

Memo

memonummer 02
 datum 27 februari 2025
 aan Dennis Bogers Heemwonen
 van Jenno Kootstra Antea Group
 Jurre de Vries
 project Verkeersonderzoek Erpostraat 1 Kerkrade
 projectnr. 0484170.100
 betreft Parkeer- en Verkeersonderzoek Erpostraat 1, Kerkrade (Definitief)

1 Inleiding

HEEMwonen is voornemens om op de Erpostraat 1 in Kerkrade woningen te realiseren. Het beoogde bouwplan bestaat uit 25 (sociale) huurwoningen, met een mix van grondgebonden woningen en appartementen. De woningen zijn verdeeld in de volgende categorieën:

Type Woning	aantal
Huur, appartementen, sociaal	11
Huur, appartementen, vrije sector	11
Huur, huis, vrije sector	3
Totaal	25

Tabel 1 Woningverdeling bouwplan

2 Parkeerbalans

De parkeernormen van gemeente Kerkrade gelden als uitgangspunt voor het bepalen van de verwachte parkeerbehoefte. Deze zijn vastgesteld in de "Nota Parkeernormen 2024 Kerkrade". Deze nota bevat de parkeernormen en regels over de toepassing van parkeernormen (vastgesteld door de gemeenteraad in november 2024).

De parkeernormen zijn onderverdeeld in 'centrum', 'schil/ overloopgebied', 'rest bebouwde kom' en 'buitengebied'. Op basis van het Nota is het plangebied HEEMwonen gecategoriseerd als 'rest bebouwde kom'. De parkeernormen worden daarnaast toegekend aan het type woning. De parkeernormen zijn inclusief het aandeel bezoekersparkeren, á 0,15 parkeerplaats per woning. In Tabel 2 is de parkeerbehoefte per woningtype weergegeven op basis van de gestelde parkeernormen uit de Nota.

Type Woning	aantal	Parkeernorm		Parkeerbehoefte		Totaal
		Bewoners	Bezoek	Bewoners	Bezoek	
Huur, appartementen, sociaal	11	1,1	0,15	12,1	1,65	13,8
Huur, appartementen, vrije sector	11	1,3	0,15	14,3	1,65	16,0
Huurhuis, Vrije Sector	3	1,6	0,15	4,8	0,5	5,3
Totaal	25	-	-	31,2	3,8	35,1

Tabel 2 Parkeerbehoefte Woningbouwontwikkeling HEEMwonen

Op basis van de gemeentelijke parkeernormen bedraagt de totale verwachte parkeerbehoefte (afgerond) **35 parkeerplaatsen**, waarvan 4 parkeerplaatsen voor bezoekers.

Aanwezigheidspercentages

Met behulp van de geldende parkeernormen en de aanwezigheidspercentages voor gecombineerd gebruik, kan de parkeervraag per periode bepaald worden. De aanwezigheidspercentages voor de verschillende periodes van de dag/week zijn weergegeven in Tabel 3.

Functie	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Werkdag-nacht	Koop-avond	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
Woning bewoners	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
Woning Bezoekers	10%	20%	80%	0%	70%	60%	100%	70%

Tabel 3 Aanwezigheidspercentages voor de verschillende periodes

In Tabel 4 is de parkeervraag per periode inzichtelijk gemaakt voor de nieuwe ontwikkeling aan de Erpostraat. De totale parkeerbehoefte van de woningen bedraagt (afgerond) **31 parkeerplaatsen op het piekmoment** (werkdagnacht).

Functie	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Werkdag-nacht	Koop-avond	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
Woning bewoners	15,6	15,6	28,1	31,2	25,0	18,7	25,0	21,8
Woning bezoekers	0,4	0,8	3,0	0,0	2,6	2,3	3,8	2,6
Totaal	16,0	16,4	31,1	31,2	27,6	21,0	28,8	24,4

Tabel 4 Parkeervraag per periode

Aantal parkeerplaatsen

In Tabel 5 is het parkeeraanbod weergegeven. In het bouwplan is opgenomen dat de ontwikkelaar **27 nieuwe parkeerplekken** realiseert. De 27 parkeerplaatsen zijn onvoldoende om de parkeervraag van 31 parkeerplaatsen op het piekmoment op te vangen. Er ontstaat een tekort van 4 parkeerplaatsen.

