

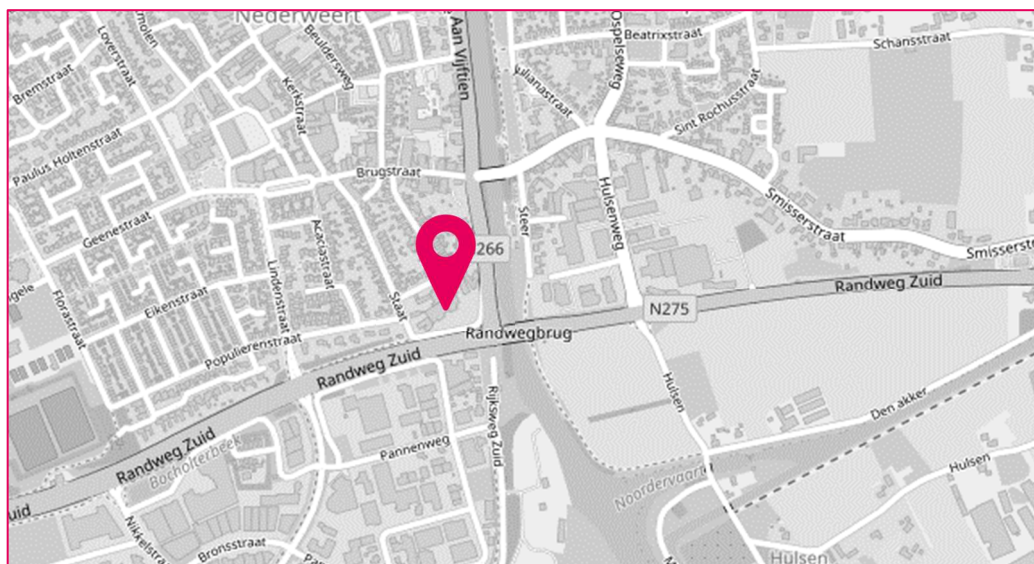
Opdrachtgever Van Wijnen Projectontwikkeling Zuid B.V.
 Datum 11 september 2025
 Kenmerk 018371.20240726.N1.09
 Pagina 1/29

Verkeers- en parkeeronderbouwing Nederweert Staat

1. Inleiding

Aanleiding

Van Wijnen Projectontwikkeling Zuid B.V. wil 131 woningen realiseren aan de Staat in de kern Nederweert, binnen de gelijknamige gemeente. De locatie van de ontwikkeling is in figuur 1.1 weergegeven. Van Wijnen heeft aangegeven behoefte te hebben aan een verkeers- en parkeeronderbouwing voor de beoogde ontwikkeling aan de hand van verschillende benaderingswijzen. Voorliggende notitie betreft de gevraagde verkeers- en parkeeronderbouwing.



Figuur 1.1.: Locatie plangebied (bron ondergrond: OpenStreetMap)

Functieprogramma

De parkeerbehoefte berekend voor het functieprogramma zoals weergegeven in navolgende tabel 1.1.

functie	aantal	eenheid
koopwoning, grondgebonden	22	woningen
koopwoning, stadswoning	7	woningen
koopwoning, studio	8	woningen
sociale huurwoning, appartement <70 m ²	35	woningen
koopwoning, appartement (87 m ²)	33	woningen
koopwoning, appartement (98 m ²)	18	woningen
koopwoning, appartement (99 m ²)	8	woningen
totaal	131	woningen

Tabel 1.1.: Gehanteerd functieprogramma (bron: Van Wijnen)

Parkeeraanbod

Ten behoeve van de ontwikkeling is tot op heden rekening gehouden met 156 parkeerplaatsen, waarvan 59 in een stallingsgarage en 97 in het openbaar gebied. De opdrachtgever is voornemens om parkeerplaatsen in de stallingsgarage uit te geven aan de appartementen. Hiervoor geldt 1 parkeerplaats per koopappartement.

Aanpak/leeswijzer

De parkeerbehoefte is berekend aan de hand van drie benaderingswijzen. In paragraaf 1 van het volgende hoofdstuk (hoofdstuk 2) is de parkeerbehoefte berekend op basis van het gemeentelijk beleid. In paragraaf 2 is eenzelfde berekening gemaakt op basis van de meest recente CROW-kencijfers. In de daaropvolgende paragraaf (paragraaf 3) is de parkeerbehoefte berekend op basis van RDW/CBS-microdata (*het aantoonbare daadwerkelijke autobezit in de gemeente*). In paragraaf 4 zijn de conclusies uit paragrafen 1, 2 & 3 samengevat. Hoofdstuk 3 bevat resultaten uit een recente parkeerdrukmeting. In hoofdstuk 4 is de verkeerssituatie nader onderzocht (huidige verkeersintensiteiten, verkeersgeneratie en het verkeersbeeld) onderzocht.

2. Parkeerbehoefteberekeningen

2.1 Parkeerbehoefteberekening op basis van gemeentelijk beleid

Aanpak

De parkeerbehoefte is berekend door het aantal woningen te vermenigvuldigen met de bijbehorende parkeernormen (het aantal benodigde parkeerplaatsen per functie). Een woonfunctie kent verschillende doelgroepen, zoals bewoners en bezoekers van woningen, die niet op elk moment van de week een even grote parkeervraag kennen. Zo kennen bewoners tijdens de werkdagnacht de grootste parkeerbehoefte terwijl bezoekers van woningen tijdens de zaterdagavond maximaal aanwezig zijn.

Openbare parkeerplaatsen kunnen door verschillende parkeerders (doelgroepen) worden gebruikt, dit heet dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Door de toepassing van aanwezigheidspercentages is rekening gehouden met dit effect. Niet-openbare parkeerplaatsen (de parkeerplaatsen die zijn uitgegeven aan woningen) kunnen niet meegerekend worden in dubbelgebruik.

