

Opdrachtgever	Gemeente Nieuwegein
Datum	16 november 2023
Auteur	Danny van Beusekom
Kenmerk	015215.2023072.N1.04
Pagina	1/13

Onderbouwing parkeernorm Nieuwegein Centrum

1. Inleiding

Het parkeerbeleid van de gemeente Nieuwegein is opgenomen in de Nota Parkeren 2011-2015 en het Koersdocument Parkeren 2020-2025.

In 2019 is de parkeernorm voor de Binnenstad (City) in Nieuwegein naar beneden bijgesteld.

De Afdeling heeft in haar uitspraak van 26 april 2023 (ECLI:NL:RVS:2023:1632) aangegeven dat de nieuwe parkeernorm onvoldoende gemotiveerd is. De gemeente Nieuwegein wil daarom een parkeernorm vaststellen op basis van een verbeterde onderbouwing. De gemeente heeft Goudappel B.V. gevraagd onderzoek te doen naar een passende parkeernorm per type woning in de Binnenstad (City). De overkoepelende visie uit 2017/2020 moet daarvoor geactualiseerd worden.

2. Parkeerbehoefte van de bezoekers van appartementen

Het aandeel bezoekers binnen de parkeerkencijfers uit CROW publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren' is standaard 0,3 parkeerplaats per woning. Voor de projectlocatie kan volstaan worden met een lagere parkeernorm om de volgende redenen:

- Het woonprogramma voorziet voornamelijk in sociale, goedkope en middeldure woningen. Uit het artikel 'Parkeerkencijfers voor bezoek aan bewoners: de grote onbekende' (zie bijlage 1 voor het artikel inclusief een redactioneel advies van Vexpan over het bezoekersparkeren) blijkt dat de parkeerbehoefte in sterk stedelijke gebieden (zoals Nieuwegein) lager is dan 0,3.
- In de Binnenstad (City) is er betaald parkeren, dat ervoor zorgt dat bezoekers minder per auto zullen komen.
- In de Binnenstad (City) is er hoogwaardig openbaar vervoer (tram en bus) aanwezig en wordt er geïnvesteerd in het OV-knooppunt (verhoging van de capaciteit van de

tramperrons, verhoging van de frequentie van de trams, provincie en gemeente werken vanuit het MIRT aan een verdere capaciteitsverbetering van het spoor & vergroting van de capaciteit van het busstation van 6 naar 9 perrons).

- De Binnenstad (City) is goed bereikbaar per fiets en er wordt geïnvesteerd in regionale fietspaden en -parkeervoorzieningen.

Hiermee wordt voldaan aan de kenmerken van een centrumgebied: een gemengd woonprogramma, de aanwezigheid van betaald parkeren (gereguleerd parkeren) en goede alternatieven voor de auto: fiets en hoogwaardig openbaar vervoer.

Uit het artikel 'Parkeerkencijfers voor bezoek aan bewoners: de grote onbekende' (zie bijlage 1) volgt het voorstel om voor zeer sterk stedelijke, sterk stedelijke en matig stedelijk gemeenten uit te gaan van de volgende bewonersparkeernorm:

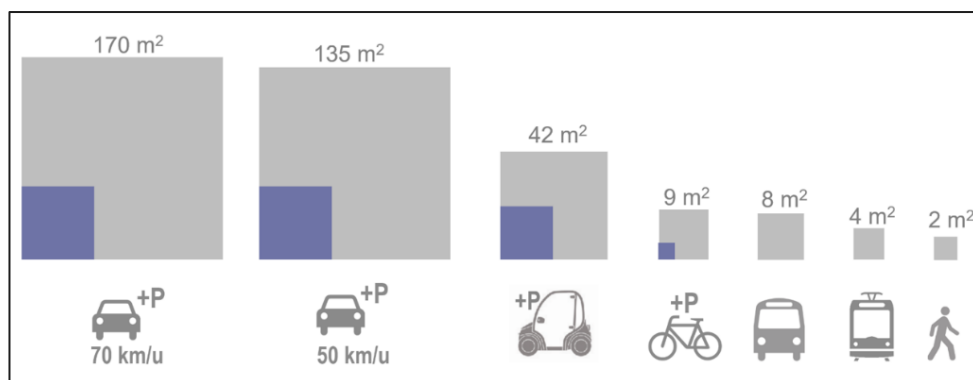
- centrum: 0,1 parkeerplaats per woning;
- schil centrum: 0,1 parkeerplaats per woning;
- rest bebouwde kom (gereguleerd parkeren): 0,1 parkeerplaats per woning;
- rest bebouwde kom (niet gereguleerd parkeren): 0,15 parkeerplaats per woning.