Type parkeerplaatsen	Waar	Parkeerplaatsen
Haaksparkeren	Afgesloten parkeerterrein	21
Haaksparkeren	Holzstraat	2
Haaksparkeren	Plein Erpostraat	4
Totaal		27

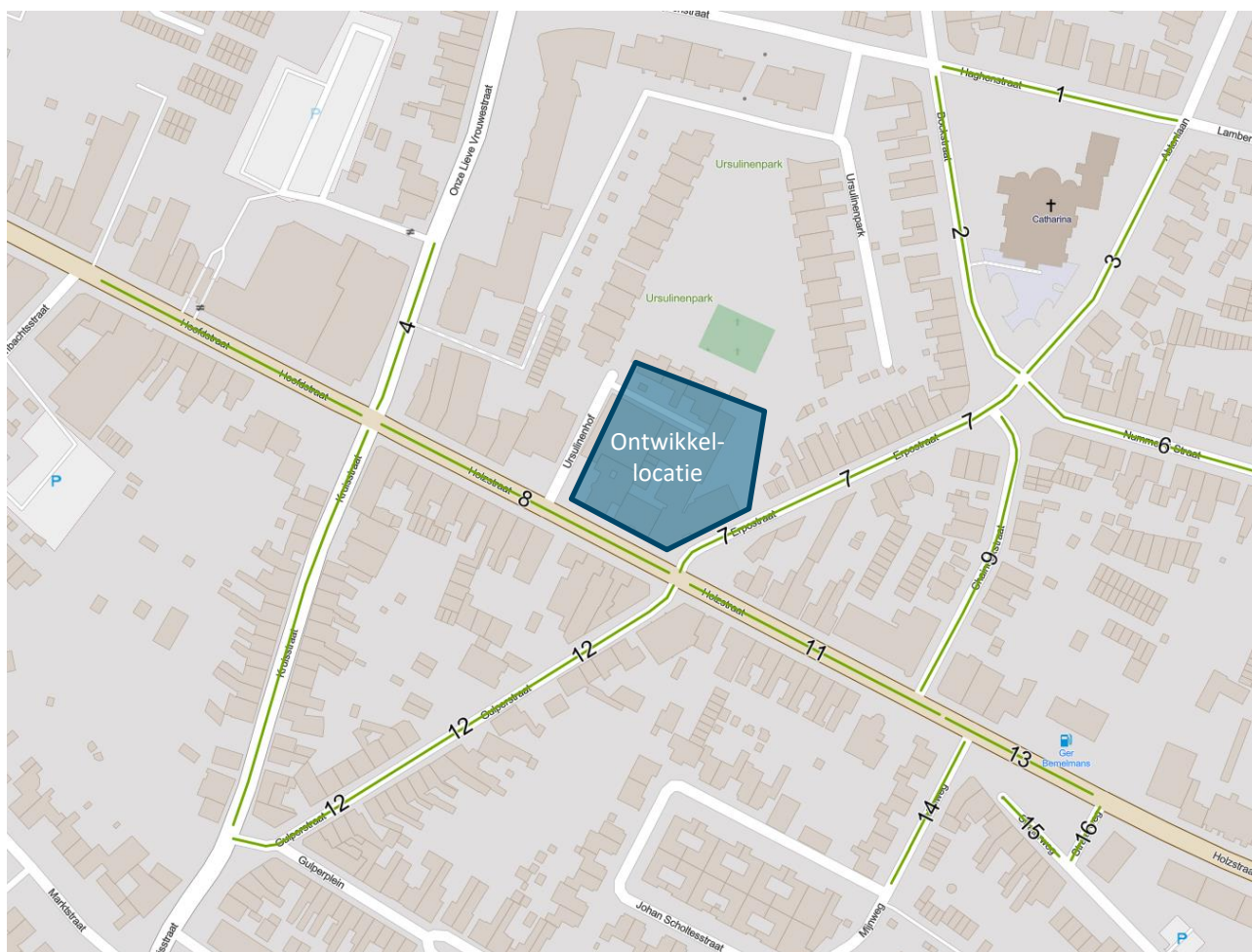
Tabel 5 Parkeeraanbod Woningbouwontwikkeling HEEMwonen

2.1 Conclusie parkeerbalans

Op basis van de gemeentelijke parkeernormen bedraagt de totale verwachte parkeerbehoefte **35 parkeerplaatsen**, waarvan 4 voor bezoekers. Op basis van het aanwezigheidspercentage bedraagt de parkeerbehoefte op piekmomenten **31 parkeerplaatsen**. In het stedenbouwkundige plan worden 27 parkeerplekken gerealiseerd. Dit is onvoldoende om in de parkeerbehoefte voorzien. Dit betekent dat, op basis van de parkeernormen die zijn opgenomen in de Nota Parkeernormen, op de piekmomenten sprake is van een tekort van 4 parkeerplaatsen. Om dit te compenseren, dienen er in totaal **4 parkeerplaatsen** in de openbare ruimte te worden gezocht.