Uitgangspunten

Parkeernormen

De gemeente Nederweert heeft haar parkeernormen opgenomen in 'Parkeerbeleid Gemeente Nederweert' van 23 april 2024. Deze zijn gebaseerd op de CROW-kencijfers van publicatie 381 uit 2018. Bij de gemeentelijke parkeernormen is onderscheid gemaakt naar de locatie van de ontwikkeling binnen het stedelijke gebied. De ontwikkellocatie ligt in de 'rest bebouwde kom' volgens het gemeentelijk beleid.

Het gemeentelijk beleid gaat voor zowel appartementen als woonhuizen uit van een parkeernorm van 1,5 per woning in de rest bebouwde kom. Hierin zit een bezoekersaandeel in het openbaar gebied van 0,3 per woning. Wanneer één parkeerplaats per koopappartement uitgegeven wordt, bestaat er een resterende bewoners-parkeerbehoefte in het openbaar gebied van 0,2 per woning. De te hanteren parkeernormen staan weergegeven in tabel 2.1.

functie	functie in beleid	norm gemeente	parkeernorm privé	parkeernorm openbaar
koopwoning, grondgebonden	woonhuis	1,2	0	1,2
koopwoning, stadswoning	woonhuis	1,2	0	1,2
koopwoning, studio	appartement	1,2	0	1,2
sociale huurwoning, appartement <70 m ²	appartement	1,2	0	1,2
koopwoning, appartement (87 m ²)	appartement	1,2	1,0	0,2
koopwoning, appartement (98 m ²)	appartement	1,2	1,0	0,2
koopwoning, appartement (99 m ²)	appartement	1,2	1,0	0,2
bezoekers woningen	bezoekers	0,3	0	0,3

Tabel 2.1.: Gehanteerde parkeernormen

Aanwezigheidspercentages

Verschillende doelgroepen hebben verschillende maatgevende momenten. Zo zijn bewoners 's nachts thuis terwijl er dan geen bezoekers aanwezig zijn. Met behulp van aanwezigheidspercentages kan rekening gehouden worden met dit effect, dit heet dubbelgebruik. Dubbelgebruik mag toegepast worden als parkeerplaatsen openbaar toegankelijk zijn en door meerdere doelgroepen gebruikt worden. De toegepaste aanwezigheidspercentages zijn weergegeven in tabel 2.2 en zijn conform het beleid van Nederweert.

functie	werkdag					zaterdag		zondag
	ochtend	middag	avond	koopavond	nacht	middag	avond	middag
woningen bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
woningen bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
private parkeerplaatsen bewoners	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Tabel 2.2.: Gehanteerde aanwezigheidspercentages

Resultaat

Op basis van de uitgangspunten bestaat er een ongewogen parkeerbehoefte van 197 parkeerplaatsen. Hierin is nog niet gerekend met dubbelgebruik, ook is nog niet gerekend met het uitgeven van parkeerplaatsen.

functie in beleid	aantal	parkeernorm	parkeerbehoefte
woonhuis	29	1,2	34,8
appartement	102	1,2	122,4
bezoekers woningen	131	0,3	39,3
Totaal			197

Tabel 2.3.: Resultaten normatieve parkeerbehoefteberekening (ongewogen)

De parkeerbehoefte op het maatgevende moment voor de ontwikkeling is 179 parkeerplaatsen op het maatgevende moment. Hierin is gerekend met de genoemde aanwezigheidspercentages en de uitgangspunten omtrent het uitgeven van parkeerplaatsen aan de huur- en koopappartementen.

functie	ongewogen	werkdag					zaterdag		zondag
		ochtend	middag	avond	koopavond	nacht	middag	avond	middag
koopwoningen, grondgebonden	26,4	13,2	13,2	23,8	21,1	26,4	15,8	21,1	18,5
koopwoning, stadswoning	8,4	4,2	4,2	7,6	6,7	8,4	5,0	6,7	5,9
koopwoning, studio	9,6	4,8	4,8	8,6	7,7	9,6	5,8	7,7	6,7
huur appartementen	42,0	21,0	21,0	37,8	33,6	42,0	25,2	33,6	29,4
koop appartement (openbaar)	11,8	5,9	5,9	10,62	9,44	11,8	7,08	9,44	8,26
koop appartement (privé)	59	59	59	59	59	59	59	59	59
bezoekers	39,3	3,9	7,9	31,4	27,5	0,0	23,6	39,3	27,5
totaal	197	112	116	179	165	157	142	177	155

Tabel 2.4.: Resultaten normatieve parkeerbehoefteberekening (gewogen)

Conclusie

De berekende parkeerbehoefte op basis van het gemeentelijk beleid (op basis van CROW-kencijfers 2018) bedraagt 179 parkeerplaatsen op het maatgevende moment. Bij een parkeeraanbod/-capaciteit van 156 parkeerplaatsen betekent dit een parkeertekort van 23 parkeerplaatsen.

NB. Het gemeentelijke parkeerbeleid geeft aan dat op basis van een objectieve onderbouwing een korting op de vigerende parkeernormen mogelijk kan zijn. Deze onderbouwing(en) wordt/worden in navolgende paragrafen gegeven.

2.2 Parkeerbehoefteberekening op basis van CROW-kencijfers (2024)

Aanpak

De parkeerbehoefte is berekend op eenzelfde wijze als de berekening in hoofdstuk 2. De parkeerbehoefte is berekend door het aantal woningen te vermenigvuldigen met de bijbehorende parkeerkencijfers, waar mogelijk rekening houdend met dubbelgebruik.