De gemeente Nieuwegein heeft als stedelijkheidsgraad 'sterk stedelijk' (bron: CBS) en het plangebied bevindt zich in het centrum. De bezoekersparkeernorm van 0,1 parkeerplaats per woning is daarmee een adequate norm voor het opvangen van de bezoekersparkeerbehoefte van de woningen.

3. Parkeerbehoefte van de bewoners

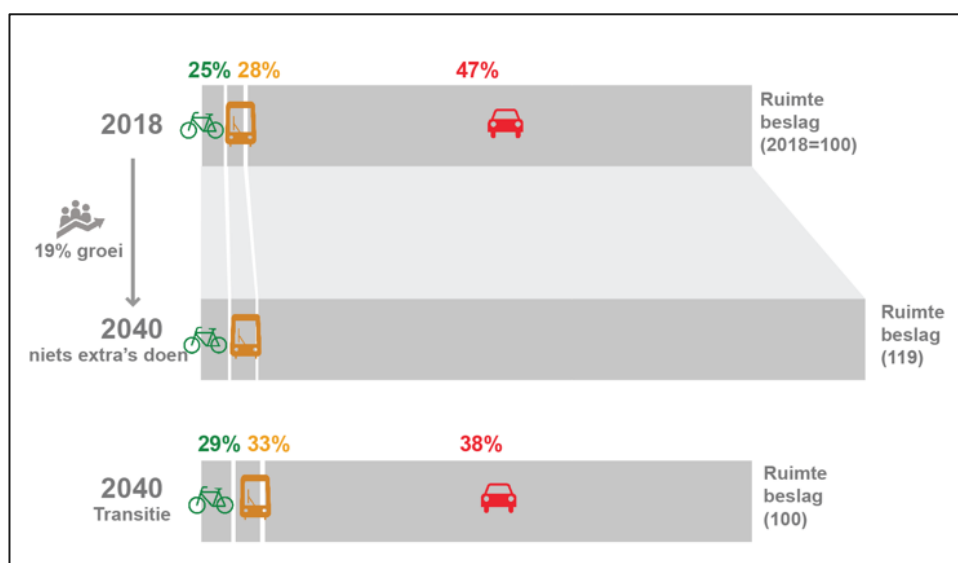
3.1 Inleiding

Verdichting van het stedelijk netwerk (bijvoorbeeld de woningbouwontwikkeling in de Binnenstad van Nieuwegein) levert extra verkeersbewegingen op de bestaande infrastructuur op. Vanuit bereikbaarheids-, leefbaarheids- en gezondheidsdoelstellingen is het wenselijk de automobilititeit in stedelijk gebied zoveel mogelijk te beperken. Uitlaatgassen en geluid zetten de leefbaarheid onder druk. Ook vanuit de kwaliteit van de openbare ruimte is het gewenst kritisch te kijken naar autobezit en -gebruik: auto's hebben namelijk veel meer ruimte nodig dan openbaar vervoer, fietsers en voetgangers (zie figuur 3.1). Juist in hoogstedelijk gebied is er behoefte aan openbaar groen en een prettig vormgegeven openbare ruimte. Daarom is het van belang kritisch te kijken naar autobezit en -gebruik (en dus ook naar de parkeernorm).



Figuur 3.1: Ruimtegebruik mobiliteit per persoon

De gemeente wil het gebruik van duurzame vormen van mobiliteit stimuleren, zodat er sprake is van een aantrekkelijke fysieke omgeving op het gebied van verkeersdoorstroming, luchtkwaliteit, stikstof en geluid. Het beperken van de hoogte van de parkeernorm én het investeren in mobiliteitsalternatieven als de fiets, het openbaar vervoer en deelmobiliteit kunnen hier invulling aan geven. Het doel van de mobiliteitstransitie is om ruimtelijk te verdichten, zonder dat dit leidt tot een hoger aantal motorvoertuigbewegingen (zie figuur 3.2).