3 Parkeeronderzoek

Gemeente Kerkrade heeft aangegeven dat de ontwikkelaar van Erpostraat 1 een deel van zijn parkeerbehoefte in de openbare ruimte mag oplossen, mits voldoende restcapaciteit beschikbaar is in de openbare ruimte. Om de huidige parkeerdruk rondom het plangebied in beeld te brengen is een parkeeronderzoek uitgevoerd. Het parkeeronderzoek maakt per sectie (*Figuur 1*) inzichtelijk in welke mate er sprake is van parkeerdruk/parkeerbezetting. De secties liggen op een loopafstand tot 200 meter, dit in verband met logische grenzen van de secties en een maximale loopafstand tot de parkeerlocaties zoals opgenomen in de Nota Parkeernormen 2024 Kerkrade. Sectie 1 en sectie 16 vallen buiten de maximale loopafstand van 200 meter, maar zijn tijdens het parkeeronderzoek wel in beeld gebracht. Voor de verdere uitwerking worden zij buiten beschouwing gelaten.



Figuur 1 Parkeersecties tijdens het parkeeronderzoek

Het parkeeronderzoek is uitgevoerd op negen verschillende meetmomenten, verdeeld over vijf dagen. Op dinsdag 14 maart 2023 is tussen 15:00 uur en 16:00 uur de parkeerdruk inzichtelijk gemaakt en tussen 19:00 uur en 20:00 uur nog eens. Ook op zaterdag 18 maart 2023 is tussen 15:00 uur en 16:00 uur een parkeerdrukmeting uitgevoerd. Aanvullend zijn metingen uitgevoerd op; zaterdag 20 mei tussen 11:00-12:00 uur en tussen 19:00-20:00 uur, dinsdag 23 mei tussen 11:00-12:00 uur en op donderdag 25 mei tussen 11:00-12:00 uur, 14:00-15:00 uur en 19:00-20:00 uur.

3.1 Resultaten parkeeronderzoek

Het parkeeronderzoek is uitgevoerd in 16 secties in de directe omgeving van het plangebied. Tabel 6 geeft inzicht in de absolute aantallen per sectie. De bezettingsgraad (procentueel) is uitgezet in Tabel 7. De bezettingsgraad stijgt op negen momenten naar een maximale bezetting van 100%. Opvallend is dat de bezettingsgraad ook op vier momenten boven de 100% uitstijgt. Dit wordt veroorzaakt door foutief parkeren, waardoor de bezetting boven de capaciteit uitstijgt.

Sectie	Capaciteit	Dinsdag 14 maart		Zaterdag 18 maart	Zaterdag 20 mei		Dinsdag 23 mei	Donderdag 25 mei		
		15:00-16:00	19:00-20:00	15:00-16:00	11:00-12:00	19:00-20:00	11:00-12:00	11:00-12:00	15:00-16:00	19:00-20:00
2	27	8	17	17	14	16	12	20	11	19
3	17	5	11	10	10	8	7	7	3	9
4	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5	11	6	4	5	4	4	5	4	9	8
6	27	12	27	19	22	24	15	13	11	26
7	20	12	19	14	19	20	19	14	15	21
8	15	9	13	14	14	14	9	13	10	15
9	12	10	12	13	10	12	8	8	10	13
10	3	0	2	5	3	0	1	2	3	3
11	27	16	19	20	26	24	10	14	15	24
12	29	16	22	21	23	23	21	20	13	20
13	9	2	4	5	9	8	3	7	3	6
14	12	0	7	4	8	6	4	2	4	7
15	10	6	7	9	7	9	5	9	6	8
Totaal	220	102	164	156	169	168	119	133	113	179

Tabel 6 Uitkomsten parkeeronderzoek (absolute aantallen)