Uitgangspunten

Parkeerkencijfers

De gemeentelijke parkeernormen zijn gebaseerd op CROW-kencijfers uit 2018. In juli 2024 heeft het CROW echter nieuwe parkeerkencijfers opgesteld, deze zijn vastgelegd in publicatie 744: 'Parkeerkencijfers – basis voor parkeernormering'.

Bij de parkeerkencijfers wordt onderscheid gemaakt naar de stedelijkheidsgraad van de gemeente en de ligging van de planlocatie ten opzichte van het centrum. Deze gemeente is 'weinig stedelijk' en de ontwikkellocatie ligt in 'schil centrum' volgens de CROW-categorisering. Tot slot is er een bandbreedte binnen de parkeerkencijfers beschikbaar. In voorliggende notitie wordt uitgegaan van het gemiddelde in de bandbreedte, dit uitgangspunt bij het vaststelling van de gemeentelijke parkeernormen. Ook in deze berekening wordt rekening gehouden met het uitgeven van parkeerplaatsen aan de appartementen.

functie	functie in CROW	kencijfer CROW	parkeernorm privé	parkeernorm openbaar
koopwoning, grondgebonden	koop, huis, tussen/hoek	1,5	0	1,2
koopwoning, stadswoning	koop, huis, tussen/hoek	1,5	0	1,2
koopwoning, studio	koop, appartement, < 75 m ² bvo	1,1	0	1,1
sociale huurwoning, appartement <70 m ²	huur, appartement, sociale huur, < 75 m ² bvo	0,6	0	0,6
koopwoning, appartement (87 m ²)	koop, appartement, 75 – 100 m ² bvo	1,3	1,0	0,3
koopwoning, appartement (98 m ²)	koop, appartement, 75 – 100 m ² bvo	1,3	1,0	0,3
koopwoning, appartement (99m ²)	koop, appartement, 75 – 100 m ² bvo	1,3	1,0	0,3
bezoekers woningen		0,15		0,15

Tabel 2.5.: Gehanteerde parkeerkencijfers (CROW, 2024)

Aanwezigheidspercentages

Ook in dit hoofdstuk wordt er rekening gehouden met de parkeerbehoefte naar verschillende momenten in de week. In CROW-publicatie 744 uit juli 2024 zijn de aanwezigheidspercentages herijkt ten opzichte van de aanwezigheidspercentages uit CROW-publicatie 381 uit 2018. De meest recente, in deze paragraaf toegepaste aanwezigheidspercentages zijn weergegeven in tabel 2.6.

functie	werkdag					vrijdag		zaterdag		zondag
	ochtend	middag	avond	koopavond	nacht	middag	avond	middag	avond	middag
wonen bewoners	60%	60%	90%	80%	100%	70%	70%	75%	80%	75%
wonen bezoekers	40%	50%	75%	70%	0%	60%	100%	100%	100%	90%
private parkeerplaatsen bewoners	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Tabel 2.6.: Gehanteerde aanwezigheidspercentages

Resultaat

Op basis van de uitgangspunten bestaat er een ongewogen parkeerbehoefte van 170 parkeerplaatsen. Hierin is nog niet gerekend met dubbelgebruik, ook is nog niet gerekend met het uitgeven van parkeerplaatsen.

functie in CROW	aantal	parkeernorm	parkeerbehoefte
koop, huis, tussen/hoek	29	1,5	43,5
koop, appartement, < 75 m ² bvo	8	1,1	8,8
huur, appartement, sociale huur, < 75 m ² bvo	35	0,6	21,0
koop, appartement, 75 – 100 m ² bvo	51	1,3	66,3
koop, appartement, > 100 m ² bvo	8	1,3	10,4
bezoekers woningen	131	0,15	19,7
totaal			170

Tabel 2.7.: Resultaten CROW-kencijfers parkeerbehoefteberekening (ongewogen)

De parkeerbehoefte op het maatgevende moment voor de ontwikkeling is 156 parkeerplaatsen op het maatgevende moment. Hierin is gerekend met de genoemde aanwezigheidspercentages en de uitgangspunten omtrent het uitgeven van parkeerplaatsen aan de huur- en koopappartementen.

functie	ongewogen	werkdag					vrijdag		zaterdag		zondag
		ochtend	middag	avond	koopavond	nacht	middag	avond	middag	avond	middag
koopwoningen, grondgebonden	43,5	26,1	26,1	39,2	34,8	43,5	30,5	30,5	32,6	34,8	32,6
koopwoning, studio	8,8	5,3	5,3	7,9	7,0	8,8	6,2	6,2	6,6	7,0	6,6
sociale huurwoning, appartement	21	12,6	12,6	18,9	16,8	21,0	14,7	14,7	15,8	16,8	15,8
koop appartement (openbaar)	17,7	10,6	10,6	15,9	14,2	17,7	12,4	12,4	13,3	14,2	13,3
koop appartement (privé)	59	59,0	59,0	59,0	59,0	59,0	59,0	59,0	59,0	59,0	59,0
bezoekers	19,7	7,9	9,9	14,8	13,8	0,0	11,8	19,7	19,7	19,7	17,7
totaal	170	121	123	156	146	150	135	142	147	152	145

Tabel 2.8.: Resultaten CROW-kencijfers parkeerbehoefteberekening (gewogen)

Conclusie

De berekende parkeerbehoefte op basis van de CROW-kencijfers 2024 bedraagt 156 parkeerplaatsen op het maatgevende moment. Bij een parkeeraanbod/-capaciteit van 156 parkeerplaatsen betekent dit een exact sluitende parkeerbalans.

2.3 Parkeerbehoefteberekening op basis van 'passende parkeernormen'

Aanpak

Binnen het programma worden diverse woningen gerealiseerd. De gemeentelijke parkeernormen sluit niet bij alle woningtypen goed aan. Met name voor de kleine appartementen en sociale huurwoningen sluit de gemeentelijke parkeernorm niet goed aan bij het te verwachten autobezit op basis van het antoonbare daadwerkelijke autobezit in de gemeente. Daarom is in dit hoofdstuk per type woning onderzocht wat een meer passende parkeernorm voor woningtypes zouden is.