Figuur 3.2: Prioriteit voor ruimte-efficiënte en duurzame mobiliteit

Met het parkeerbeleid van de gemeente is het mogelijk om in te zetten op maatwerk, waarbij rekening wordt gehouden met de beoogde doelgroep, de specifieke projectlocatie en veranderende fysieke omstandigheden (zoals de verdichting binnen Nieuwegein Centrum).

3.2 Huidig personenautobezit

Microdata van CBS geven inzicht in het huidig personenautobezit in de Binnenstad (City). De gegevens betreffen het autobezit per bewoonde woning. Deze zijn gebaseerd op basis van het combineren van gegevens van Goudappel (afkomstig uit eigen analysebestanden/bronnen) en niet-openbare microdata van CBS over autobezit (inclusief leaseauto's), woningvoorraad, type, grootte en eigendomssituatie van de woning. De oorspronkelijke CBS-microdata blijven altijd binnen de volledig afgesloten netwerkomgeving van CBS en alleen resultaten van bewerkingen/statistische gegevens die niet naar personen te herleiden is, kunnen worden geëxporteerd. En om in deze geëxporteerde gegevens ook nog 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.

De gegevens zijn gebaseerd op data van alle kentekenplichtige voertuigen zoals geregistreerd bij de Dienst Wegverkeer (RDW). Deze data bevatten gegevens van personenauto's van natuurlijke en rechtspersonen, zowel het actieve park als de bedrijfsvoorraad en uitgevallen voertuigen uit het jaar ervoor (bijvoorbeeld ten gevolge van sloop en export). Voor alle andere voertuigsoorten bevat het bestand alleen actieve voertuigen die in bezit zijn van een auto is afgebakend op personenauto's en bestelauto's.

De gebruikte gegevens betreffende woningvoorraad, eigendomssituatie, huishoudsamenstelling en RDW-gegevens hebben betrekking op de situatie per 1 januari 2022. Het 'bezit'/gebruik van een leaseauto heeft betrekking op het jaar 2020. De data geven een diepgaand beeld met betrekking tot het aantal auto's per buurt dat 's avonds en 's nachts geparkeerd zal staan.

In figuur 3.3 zijn de gegevens van het dashboard weergegeven.



Figuur 3.3: Personenautobezit per woning (Nieuwegein Stadscentrum)

Het personenautobezit per appartement varieert op dit moment tussen de 0,55 en 1,30 personenauto, afhankelijk van de grootte van het appartement.

In deze waarden is nog geen rekening gehouden met deelmobiliteit en ook is er geen verschil gemaakt tussen (sociale) huur- en koopappartementen.

Tevens is het vanuit de gewenste mobiliteitstransitie (zie paragraaf 3.1) voor de gemeente Nieuwegein onwenselijk de huidige parkeerbehoefte te volgen. De gemeente Nieuwegein wil een sturend parkeerbeleid volgen, zodat het personenautobezit in de Binnenstad (City) beperkt wordt en andere vervoerwijzen als de fiets en het openbaar vervoer prioriteit krijgen. Om die reden wordt een strengere parkeernorm gehanteerd (zie paragraaf 3.3). Dit is mogelijk, omdat in de Binnenstad (City) een parkeerregiem geldt. Het eigen autobezit wordt hiermee beperkt, omdat bewoners niet 'gratis' gebruik kunnen maken van de parkeerruimte.

3.3 Voorstel voor de bewonersparkeernorm

CROW publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren' wordt vaak landelijk als basis gebruikt voor het bepalen van de parkeernorm. De publicatie gaat uit van een gebiedsindeling:

- Stedelijkheidsgraad, hier: sterk stedelijk¹.
- Binnen of buiten de bebouwde kom, hier: binnen de bebouwde kom.
- Centrum, schil centrum of rest van de bebouwde kom, hier: centrum.