Sectie	Capaciteit	Dinsdag 14 maart		Zaterdag 18 maart	Zaterdag 20 mei		Dinsdag 23 mei	Donderdag 25 mei		
		15:00-16:00	19:00-20:00	15:00-16:00	11:00-12:00	19:00-20:00	11:00-12:00	11:00-12:00	15:00-16:00	19:00-20:00
2	27	30%	63%	63%	52%	59%	44%	74%	41%	70%
3	17	29%	65%	59%	59%	47%	41%	41%	18%	53%
4	1	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
5	11	55%	36%	45%	36%	36%	45%	36%	82%	73%
6	27	44%	100%	70%	81%	89%	56%	48%	41%	96%
7	20	60%	95%	70%	95%	100%	95%	70%	75%	105%
8	15	60%	87%	93%	93%	93%	60%	87%	67%	100%
9	12	83%	100%	108%	83%	100%	67%	67%	83%	108%
10	3	0%	67%	167%	100%	0%	33%	67%	100%	100%
11	27	59%	70%	74%	96%	89%	37%	52%	56%	89%
12	29	55%	76%	72%	79%	79%	72%	69%	45%	69%
13	9	22%	44%	56%	100%	89%	33%	78%	33%	67%
14	12	0%	58%	33%	67%	50%	33%	17%	33%	58%
15	10	60%	70%	90%	70%	90%	50%	90%	60%	80%
Totaal	220	46%	75%	71%	77%	76%	54%	60%	51%	81%

Tabel 7 Uitkomsten parkeeronderzoek (bezettingsgraad)

De totale bezetting bedraagt maximaal 179 geparkeerde voertuigen, daar waar de capaciteit 220 parkeerplaatsen betreft. Dit betekent dat de totale bezettingsgraad maximaal 81% bedraagt voor het onderzochte gebied. Op het piekmoment bedraagt de restcapaciteit 41 parkeerplaatsen.

3.2 Gebruik restcapaciteit

Uit de parkeerbehoefteberekening blijkt dat op de piekmomenten sprake is van een tekort van 4 parkeerplaatsen. Om dit te compenseren, dienen in totaal **4 parkeerplaatsen** in de openbare ruimte te worden gezocht. Idealiter worden deze parkeerplaatsen gecompenseerd in de meest nabije omgeving van het plangebied, te weten sectie: 7, 8, 11 en 12.

Sectie	Capaciteit	Dinsdag 14 maart		Zaterdag 18 maart	Zaterdag 20 mei		Dinsdag 23 mei	Donderdag 25 mei		
		15:00-16:00	19:00-20:00	15:00-16:00	11:00-12:00	19:00-20:00	11:00-12:00	11:00-12:00	15:00-16:00	19:00-20:00
7	20	12	19	14	19	20	19	14	15	21
8	15	9	13	14	14	14	9	13	10	15
11	27	16	19	20	26	24	10	14	15	24
12	29	16	22	21	23	23	21	20	13	20
Totaal	91	53	73	69	82	81	59	61	53	80

Tabel 8 Uitkomsten parkeeronderzoek sectie 7, 8, 11 en 12

Als grenswaarde voor de bezettingsgraad wordt 90% aangehouden. Boven de 90% ontstaat zoekgedrag en kan het zoekverkeer leiden tot doorstromingsknelpunten. Een bezettingsgraad onder de 90% wordt als acceptabel gezien voor woonomgevingen. De maximale bezetting in de secties 7, 8, 11 en 12 bedraagt 82 voertuigen, daar waar de capaciteit 91 parkeerplaatsen betreft. Dit is een bezettingsgraad van 91%. Indien de vier benodigde parkeerplaatsen in deze secties worden toegevoegd stijgt de bezetting naar 86 parkeerplaatsen. De bezettingsgraad stijgt hiermee naar 94,5%. De restcapaciteit bedraagt op deze momenten 5 parkeerplaatsen.

Indien de vier benodigde parkeerplaatsen in het gehele onderzochte gebied worden toegevoegd, nog steeds op acceptabele loopafstand, stijgt de parkeerbezetting van 179 naar 183 bij een capaciteit van 220 parkeerplaatsen. Dit leidt tot een gemiddelde bezettingsgraad van 83,2%.