Uitgangspunten

Door Goudappel is onderzocht wat het daadwerkelijke autobezit is bij de woningen (op basis van CBS-/RDW-gegevens, 2023). In deze analyse maken wij onderscheid tussen verschillende woningtypen, oppervlakten en eigendomssituaties. In bijlage 1 is een uitgebreide verantwoording voor de passende parkeernormen weergegeven. De data over autobezit is gebaseerd op CBS-microdata waarbij nog wel een bewerkingsslag nodig is, zo is in deze data nog geen rekening gehouden met de volgende zaken:

- grijze kentekens (bedrijfswagens en/of buitenlandse kentekens die niet bij het CBS op woonadressen zijn geregistreerd);
- trend in autobezit.

De twee genoemde elementen worden hieronder nader toegelicht.

Leaseauto's, grijze- en buitenlandse kentekens

Er zijn auto's die niet op woonadressen staan geregistreerd bij het CBS. Dit zijn voornamelijk auto's met een buitenlands kenteken en bedrijfswagens. Voor laatstgenoemde geldt dat deze kentekens meestal beginnen met een B of V. uit grootschalig onderzoek blijkt dat circa 8% van de geparkeerde auto's bedrijfsauto is of een buitenlands kenteken heeft. Deze 8% is daarom opgeteld bij het autobezit van bewoners in de hele gemeente (Nederweert) zoals blijkt uit de data. De data tonen aan dat het gemiddelde autobezit in Nederweert 1,51 bedraagt, 8% hiervan is 0,12 auto's met een grijs kenteken per woning.

Trend in autobezit

In de microdata is geen rekening gehouden met bepaalde trends in autobezit. de microdata zegt iets over het huidige autobezit maar zegt niks over het toekomstige autobezit. Uit een analyse blijkt dat het autobezit in de gehele gemeente Nederweert over de afgelopen vijf jaar gelijk is gebleven. In dit onderzoek wordt er daarom van uitgegaan dat de trend in autobezit 0% is.

Autobezit in Nederweert

De ontwikkeling is gelegen in de wijk 'Nederweert' in de gelijknamige gemeente. De verwachting is daarom dat het autobezit van de toekomstige bewoners van deze locatie vergelijkbaar is met het huidige autobezit van de bewoners in wijk Nederweert. Omdat in heel Nederweert weinig sociale meergezinswoningen aanwezig zijn, is voor gestapelde woningen ook gekeken naar het autobezit in het nabijgelegen Weert, met uitzondering van het centrum.

Door middel van het volgende van de stappen wordt toegewerkt naar passende parkeernormen op basis van het autobezit. In deze paragraaf worden op basis van oppervlakte, type woning en eigendomssituatie deze passende parkeernormen weergegeven. Deze parkeernormen zijn nog exclusief het bezoekersdeel.

functie	gehanteerde onderwerpen per woning	gehanteerde gebieden	passende parkeernorm
koopwoning, grondgebonden	koopwoning, rijwoning	Gemeente Nederweert	1,7
koopwoning, stadswoning	koopwoning, rijwoning	Gemeente Nederweert	1,7
koopwoning, studio	meergezins, koop, 50 – 74 m ²	Gemeente Nederweert + Gemeente Weert (excl. centrum)	1,1
sociale huurwoning, appartement <70 m ²	meergezins, sociale huur, 50 – 74 m ²	Gemeente Nederweert + Gemeente Weert (excl. centrum)	0,6
koopwoning, appartement (87 m ²)	meergezins, koop, 75 – 99 m ²	Gemeente Nederweert + Gemeente Weert (excl. centrum)	1,0
koopwoning, appartement (98 m ²)	meergezins, koop, 75 – 99 m ²	Gemeente Nederweert + Gemeente Weert (excl. centrum)	1,0
koopwoning, appartement (99m ²)	meergezins, koop, 75 – 99 m ²	Gemeente Nederweert + Gemeente Weert (excl. centrum)	1,0

Tabel 2.9.: Passende parkeernormen per woning (o.b.v. daadwerkelijk autobezit)

Ook in deze berekening wordt rekening gehouden met het uitgeven van parkeerplaatsen aan de appartementen. De parkeernormen, inclusief het toedelen van parkeerplaatsen, worden gehanteerd zoals weergegeven in tabel 2.10. Ter verduidelijking zijn de functies van de opdrachtgever en de gehanteerde functies conform ons dashboard van autobezit ook weergegeven.

functie	gehanteerde onderwerpen per woning	passende parkeernorm	parkeernorm privé	parkeernorm openbaar
koopwoning, grondgebonden	koopwoning, rijwoning	1,7	0	1,7
koopwoning, stadswoning	koopwoning, rijwoning	1,7	0	1,7
koopwoning, studio	meergezins, koop, 50 – 74 m ²	1,1	0	1,1
sociale huurwoning, appartement <70 m ²	meergezins, sociale huur, 50 – 74 m ²	0,6	0	0,6
koopwoning, appartement (87 m ²)	meergezins, koop, 75 – 99 m ²	1,0	1,0	0
koopwoning, appartement (98 m ²)	meergezins, koop, 75 – 99 m ²	1,0	1,0	0
koopwoning, appartement (99m ²)	meergezins, koop, 75 – 99 m ²	1,0	1,0	0

Tabel 2.10.: Gehanteerde passende parkeernormen

Bezoekersdeel

Ook voor de te hanteren bezoekersnorm sluiten wij aan bij de kencijfers conform de meest recente CROW-publicatie. Evenals in het voorgaande hoofdstuk wordt aangesloten bij het kencijfer uit publicatie 744: 'Parkeerkencijfers – basis voor parkeernormering'. Op basis van de stedelijkheidsgraad en de ligging ten opzichte van het centrum schrijft CROW op basis van de meest recente inzichten een naar beneden bijgestelde bezoekersnorm van 0,15 parkeerplaats per woning voor.