CROW publicatie 381 werkt voorts met een bandbreedte (minimum – maximum). Vanwege de investeringen in fiets en openbaar vervoer en de inzet op de mobiliteitstransitie wordt voor het gebied Nieuwegein Centrum gebruik gemaakt van de minimale parkeerkencijfers. De minimale parkeerkencijfers van CROW zijn weergegeven in tabel 3.1. Hierbij is nog geen vertaling opgenomen naar de grootte van de woning.

	bewonersparkeernorm	bezoekersparkeernorm	totaal
sociaal huurappartement	0,3	0,3	0,6
goedkoop/middelduur huurappartement	0,3	0,3	0,6
duur huurappartement	0,6	0,3	0,9
goedkoop koopappartement	0,5	0,3	0,8
middelduur koopappartement	0,6	0,3	0,9
duur koopappartement	0,7	0,3	1,0

Tabel 3.1: Minimale parkeerkencijfers CROW sterk stedelijk – centrum

Voor het bezoekersdeel wordt ingezet op 0,1 in plaats van 0,3 parkeerplaats per woning (zie de eerdere onderbouwing in hoofdstuk 2). In tabel 3.2 is een voorstel voor de parkeernorm naar grootte van het appartement opgenomen.

¹ Bron: <https://opendata.cbs.nl/#/CBS/nl/dataset/85067NED/table>

	grootte	bewonersparkeernorm	bezoekersparkeernorm
sociaal huurappartement	tot 80 m ² GO	0,3	0,1
goedkoop/middelduur huurappartement	tot 80 m ² GO	0,3	0,1
duur huurappartement	groter dan 80 m ² GO	0,6	0,1
goedkoop koopappartement	tot 50 m ² GO	0,5	0,1
middelduur koopappartement	50 m ² tot 80 m ² GO	0,6	0,1
duur koopappartement	groter dan 80 m ² GO	0,7	0,1

Tabel 3.2: Bewoners- en bezoekersparkeernorm

4. Deelmobiliteit

Met deelmobiliteit is het mogelijk om in te zetten op een duurzame vorm van mobiliteit. In CROW publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren' is aangegeven dat een deelauto 4 tot 8 normale personenauto's vervangt. De gekozen reductiefactor door de gemeente Nieuwegein (1 deelauto vervangt 5 normale personenauto's) is passend binnen deze range.

De reductie geldt niet voor de volledige bewonersparkeervraag: dit zou betekenen dat de volledige parkeerbehoefte van bewoners opgelost kan worden met deelauto's en dat is niet de verwachting. In een vergelijkbare gemeenten zoals Amstelveen² en Haarlemmermeer³ wordt gerekend met maximaal 20% reductie van de parkeerbehoefte van bewoners. Het voorstel is om dit percentage ook te laten gelden voor Nieuwegein Centrum.

Bij de inzet van deelmobiliteit geldt dus dat per 5 gereduceerde parkeerplaatsen 1 deelauto dient te worden aangeboden.

² Bron: <https://repository.officiële-overheidspublicaties.nl/externebijlagen/exb-2021-13455/1/bijlage/exb-2021-13455.pdf>

³ Bron: <https://repository.officiële-overheidspublicaties.nl/externebijlagen/exb-2018-10128/1/bijlage/exb-2018-10128.pdf>

	grootte	bewonersparkeernorm exclusief reductie deelmobiliteit	bewonersparkeernorm inclusief reductie deelmobiliteit
sociaal huurappartement	tot 80 m ² GO	0,3	0,24
goedkoop/middelduur huurappartement	tot 80 m ² GO	0,3	0,24
duur huurappartement	groter dan 80 m ² GO	0,6	0,48
goedkoop koopappartement	tot 50 m ² GO	0,5	0,4
middelduur koopappartement	50 m ² tot 80 m ² GO	0,6	0,48
duur koopappartement	groter dan 80 m ² GO	0,7	0,56

Tabel 4.1: Bewonersparkeernorm zonder en met deelmobiliteit

5. Parkeerbehoefteberekening

Op basis van een representatief woonprogramma zonder deelmobiliteit is de parkeerbehoefte berekend (zie tabel 5.1).

segment	parkeernorm bewoners	parkeernorm bezoekers	% woningen	aantal woningen	aantal parkeerplaatsen bewoners	aantal parkeerplaatsen bezoekers
sociaal tot 80 m ² GO	0,3	0,1	45%	617	185,1	61,7
goedkoop/middel duur huur tot 80 m ² GO	0,3	0,1	24%	329	98,7	32,9
duur huur groter dan 80 m ² GO	0,6	0,1	15,5%	212	127,2	21,2
duur koop appartement groter dan 80 m ² GO	0,7	0,1	15,5%	212	148,4	21,2
totaal			100%	1.370	559,4 (560)	137

