministerie en de Provincie Zuid-Holland heeft acht binnenstedelijke gebiedsontwikkelingen onderzocht op belemmeringen voor realisatie⁵. Naast gebruikelijke belemmeringen als milieucontouren en projectfinanciering was de parkeernorm een belangrijke oorzaak voor het achterblijven van woningproductie (Provincie Zuid-Holland, 2017).

Het rapport becijferde dat er door de parkeeropgave 20% minder woningen werden ontwikkeld. Lagere dichtheden zijn het gevolg; het rapport stelt dat deze 20% precies het verschil is tussen een stedelijke en suburbane dichtheid. Naar aanleiding van het onderzoek heeft Provincie Zuid-Holland gemeenten, ontwikkelaars en corporaties gevraagd recente ontwikkelingen aan te dragen waarbij de parkeeropgave een negatief effect heeft gehad op gebiedsontwikkelingen. De totale desinvestering van de verzamelde projecten was zeventien miljoen euro (Provincie Zuid-Holland, 2017). In een gezamenlijk artikel van Rijkswaterstaat en de Provincie Zuid-Holland kwam naar voren dat bij zeven nieuwbouwprojecten van corporaties in Den Haag bijna twee derde van de gerealiseerde parkeerplaatsen leegstond. Daar waar er gemiddeld bijna 0,5 parkeerplaatsen per woning waren gerealiseerd, werden er gemiddeld 0,16 per huishouden gebruikt.

4. Bron: Voorstel van het college inzake nota Parkeernormen Den Haag Gemeente Den Haag. (2011, 26 oktober). Parkeernormen gemeente Den Haag. Geraadpleegd op 2 januari 2023, van <https://denhaag.raadsinformatie.nl/modules/13/Overige%20bestuurlijke%20stukken/74615>

5. Bron: Parkeren en verstedelijking - PDF Free Download. (2014, 9 april). Parkeren en verstedelijking. Geraadpleegd op 2 januari 2023, van <https://docplayer.nl/51871542-Parkeren-en-verstedelijking.html>

2.4.4 Toepassing passende parkeernormen

De parkeernormen sluiten veelal niet aan bij de daadwerkelijke parkeerbehoefte. Uit ervaring van Adviesbureau Omega blijkt dat het strikt hanteren van de parkeernormen leidt tot onnodige ruime parkeernormen, -hogere kosten en waardevolle openbare ruimte verspilling.

Om deze redenen zet Adviesbureau Omega de parkeernorm tegen de daadwerkelijke parkeerbehoefte af met als doel om alle belangstellende -van gemeente, tot opdrachtgever, tot gebruikers tot bewoners - de beste maatgevende parkeeroplossing te bieden. De gemeente Wierden geeft aan de parkeernormen van de CROW-publicatie 381 december 2018 te hanteren, hierbij wordt per functie een minimale en een maximale norm genoemd.
Gebaseerd op het bovenstaande zijn passende parkeernormen van toepassing.

Overzicht passende parkeernormen project Wederstaete Wierden:

- 2.4.1 Autobezit op postcode.
- 2.4.2 Bezoekersparkeren voor vergelijkbare gebieden bedraagt 0,15 per wooneenheid. Gezien de landelijke ligging van Wierden wordt een parkeerkencijfer van 0,2 in de berekening gehanteerd.

2.4.5 Parkeerbehoefte auto's conform passende parkeernormen

De normatieve parkeerbehoefte bedraagt in deze berekening totaal 47 parkeerplaatsen

Parkeerplaatsen:

- Aantal parkeerplaatsen voor bewoners bedraagt $33 \times 1,2$ per appartement = 39,6 afgerond 40 parkeerplaatsen.
- Aantal parkeerplaatsen voor bezoekers van de wooneenheden bedraagt $33 \times 0,2 = 6,6$ afgerond 7 parkeerplaatsen.

2.4.6 Maatgevende parkeerbehoefte passende parkeernormen

De gelijktijdige of maatgevende parkeerbehoefte, op basis van de parkeernormen zoals weergegeven in de beleidsregeling parkeernormen van de gemeente Wierden, bedraagt **42 parkeerplaatsen**.

Tabel 5: Tabel aanwezigheidspercentages conform berekening gemeente Wierden

Maatgevende parkeerbehoefte											
Aanwezighedspercentages											
functie	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	zaterdag overdag	zaterdag avond	zaterdag nacht	zondag overdag	zondag avond	zondag nacht	koop avond
Woningen											
Bewoners	50%	50%	90%	100%	60%	80%	100%	70%	80%	100%	80%
Bezoekers	10%	20%	80%	0%	60%	100%	0%	70%	70%	0%	70%

Tabel 6: Gelijktijdige parkeerbehoefte per functie en totaal maatgevende parkeerbehoefte

Gelijktijdige parkeerbehoefte											
functie	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	zaterdag overdag	zaterdag avond	zaterdag nacht	zondag overdag	zondag avond	zondag nacht	koop avond
Woningen											
Bewoners	20	20	36	40	24	32	40	28	32	40	32
Bezoekers	1	1	6	0	4	7	0	5	5	0	5
	21	21	42	40	28	39	40	33	37	40	37

Maatgevende behoefte: **42** parkeerplaatsen

3. Conclusies

Conclusie 1

De gelijktijdige parkeerbehoefte conform de gemeentelijke parkeernormen, bedraagt op het maatgevende moment **49 parkeerplaatsen**.

Conclusie 2

De gelijktijdige parkeerbehoefte conform passende parkeernormen, bedraagt op het maatgevende moment **42 parkeerplaatsen**.



Elk project is haalbaar
wanneer u het bij
Omega parkeert