3.3 Mobiliteitsreductie of afkoopregeling

Wanneer het voor een ontwikkeling financieel en/of ruimtelijk gezien niet haalbaar is om de volledige parkeereis op eigen terrein in te vullen, bestaat er binnen het vigerende parkeerbeleid van de gemeente Kerkrade de mogelijkheid om een mobiliteitsreductie op het aantal parkeerplaatsen of een afkoopregeling per parkeerplaats toe te passen. Ondanks dat de gemeente Kerkrade heeft aangegeven dat de parkeerbehoefte deels opgelost mag worden in de openbare ruimte mits daar voldoende restcapaciteit is, is kort getoetst op welke wijze binnen de voorliggende opgave een mobiliteitsreductie behaald zou kunnen worden. Het vigerend parkeerbeleid heeft hierover onderstaande reductiemogelijkheden opgenomen, Tabel 9.

Type reductie	Criterium	Reductie	Ontwikkeling
Aanwezigheid NS treinstation	< 400 m. loopafstand	10%	Voldoet hier niet aan
Inzet deelauto	Per deelauto (eigen terrein/ openbare ruimte)	3 pp., max 10%	Niet mogelijk bij ontwikkelingen met 25 wooneenheden
Realiseren extra fietsparkeerplaatsen	Ten minste 10% bovenop de fietsparkeereis (eigen terrein)	5%	Mogelijkheid door opoffering autoparkeerplaatsen
Inzet deelfiets	Per 2 deelfietsen (openbare ruimte)	1 pp	Mogelijkheid door opoffering autoparkeerplaatsen
	Per 4 deelfietsen (eigen terrein)	1 pp	

Tabel 9 Mobiliteitsreducties niet-gereguleerde gebieden

Om tot een volledig dekkend aantal parkeerplaatsen te komen, dient een reductie van 15% op de parkeerbehoefte plaats te vinden. De voorliggende ontwikkeling aan de Erpostraat ligt niet binnen 400 meter loopafstand van een treinstation en voldoet niet aan de eis van 60 tot 80 woonheden om in aanmerking voor het toepassen van deelauto's. Dit betekent dat enkel het realiseren van 10% meer fietsparkeerplekken op eigen terrein en/of het gebruik van deelfietsen het aantal te realiseren parkeerplaatsen binnen ontwikkeling kan doen reduceren.

3.4 Conclusie parkeeronderzoek

De bezettingsgraad stijgt in de secties 7, 8, 11 en 12 naar 94,5% en stijgt hiermee boven de grenswaarde die gehanteerd wordt. De parkeerdruk mag, op basis van het Nota Parkeernormen 2024 Kerkrade, worden opgevangen binnen 200 meter van de locatie. Voor deze secties (totaal onderzochte gebied, zie Tabel 6) geldt dat de bezettingsgraad 85% bedraagt en hiermee onder de grenswaarde van 90% blijft bij het toevoegen van 4 voertuigen. Op deze momenten blijft voldoende restcapaciteit aanwezig. Op basis van het parkeeronderzoek zijn geen knelpunten te verwachten wanneer de ontwikkelaar de parkeerbehoefte van vier parkeerplaatsen oplost in de openbare ruimte.

Door restcapaciteit in de omgeving van het plangebied te benutten, is het mogelijk dat vier parkeerplaatsen in de openbare ruimte worden opgevangen.

4 Verkeersgeneratie

In de Nota Parkeernormen 2024 zijn geen verkeersgeneratienormen opgenomen. Met behulp van CROW-publicatie 744 “Parkeerkencijfers 2024” is het aantal motorvoertuigbewegingen per woning bepaald. Op basis van de CROW-kencijfers is de ontwikkellocatie gecategoriseerd als “sterk stedelijk” en de ontwikkellocatie is gelegen in “rest bebouwde kom”. De CROW-richtlijnen gaan uit van een minimale verkeersgeneratienorm en een maximale verkeersgeneratienorm. In Voor het berekenen van de verkeersgeneratie van de appartementen heeft Heemwonen de oppervlaktes van de appartementen doorgegeven aan Antea Group. Tabel 10 toont de toekomstige verkeersgeneratie.