Tabel 5.1: Parkeerbehoefte representatief woonprogramma zonder deelmobiliteit

Als gevolg van de deelmobiliteit kan de parkeerbehoefte van bewoners (559,4 parkeerplaatsen) kan de parkeerbehoefte maximaal met 20% gereduceerd worden: $20\% \times 559,4 = 111,9$ parkeerplaatsen reductie. Voor deelauto's moeten dan $(111,9 / 5 =) 22,4$ (23) parkeerplaatsen gerealiseerd worden. De parkeerbehoefte inclusief deelmobiliteit is daarmee:

- 559,4 parkeerplaatsen voor bewoners;
- 137 parkeerplaatsen voor bezoekers;

- minus 111,9 parkeerplaatsen als gevolg van deelauto's;
- plus 22,4 deelauto's;
- **totaal: 606,9 (607) parkeerplaatsen.**

De gemiddelde parkeernorm voor het representatieve programma is daarmee (607 / 1.370
=>) 0,44 parkeerplaats per woning.

6. Conclusie

Uit het onderzoek blijkt dat de gebruikte parkeernorm in het bestemmingsplan Binnenstad (City) Nieuwegein lager is dan het huidige personenautobezit per appartement in dit gebied.

In verband met het bevorderen van duurzame vormen van mobiliteit (in verband met het creëren of in stand houden van een aantrekkelijke fysieke ruimte) onder meer door de aanwezigheid van betaald parkeren en de investeringen in het OV-knooppunt en de regionale fietsroutes, wordt voorgesteld om voor de bewonersparkeernorm gebruik te maken van de minimale parkeerkencijfers uit CROW-publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren', horende bij een centrumlocatie in sterk stedelijk gebied.

Uit onderzoek blijkt dat de parkeernorm voor bezoekers (in CROW-publicatie 381 0,3 parkeerplaats per woning) te hoog is. In gebieden met betaald parkeren is 0,1 parkeerplaats per woning voor bezoekers voldoende.

De parkeernormen zijn samengevat weergegeven in tabel 6.1.

	grootte	bewonersparkeernorm exclusief reductie deelmobiliteit	bewonersparkeernorm inclusief reductie deelmobiliteit	bezoekersparkeernorm
sociaal huurappartement	tot 80 m ² GO	0,3	0,24	0,1
goedkoop/middelduur huurappartement	tot 80 m ² GO	0,3	0,24	0,1
duur huurappartement	groter dan 80 m ² GO	0,6	0,48	0,1
goedkoop koopappartement	tot 50 m ² GO	0,5	0,4	0,1
middelduur koopappartement	50 m ² tot 80 m ² GO	0,6	0,48	0,1
duur koopappartement	groter dan 80 m ² GO	0,7	0,56	0,1

Tabel 6.1: Parkeernormen

Bijlage 1

Parkeerkencijfer voor bezoek aan bewoners: de grote onbekende

Er is discussie over de hoogte van het parkeerkencijfer voor bezoekersparkeren. Ook is er weinig over de kenmerken van bezoekersparkeren bekend. Door de digitalisering komen nu veel data beschikbaar. Op basis daarvan is uitgebreid onderzoek gedaan naar de kenmerken van bezoekersparkeren, en is vervolgens een stap gezet naar meer onderbouwde, gedifferentieerde, parkeerkencijfers voor bezoekersparkeren.

TEKST MARLOU TIESINGA

Voor het ramen van de benodigde parkeercapaciteit in stedelijke ontwikkelingsstrategieën kan gebruik worden gemaakt van de kencijfers van het CROW. In deze kencijfers worden voor een groot aantal stedelijke functies (in de categorieën wonen, werken, detailhandel enz.) per standaard eenheid (bijvoorbeeld woning, of 100 m² bvo) waarden gegeven voor de daarbij behorende parkeerbehoefte. Omdat zelfs binnen de gedefinieerde deelcategorieën onderlinge verschillen voorkomen in parkeervraag en achterliggend bezoekgedrag wordt voor de parkeerkentallen een bandbreedte aangehouden. Daarnaast zijn ook externe factoren (locatiekenmerken) van belang. Om die reden wordt ook onderscheid gemaakt in verstedelijkingsniveau en in de ligging binnen het stedelijk gebied (centrum, schil, rest bebouwde kom en landelijk gebied).