Aanwezigheidspercentages

Ook in dit hoofdstuk wordt er rekening gehouden met de parkeerbehoefte naar verschillende momenten in de week. In dit hoofdstuk wordt, evenals in het voorgaande hoofdstuk, aangesloten bij de aanwezigheidspercentages conform CROW-publicatie 744. De toegepaste aanwezigheidspercentages zijn hier nogmaals weergegeven.

functie	werkdag					vrijdag		zaterdag		zondag
	ochtend	middag	avond	koopavond	nacht	middag	avond	middag	avond	middag
wonen bewoners	60%	60%	90%	80%	100%	70%	70%	75%	80%	75%
wonen bezoekers	40%	50%	75%	70%	0%	60%	100%	100%	100%	90%
private parkeerplaatsen bewoners	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Tabel 2.11.: Gehanteerde aanwezigheidspercentages

Resultaat

Op basis van de uitgangspunten bestaat er een ongewogen parkeerbehoefte van 158 parkeerplaatsen. Hierin is nog niet gerekend met dubbelgebruik, ook is nog niet gerekend met het uitgeven van parkeerplaatsen.

functie in dashboard	aantal	parkeernorm	parkeerbehoefte
koopwoning, rijwoning	29	1,7	49,3
meergezins, koop, 50 – 74 m ²	8	1,1	8,8
meergezins, sociale huur, 50 – 74 m ²	35	0,6	21,0
meergezins, koop, 75 – 99 m ²	59	1,0	59,0
bezoekers woningen	131	0,15	19,7
totaal			158

Tabel 2.12.: Resultaten passende parkeernorm parkeerbehoefteberekening (ongewogen)

De parkeerbehoefte op het maatgevende moment voor de ontwikkeling is 145 parkeerplaatsen op het maatgevende moment. Hierin is gerekend met de genoemde aanwezigheidspercentages en de uitgangspunten omtrent het uitgeven van parkeerplaatsen aan de huur- en koopappartementen.

functie	ongewogen	werkdag					vrijdag		zaterdag		zondag
		ochtend	middag	avond	koopavond	nacht	middag	avond	middag	avond	middag
koopwoningen, grondgebonden	49,3	29,6	29,6	44,4	39,4	49,3	34,5	34,5	37,0	39,4	37,0
koopwoning, studio	8,8	5,3	5,3	7,9	7,0	8,8	6,2	6,2	6,6	7,0	6,6
sociale huurwoning, appartement	21,0	12,6	12,6	18,9	16,8	21,0	14,7	14,7	15,8	16,8	15,8
koop appartement (openbaar)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
koop appartement (privé)	59,0	59,0	59,0	59,0	59,0	59,0	59,0	59,0	59,0	59,0	59,0
bezoekers	19,7	7,9	9,8	14,7	13,8	0,0	11,8	19,7	19,7	19,7	17,7
totaal	158	114	116	145	136	138	126	134	138	142	136

Tabel 2.13.: Resultaten passende parkeerbehoefte parkeerbehoefteberekening (gewogen)

Conclusie

De berekende parkeerbehoefte op basis van 'passende parkeernormen' (op basis van daadwerkelijk autobezit) bedraagt 145 parkeerplaatsen op het maatgevende moment. Bij een parkeeraanbod/-capaciteit van 156 parkeerplaatsen betekent dit een parkeeroverschot van 11 parkeerplaatsen.

2.4 Conclusies parkeerbehoefteberekeningen

Op basis van de drie berekeningen zijn de volgende conclusies getrokken:

- De berekende parkeerbehoefte op basis van het gemeentelijk beleid (op basis van hoge CROW-kencijfers 2018) bedraagt 179 parkeerplaatsen op het maatgevende moment. Bij een parkeeraanbod/-capaciteit van 156 parkeerplaatsen betekent dit een parkeertekort van 23 parkeerplaatsen.
- De berekende parkeerbehoefte op basis van herijkte, meer recente CROW-kencijfers 2024 bedraagt 156 parkeerplaatsen op het maatgevende moment. Bij een parkeeraanbod/-capaciteit van 156 parkeerplaatsen betekent dit een sluitende parkeerbalans.
- De berekende parkeerbehoefte op basis van 'passende parkeernormen' (op basis van daadwerkelijke autobezit) bedraagt 145 parkeerplaatsen op het maatgevende moment. Bij een parkeeraanbod/-capaciteit van 156 parkeerplaatsen betekent dit een parkeeroverschot van 11 parkeerplaatsen.

Op basis van de berekeningen en de conclusies mogen ook de volgende vervolgconclusies getrokken worden:

- De berekende parkeerbehoefte op basis van de CROW-kencijfers 2024 en de berekende parkeerbehoefte op basis van 'passende parkeernormen' (op basis van daadwerkelijke autobezit) sluiten zeer goed op elkaar aan/hebben dezelfde orde van grootte. De berekende parkeerbehoefte op basis van het gemeentelijk beleid (op basis van verouderde CROW-kencijfers 2018) ligt 23 parkeerplaatsen hoger.
- Het overgrote deel van het verschil (20 van de 23 parkeerplaatsen) wordt verklaard door de CROW op basis van onderzoek naar beneden bijgestelde parkeernormen voor bezoekers (van 0,3 naar 0,15 parkeerplaats per woning). Dat de normering van 0,3 parkeerplaats per woning voor bezoekers (veel) te hoog is, was binnen de vakwereld al jaren bekend. CROW heeft deze aanpassing in de nieuwe publicatie van parkeerkencijfers 2024 dan ook doorgevoerd. Voor enige nadere achtergronden wordt verwezen naar de bijlagen.