Type Woning	Aantal	Min. norm	Max. norm	Min. verkeers-generatie	Max. verkeers-generatie
Huur, appartement sociaal (75-100 m ² bvo)	11	2,5	3,3	27,5	36,3
Huur, appartement vrije sector (75-100 m ² bvo)	11	2,9	3,7	31,9	40,7
Huur, huis, vrije sector	3	5,5	6,3	16,5	18,9
Totaal (weekdag)	25	-	-	75,9	95,9
Totaal (werkdag)	25	-	-	84,2	106,4

Tabel 10 Verkeersgeneratie ontwikkeling HEEMwonen met de categorisering ‘sterk stedelijk’

Op basis van CROW-publicatie 744 “Parkeerkencijfers 2024” bedraagt de ligt de verkeergeneratie tussen de 76 en 96 motorvoertuigbewegingen per weekdag. Om de verkeersgeneratie per werkdag te berekenen, moet de verkeersgeneratie) met een factor 1,11 worden vermenigvuldigd (conform CROW). De **maximale verkeersgeneratie per werkdag** bedraagt daarmee **106 motorvoertuigbewegingen**.

4.1 Conclusie verkeersgeneratie

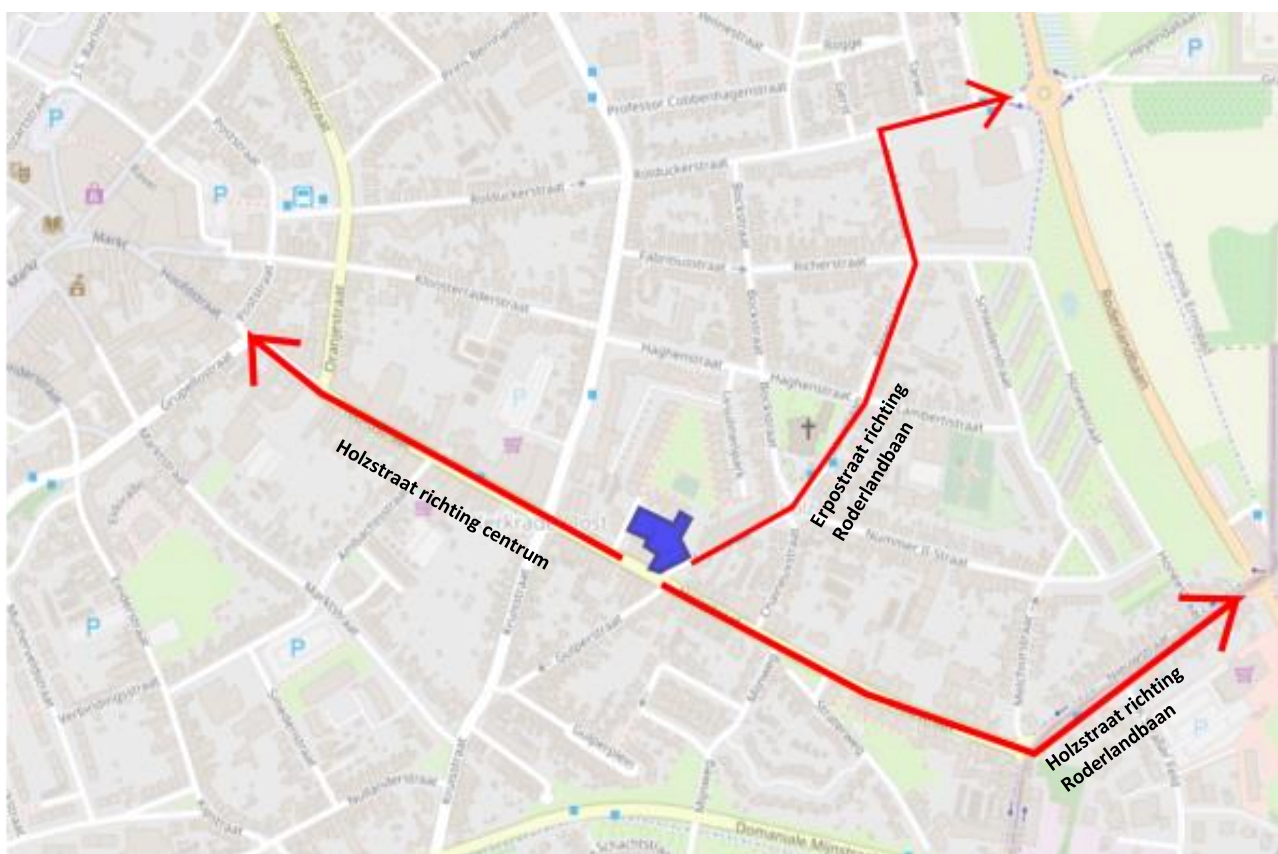
De toekomstige verkeersgeneratie met de categorisering ‘sterk stedelijk’ bedraagt maximaal **106 motorvoertuigbewegingen per werkdag**.