BEZOEKERSPARKEREN

Dit werkt anders voor het bezoekersparkeren. In de parkeerkencijfers van woningen wordt ook een component voor bezoekersparkeren opgenomen. Dit betreft dus een kencijfer voor het bezoek van woningen. Het onderscheid in een bewoners- en een bezoekerscomponent in de parkeerkencijfers voor woningen wordt sinds 2004 door het CROW gemaakt. Daarvoor werd volstaan met één parkeerkencijfer per woningtype, waarmee de facto ook voor bezoekersparkeren een maximale aanwezigheid in de nacht werd aangehouden. Het aandeel bezoekersparkeren is destijds ingeschat op 0,3 pp/woning, ongeacht woningtype en locatie. Al geruime tijd is de ervaring dat het eerder arbitrair vastgelegde parkeerkencijfer voor bezoekersparkeren te hoog is. Daar waar voor het normale parkeren in woonwijken onderscheid wordt gemaakt voor locatiespecifieke kenmerken bij het bepalen van het aantal parkeerplekken, is dit voor bezoekersparkeren voor de functie wonen nog niet het geval. In eerder onderzoek van Spark, dat ook concludeerde dat het huidige kengetal voor bezoekersparkeren te hoog is, is niet ingegaan op het effect van locatiespecifieke kenmerken voor het aantal bezoekersparkeerbewegingen in een bepaalde woonwijk.

ONDERZOEK KENMERKEN BEZOEKERSPARKEREN

Door de introductie van digitale bezoekersregelingen in diverse gemeenten is de mogelijkheid ontstaan het feitelijk bezoekgedrag cijfermatig beter in beeld te brengen. In de bezoekersregeling worden bezoekers digitaal aan- en afgemeld. We kregen de

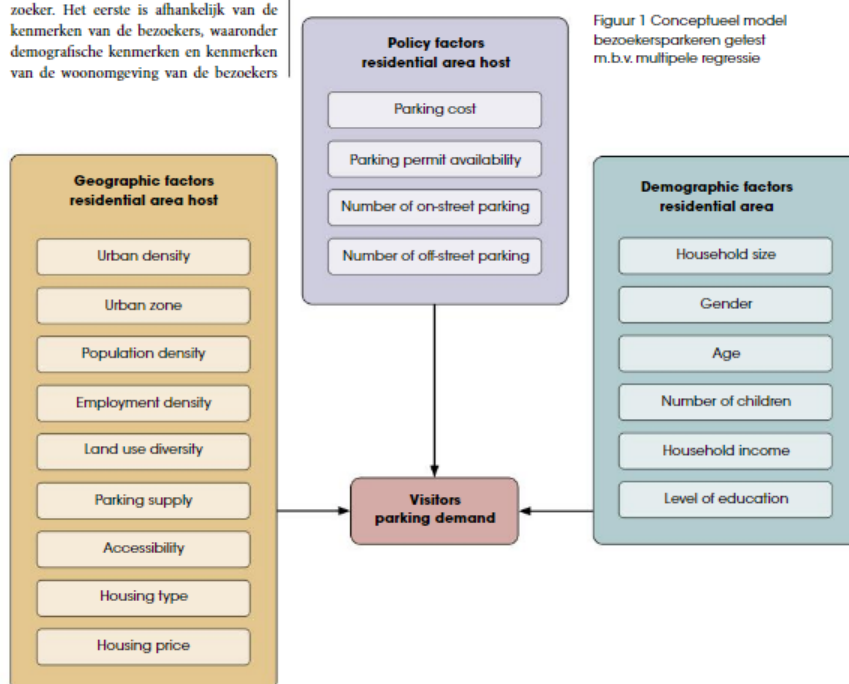
beschikking over de geanonimiseerde data over 2019 van de aantallen bezoekersparkkeerders in het gereuleerde gebied in een zestien steden.

Met deze data is een onderzoek uitgevoerd naar kenmerken van bezoekersparkeren, met het doel te komen tot beter inzicht in de kenmerken en de differentiatie in bezoekersparkeren, om daarmee te kunnen komen tot passender parkeercijfers voor bezoekersparkeren. De volledige rapportage is te vinden via de QR-code onderaan dit artikel.