- Het gemeentelijke parkeerbeleid biedt mogelijkheden tot het verlenen van een korting op de parkeernormen mits dit objectief onderbouwd is. Hiervan is in onderhavige situatie sprake. Zowel afwijken op basis van een gewijzigde parkeernorm voor bezoekers in de nieuwe parkeerkencijfers van CROW 2024 als op basis van daadwerkelijk autobezit van bewoners van het te realiseren type woningen conform werkelijk autobezit ligt voor de hand). De planontwikkeling kent dan een sluitende parkeerbalans of zelfs een overschot aan parkeerplaatsen
- Tot slot wordt vermeld dat het risico van instemmen met een dergelijke afwijking ook niet erg groot is. Indien in incidentele situaties blijkt dat de parkeervraag groter is, kan in de omgeving van het plangebied in openbaar gebied evenwijdig langs het trottoir of langs de zijkant van de weg geparkeerd worden (zie ook volgend hoofdstuk).

3. Parkeeroplossing/parkeeronderzoek

Inleiding & uitgangspunten

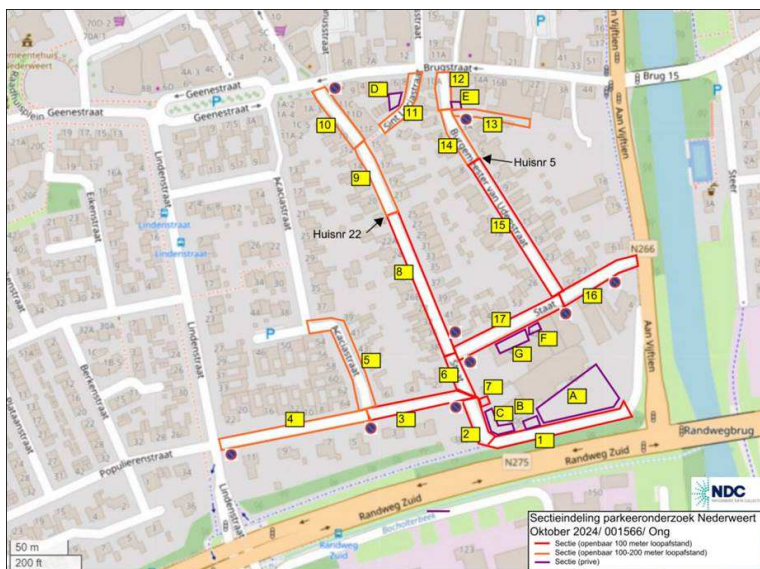
Er is sprake van een (beperkt) tekort aan parkeerplaatsen op eigen terrein volgens de parkeerbehoefteberekeningen aan de hand het gemeentelijk beleid. Het gemeentelijk beleid biedt mogelijkheden om gebruik te maken van openbare parkeerplaatsen voor ontwikkelingen mits, middels een parkeerdrukmeting, kan worden aangetoond dat de parkeerdruk (ook na de realisatie van het plan) niet hoger is dan 85%. Om te beoordelen hoe de parkeersituatie in de huidige situatie functioneert, en of er mogelijk nog sprake is van restcapaciteit, is gekeken naar de daadwerkelijke bezetting van de parkeercapaciteit in de omgeving (parkeeronderzoek/parkeerdrukmeting). De parkeerdrukmeting is uitgevoerd aan de hand van de volgende uitgangspunten:

- acceptabele loopafstand;
- relevante meetmomenten.

Beiden zijn hieronder nader toegelicht. De onderzoeksdata van de parkeerdrukmeting is aan de gemeente Nederweert ter beschikking gesteld.

Loopafstand

Deze parkeerdrukmeting moet worden uitgevoerd binnen een bepaalde loopafstand vanaf/naar de planlocatie. Het gemeentelijk beleid geeft hier echter geen handvaten voor. In CROW-Publicatie 744 CROW wordt voor de maximale loopafstand voor bewoners van woningen een afstand van 100 meter gegeven en voor bezoekers een afstand van 250 meter. Mede in relatie tot een logische afbakening van het onderzoeksgebied is een parkeerdrukmeting uitgevoerd binnen een loopafstand van 0-100 meter en van 100-200 meter. Het onderzoeksgebied is weergegeven in figuur 3.1.



Figuur 3.1.: Onderzoeksgebied parkeerdrukmeting

Meetmomenten

Een parkeerdrukmeting moet worden uitgevoerd op relevante meetmomenten. Gezien het karakter van de wijk (zeker na planontwikkeling), is de parkeerbehoefte van woningen maatgevend. Voor bewoners is dit een werkdagnacht, voor bewoners en bezoekers samen is dit een werkdagavond. Om deze reden is op de volgende meetmomenten de parkeerbezetting geregistreerd:

- dinsdagavond 29 oktober 2024 om 20:00uur;
- dinsdagavond 29 oktober 2024 >23:00 uur.

Resultaten

De parkeerdrukmetingen zijn uitgevoerd aan de hand van de bovenstaande uitgangspunten. Hieronder zijn de belangrijkste resultaten opgesomd.