5 Ontsluiting

5.1 Holzstraat

De Holzstraat is gecategoriseerd als een gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 50 km/u. Een gebiedsontsluitingsweg heeft als functie om het verkeer van en naar gebieden te geleiden naar het hoofdwegennet en tussen gebieden onderling. De Holzstraat gaat over in de Hoofdstraat in de richting van Kerkrade centrum. In oostelijke richting gaat de Holzstraat op in de Nieuwstraat, een weg die naar de Roderlandbaan en Herzogenrath/Aken leidt. De Holzstraat heeft geen aparte fietsvoorzieningen, fietsverkeer maakt gebruik van dezelfde rijbaan als gemotoriseerd verkeer.

Een gebiedsontsluitingsweg heeft een capaciteit van circa 5.000 tot 15.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal. In de huidige situatie zijn geen intensiteiten bekend van de Holzstraat. De ontwikkeling HEEMwonen genereert maximaal 106 voertuigbewegingen per werkdag. De capaciteit van de Holzstraat en de beperkte verkeersgeneratie door de ontwikkeling leiden ertoe dat er geen knelpunten te verwachten zijn op het gebied van doorstroming voor gemotoriseerd verkeer. Fietsverkeer vanaf de ontwikkeling kan gebruikmaken van de Holzstraat. Er zijn geen knelpunten te verwachten op de Holzstraat voor de afwikkeling van langzaam verkeer.



Figuur 2 Ontsluitingen ontwikkellocatie HEEMwonen

5.2 De Erpostraat

De Erpostraat is gecategoriseerd als een erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 30 km/u. Een erftoegangsweg is de laagste wegcategorie die als functie heeft om het verkeer van en naar de bestemming te verbinden met gebiedsontsluitingswegen. De hoofdfunctie van een erftoegangsweg is verblijven en niet het geleiden van grote verkeersstromen. Verkeersstromen op erftoegangswegen worden vaak gemengd waarbij alleen voetgangers een eigen infrastructuur hebben. De Erpostraat kruist de Holzstraat in de richting van Kerkrade centrum.

Een erftoegangsweg heeft over het algemeen een wegcapaciteit van 0 tot 5.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal. In de huidige situatie zijn geen intensiteiten bekend van de Erpostraat. De ontwikkeling genereert maximaal 106 voertuigbewegingen per werkdag. Om deze reden zijn er geen knelpunten te verwachten op de Erpostraat met betrekking tot doorstroming voor gemotoriseerd verkeer. Het fietsverkeer van en naar de ontwikkeling kan veilig gebruik maken van de Erpostraat.

5.3 Spitsintensiteiten

De ontwikkeling genereert maximaal 106 voertuigbewegingen per werkdag. De voertuigbewegingen vinden verspreid over de dag plaats. De spitsintensiteiten zijn afgeleid van de etmaalintensiteiten. Op basis van landelijke gemiddelden geldt voor de ochtendspits dat 8% van de etmaalintensiteit gerekend moet worden, waarvan 89% uitrijdend en 11% inrijden. Voor de avondspits is dit 9%, waarvan 80% inrijdend en 20% uitrijdend. Kijkend naar de ontwikkeling HEEMwonen is de etmaalintensiteit 106 motorvoertuigbewegingen. Voor de ochtendspits geldt 9 voertuigbewegingen (8%). Voor de avondspits geldt 10 voertuigbewegingen (9%). Dit komt neer op circa 1 auto per 5 à 6 minuten. Dit heeft een zéér beperkte impact op het autoverkeer.

5.4 Conclusie ontsluiting

De ontwikkeling HEEMwonen genereert maximaal 106 voertuigbewegingen per werkdag. De ruime capaciteit van de omliggende wegen en een beperkte spitsintensiteit (11 voertuigbewegingen in één uur) leiden ertoe dat er geen knelpunten te verwachten zijn op het gebied van verkeersdoorstroming. Langzaam verkeer kan via dezelfde ontsluiting als gemotoriseerd verkeer worden afgewikkeld. De ontsluiting op de Holzstraat en de Erpostraat leiden niet tot knelpunten in de verkeersdoorstroming.