Door middel van een literatuurstudie is in kaart gebracht welke factoren vanuit theoretisch oogpunt invloed hebben op de parkeerbehoefte van bewonersparkeren. Het resulterende conceptuele model laat zien dat bezoekersparkeren wordt beïnvloed door autobezit en autogebruik van de bezoeker. Het eerste is afhankelijk van de kenmerken van de bezoekers, waaronder demografische kenmerken en kenmerken van de woonomgeving van de bezoekers

(bijvoorbeeld stedelijkheid, parkeerbeleid). Het autogebruik van de bezoekers wordt beïnvloed door zowel kenmerken van de bezoeker als door kenmerken van het te bezoeken (parkeer-)gebied: de context-specifieke factoren. De context-specifieke factoren bestaan uit demografische, geografische en (parkeer-)beleidsmatige kenmerken van het te bezoeken gebied. Omdat de beschikbare data geen informatie bevatten over de kenmerken van de bezoekers is in deze studie alleen ingegaan op de lokale omstandigheden in het gebied van de be-

woner die bezoek ontvangt. Dit sluit goed aan op de basis van parkeernormen; in de praktijk kunnen parkeernormen voor bezoekersparkeren alleen worden gerelateerd aan de kenmerken van het te bezoeken gebied. In het conceptuele model wordt er dan ook van uitgegaan dat de behoefte aan parkeerplaatsen voor bezoekersparkeren wordt beïnvloed door demografische, geografische en beleidsmatige aspecten van de woonomgeving van de bewoner die bezoek ontvangt. In figuur 1 is het conceptuele model weergegeven.

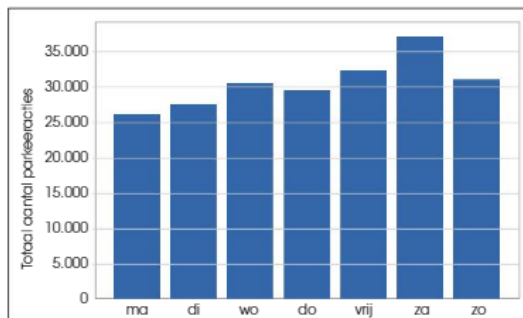


Figuur 1 Conceptueel model bezoekersparkeren getest m.b.v. multi-pele regressie

BEZOEKERSPARKEREN AFHANKELIJK VAN DEMOGRAFISCHE EN GEOGRAFISCHE FACTOREN

Dit conceptuele model is gebruikt om met behulp van de data over het gebruik van bezoekersvergunningen een meervoudig regressiemodel te schatten. Hiermee wordt onderzocht welke factoren nu de bezoekersparkeervraag kunnen verklaren. In deze studie is het gebruik van de bezoekersparkeervergunning in het jaar 2019 voor de stad Eindhoven gebruikt. De data bevatten informatie over datum, start- en eindtijd van de parkeerhandeling, de parkeerzone en de kenmerken van de vergunninghouder (dat is degene die bezoek ontvangt). Belangrijke kenmerken van de vergunninghouder zijn in dit verband leeftijd, geslacht en postcode. Aan de hand van de postcode zijn gegevens over demografische en geografische kenmerken van het gebied achterhaald met behulp van opendata.

De analyse van de parkeerdata tonen aan dat er aanmerkelijke verschillen zijn in het gebruik van de bezoekersvergunning tussen verschillende gebieden in het onderzoeksgebied. Daarnaast toont de data dat de drukste dag voor bezoekersparkeren zaterdag is, de avondperiode het tijdvak met het meeste bezoekersparkeerders, maar het verschil tussen overdag en 's avonds is kleiner dan oorspronkelijk werd verwacht. De regressieanalyse toont aan dat zowel demografische als geografische factoren van de bewoner van invloed zijn op de vraag naar bezoekersparkeren. Leeftijd was in het geschatte model de enige significante variabele voor demografische factoren, waarbij mensen tussen de 15 en 45 meer bezoekers aantrekken dan mensen in andere leeftijdsgroepen. Echter, de beschikbare data heeft onderzoek naar andere demografische factoren beperkt en het wordt vanuit theoretisch oogpunt verwacht dat ook andere demografische factoren het gebruik van bezoekersparkeren beïnvloeden. Dit behoeft verder onderzoek. Diverse geografische factoren op het vlak van de gebouwde omgeving blijken de vraag naar bezoekersparkeren te beïnvloeden. Het gaat dan om bevolkingsdichtheid en verschillende woningkenmerken (oudere huizen met een hogere parkeervraag, bij nieuwe huizen juist een lagere). Beschikbaarheid van parkeercapaciteit binnen loopafstand resulteert in een hogere