Huidige situatie

onderzoeksgebied	parkeer-capaciteit	85% parkeerdruk	parkeer-bezetting	huidige parkeerdruk	restcapaciteit
< 100 meter loopafstand	49	42	5	10%	37
100 – 200 meter loopafstand	37	31	7	19%	24
totaal eigen terrein (A-G)	73	62	15	21%	47

Tabel 3.1.: Resultaten parkeerdrukmeting werkdagavond (huidige situatie)

Onderzoeksgebied	parkeer- capaciteit	85% parkeerdruk	parkeer- bezetting	huidige parkeerdruk	restcapaciteit
< 100 meter loopafstand	49	42	7	14%	35
100 – 200 meter loopafstand	37	31	8	22%	23
totaal eigen terrein (A-G)	73	62	15	21%	47

Tabel 3.2.: Resultaten parkeerdrukmeting werkdagnacht (huidige situatie)

Uit de inventarisatie blijkt dat er in de huidige situatie binnen een loopafstand van 100 meter 49 parkeerplaatsen liggen. Op de werkdagavond en de werkdagnacht staan er respectievelijk 5 en 7 auto's geparkeerd. Hier is sprake van een parkeerdruk van 10% op de werkdagavond en 14% op de werkdagnacht. Er is een restcapaciteit van 37 parkeerplaatsen op de werkdagavond en een restcapaciteit van 35 parkeerplaatsen op een werkdagnacht is. Wanneer verder gekeken wordt dan 100 meter loopafstand, bijvoorbeeld wanneer de straat uitgelopen wordt, is er nog meer restcapaciteit beschikbaar. Uit de parkeerdrukmeting blijkt dat 37 parkeerplaatsen tussen 100 en 200 meter loopafstand liggen. Op de werkdagavond en de werkdagnacht staan er respectievelijk 7 en 8 auto's geparkeerd. Hier is sprake van een parkeerdruk van 19% op de werkdagavond en 22% op de werkdagnacht. Er is een restcapaciteit van 24 parkeerplaatsen op de werkdagavond en een restcapaciteit van 23 parkeerplaatsen op een werkdagnacht.

Na realisatie plan/plansituatie

Na realisatie van het plan resteren van de huidige 49 openbare parkeerplaatsen binnen 100 meter loopafstand er nog 37 (sectie 1, 2 en 7 komen te vervallen en in sectie 16 resteren 4 parkeerplaatsen). De parkeersecties A, B, F en G op eigen terrein komen te vervallen (56 parkeerplaatsen). We gaan er (worstcase) vanuit dat de 13 geparkeerde auto's die in de huidige situatie in de secties A, B, G en F geparkeerd staan volledig in openbaar gebied moeten worden opgevangen. Hierna is dan de toekomstige situatie weergegeven.

onderzoeksgebied	parkeer- capaciteit	85% parkeerdruk	parkeer- bezetting	parkeerdruk	restcapaciteit
< 100 meter loopafstand	37 (-12)	31	18 (+13)	57%	13
100 – 200 meter loopafstand	37	31	7	19%	24
totaal eigen terrein (C-E)	17 (-56)	14	2 (-13)	14%	47

Tabel 3.3.: Resultaten parkeerdrukmeting werkdagavond (plansituatie)

onderzoeksgebied	parkeer- capaciteit	85% parkeerdruk	parkeer- bezetting	parkeerdruk	restcapaciteit
< 100 meter loopafstand	37 (-12)	31	20 (+13)	65%	11
100 – 200 meter loopafstand	37	31	8	22%	23
totaal eigen terrein (C-E)	17 (-56)	14	2 (-13)	14%	12

Tabel 3.4.: Resultaten parkeerdrukmeting werkdagnacht (plansituatie)

In de plansituatie liggen er binnen een loopafstand van 100 meter 37 parkeerplaatsen . Op de werkdagavond en de werkdagnacht staan er dan respectievelijk 18 en 22 auto's geparkeerd. Er is dan sprake van een parkeerdruk van 57% op de werkdagavond en 65% op de werkdagnacht. Er is een restcapaciteit van 13 parkeerplaatsen op de werkdagavond en een restcapaciteit van 11 parkeerplaatsen op een werkdagnacht is. Ook een loopafstand van 100 - 200 meter is ook restcapaciteit beschikbaar. Uit de parkeerdrukmeting blijkt dat er ook 37 parkeerplaatsen tussen 100 en 200 meter loopafstand liggen. Op de werkdagavond en de werkdagnacht staan er respectievelijk 7 en 8 auto's geparkeerd. Hier is sprake van een parkeerdruk van 19% op de werkdagavond en 22% op de werkdagnacht. Er is een restcapaciteit van 24 parkeerplaatsen op de werkdagavond en een restcapaciteit van 23 parkeerplaatsen op een werkdagnacht is.

Tot slot is gekeken naar de parkeerdruk op nabije private terreinen. Hier is een parkeercapaciteit van 17 parkeerplaatsen. Op de werkdagavond en de werkdagnacht staan er 2 auto's geparkeerd. Hier is sprake van een parkeerdruk van 14% op de werkdagavond en werkdagnacht. Er is sprake van een restcapaciteit van 12 parkeerplaatsen is.

Conclusies

Conform de parkeerbehoefteberekeningen aan de hand van de gemeentelijke parkeernormen is er sprake van een parkeertekort van 23 parkeerplaatsen. Zoals reeds eerder geconcludeerd wordt het overgrote deel van dit tekort verklaard door de (verouderde) hoge parkeernormen voor bezoekers. Voor bezoekers geldt een maximale loopafstand van 250 meter. Door middel van een parkeerdrukmeting is onderzocht in hoeverre gebruik kan worden gemaakt van openbare parkeerplaatsen om dit theoretische parkeertekort op te lossen. Uit dit onderzoek zijn de volgende conclusies getrokken:

- Binnen een loopafstand van 100 meter is een restcapaciteit van 13 parkeerplaatsen op een werkdagavond en 11 parkeerplaatsen op een werkdagnacht;
- Binnen een loopafstand van 100 meter tot 200 meter is er een restcapaciteit van 24 parkeerplaatsen op een werkdagavond en 23 parkeerplaatsen op een werkdagnacht;
- In totaal is er binnen een loopafstand van 200 dus een restcapaciteit van 37 parkeerplaatsen op een werkdagavond en 34 parkeerplaatsen op een werkdagnacht;
- Op nabije private terreinen is er een restcapaciteit van 12 parkeerplaatsen op beide meetmomenten.