6 Ongevallen

In de directe omgeving van de ontwikkellocatie zijn de periode 2018-2023 meerdere ongevallen geregistreerd (Bron: ViaStat). De ongevallen hebben plaats gevonden op de Holzstraat en de kruising met de Erpostraat. Het gaat hierbij om ongevallen tussen personenauto's en (brom)fietzers/voetgangers. De ongevallen tussen gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer vonden plaats ter hoogte van de kruising van de Holzstraat en de Erpostraat en de kruising van de Holzstraat en de Kruisstraat/Onze Lieve Vrouwenstraat. In totaal zijn hierbij 5 kwetsbare verkeersdeelnemers (fietzers/ voetgangers) gewond geraakt.

De ontwikkeling en de daar bijhorende beperkte verkeersgeneratie (gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer) draagt niet bij aan een verandering van het straatbeeld en een verandering van conflicterende stromen, waardoor er naar verwachting geen verandering zal ontstaan van de verkeersveiligheid in de directe omgeving van de ontwikkellocatie.



Figuur 3 Ongevallen in de directe omgeving van de ontwikkellocatie (Bron: ViaStat)

7 Conclusie

Op basis van de gemeentelijke parkeernormen bedraagt de totale verwachte parkeerbehoefte **35 parkeerplaatsen**, waarvan 4 voor bezoekers. Op basis van het aanwezigheidspercentage bedraagt de parkeerbehoefte op piekmomenten **31 parkeerplaatsen**. In het stedenbouwkundige plan worden 27 parkeerplekken gerealiseerd. Dit is onvoldoende om in de parkeerbehoefte voorzien. Dit betekent dat er, op basis van de parkeernormen die zijn opgenomen in de Nota Parkeernormen, op de piekmomenten sprake is van een tekort van 4 parkeerplaatsen. Om dit te compenseren, dienen er in totaal **4 parkeerplaatsen** in de openbare ruimte te worden gezocht.

De bezettingsgraad stijgt in de secties 7, 8, 11 en 12 naar 94,5% en ligt hiermee boven de grenswaarde die gehanteerd wordt. De parkeerdruk mag, op basis van het Nota Parkeernormen 2024 Kerkrade, worden opgevangen binnen 200 meter van de locatie. Voor deze secties (totaal onderzochte gebied, zie Tabel 6) geldt dat de bezettingsgraad 85% bedraagt en hiermee onder de grenswaarde van 90% blijft bij het toevoegen van 4 voertuigen. Op deze momenten blijft voldoende restcapaciteit aanwezig. Op basis van het parkeeronderzoek zijn geen knelpunten te verwachten wanneer de ontwikkelaar de parkeerbehoefte van vier parkeerplaatsen oplost in de openbare ruimte.

Op basis van CROW-publicatie 744 "Parkeerkencijfers 2024" bedraagt de minimale verkeergeneratie 76 voertuigbewegingen per werkdag en de maximale verkeersgeneratie **96 voertuigbewegingen per werkdag**. Om de verkeersgeneratie per werkdag te berekenen, moet de verkeersgeneratie met een factor 1,11 worden vermenigvuldigd (conform CROW). De **totale verkeersgeneratie per werkdag** bedraagt daarmee **106 motorvoertuigbewegingen**.

De ontwikkeling HEEMwonen genereert **maximaal 106 voertuigbewegingen** per werkdag, dit betreft het worstcasescenario op basis van de maximale kencijfers. De capaciteit van de omliggende wegen en een beperkte spitsintensiteit (11 voertuigbewegingen in één uur) leiden ertoe dat er geen knelpunten te verwachten zijn op het gebied van verkeersdoorstroming. Langzaam verkeer kan via dezelfde ontsluiting als gemotoriseerd verkeer worden afgewikkeld. De ontsluiting op de Holzstraat en de Erpostraat leiden niet tot knelpunten in de verkeersdoorstroming.

In de directe omgeving van de ontwikkellocatie zijn de periode 2018-2023 meerdere ongevallen geregistreerd. De ontwikkeling en de daar bijhorende beperkte verkeersgeneratie (gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer) draagt niet bij aan een verandering van het straatbeeld en een verandering van conflicterende stromen, waardoor er naar verwachting geen verandering zal ontstaan van de verkeersveiligheid in de directe omgeving van de ontwikkellocatie.