Figuur 2 Spreiding van het aantal parkeeracties van bezoekers over de week

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

vraag dan wanneer de loopafstand groter wordt, de afstand tot de snelweg en beschikbaarheid van openbaar vervoer hebben een omgekeerde invloed.

Dit toont aan dat het gebruik van bezoekersparkeren afhankelijk is van diverse factoren waarmee rekening gehouden kan worden om tot een meer nauwkeurige parkeernorm voor bezoekersparkeren te komen. Hierbij is het aan te bevelen te differentiëren op basis van de locatiespecifieke kenmerken van een woongebied in plaats van een vast kengetal. Daarmee is een grote onbekende in het parkeren in woongebieden iets minder onbekend geworden, hoewel er nog veel vragen onbeantwoord blijven. Verder onderzoek is nodig om ook de invloed van andere factoren, zoals beleidsgerelateerde factoren, te kunnen valideren. Daarmee kan

ook een verdere verfijning van de parkeerkentallen voor bezoekersparkeren worden bereikt.

Dit artikel is gebaseerd op het Master afstudeeronderzoek dat Mariou Tiesinga vanuit de TU Delft heeft uitgevoerd, begeleid door Prof. Bert van Wee. Op haar stageplek bij Sweco is Mariou begeleid door Jeroen Quae in samenwerking met Sjoerd Silenstra.

A new perspective on residential parking policy





Tekst Jeroen Quee (Sweco/ redactie *Vexpansie*) en Sjoerd Sliënstra (redactie *Vexpansie*)

Door de analyse van de data voor bezoekersparkeren in Eindhoven is veel waardevolle informatie over omvang en spreiding van bezoekersparkeren beschikbaar gekomen. Uit een vergelijking van de ruwe onderzoeksdata met de data van de vijftien andere steden waarvan data beschikbaar waren bleek dat in grote lijnen de resultaten in dezelfde orde van grootte vielen als de Eindhovense referenties. Dit is, naast een overall beeld van het parkeermilieu in (woon)gebieden in Eindhoven, een goede reden om ervan uit te gaan dat de resultaten van Eindhoven een doorsnee bieden van de kenmerken van bezoekersparkeren in de gebouwde omgeving.

In onze analyses hebben we gekeken naar omvang en spreiding naar maand, dag en tijdstip. Op basis daarvan is het nu mogelijk een beter onderbouwd kencijfer voor bezoekersparkeren te bepalen.

Uitgangspunt daarbij is het aantal (auto-)bezoekers per woning.

Op basis van deze onderzoeksresultaten kan worden geconcludeerd dat -zeker in stedelijk gebied- een parkeerkegetal van 0,1 parkeerplaats per woning voldoende zal zijn, en ook voldoende reserve heeft om ook bij de iets hogere parkeervraag in de laatste maanden van het jaar te voldoen aan de parkeervraag.

Deze waarde sluit ook aan bij vergelijkbare analyses van bureau Spark.

De hoogste parkeervraag voor bezoekersparkeren is te verwachten op zaterdagavond. Uit de verdeling van de parkeervraag over de week kunnen daaruit ook de waarden voor de aanwezigheidspercentages voor bezoekersparkeren worden berekend. Deze variëren van 45 procent voor de maatgevende werkdagochtend tot 90 procent op zondagmiddag.

VOORSTEL VOOR AANPASSING PARKEERKENTAL EN AANWEZIGHEIDSPERCENTAGES BEZOEKERSPARKEREN

Op grond van het uitgevoerde onderzoek stellen wij vast dat het parkeerkegetal 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. Deze zijn opgenomen in onderstaande tabel.

	Werkdag					Zaterdag		Zondag
	ochtend	middag	avond	koopavond	nacht	middag	avond	middag
bezoekersparkeren	45%	55%	75%	75%	0%	80%	100%	90%