De parkeerdrukmeting laat dus zien dat er binnen een loopafstand van 200 meter ruim voldoende restcapaciteit beschikbaar is om het theoretische parkeertekort van de ontwikkeling op te lossen.

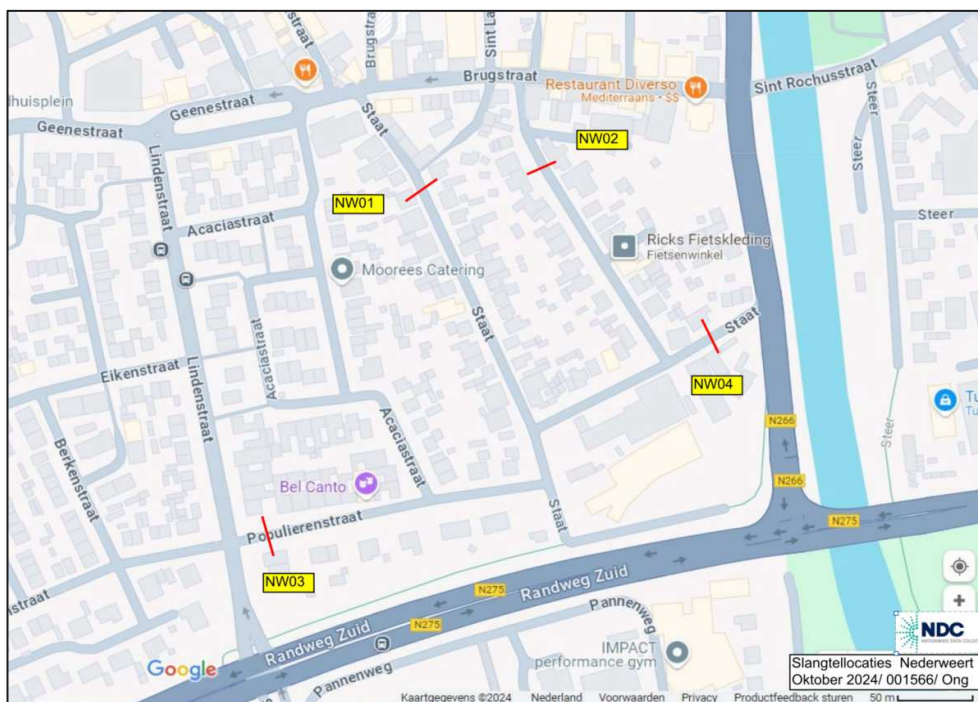
4. Verkeer

Inleiding

Aanvullend op het parkeeronderzoek is onderzoek gedaan naar het huidige verkeersbeeld nabij de ontwikkelingslocatie. Dit is gedaan door middel van een schouw op locatie, alsmede door verkeerstellingen op vier verschillende wegvakken. Ook is de impact van de ontwikkeling op het huidige verkeersbeeld onderzocht.

Huidige intensiteiten

De huidige intensiteiten zijn bepaald door middel van recente verkeerstellingen. Deze zijn uitgevoerd op de wegvakken zoals weergegeven in figuur 4.1.



Figuur 4.1.: Locatie verkeerstellingen

De verkeerstellingen zijn gedurende één week uitgevoerd, van 28 oktober 2024 tot en met 3 november 2024. De resultaten zijn hieronder, per wegvak, weergegeven.

telpunt	wegvak	totaal		richting 1 noord/oost		richting 2 zuid/west	
		weekdag	werkdag	weekdag	werkdag	weekdag	werkdag
NW01	Staat	337	349	65	72	272	276
NW02	Burg. Van Udenstraat	229	239	93	102	136	137
NW03	Populierenstraat	520	568	319	348	202	220
NW04	Staat	586	620	477	497	109	124
	Totaal	1.672	1.776				

Tabel 4.1.: Resultaten verkeerstellingen naar week- en werkdag

telpunt	wegvak	totaal		ochtendspits		avondspits	
		ochtendspits	avondspits	R1. noord/oost	R2. zuid/west	R1. noord/oost	R2. zuid/west
NW01	Staat	9	62	3	5	12	50
NW02	Burg. Van Udenstraat	10	46	4	6	20	26
NW03	Populierenstraat	36	92	14	22	60	32
NW04	Staat	31	109	26	5	86	23

Tabel 4.2.: Resultaten verkeerstellingen naar ochtend- en avondspits (2-uurs)

Uit de data blijkt dat alle week- en werkdagintensiteiten zeer laag zijn en zeer ruim onder grenswaarden voor woonstraten/erftoegangswegen ligt en ook nog ruim onder de 'magische grens' van 1.000 motorvoertuigen per etmaal, die verkeerskundig wel wordt gehanteerd als grenswaarde waarbij kinderen nog zelfstandig op straat kunnen spelen.

Toekomstige intensiteiten

Nieuwe woningen genereren natuurlijk ook verkeer. Deze hoeveelheid verkeer is bepaald met behulp van de landelijk te hanteren kencijfers, waarvan de meest recente zijn vastgelegd in CROW-Publicatie 744. In deze publicatie zijn voor verschillende functies en woningtypen kencijfers voor de verkeersgeneratie opgenomen. Verkeersgeneratie bestaat uit een optelling van de verkeersproductie (vertrekkend verkeer) en -attractie (aankomende verkeer). De verkeersgeneratie wordt bepaald door het CROW-kencijfer te vermenigvuldigen met het aantal te realiseren wooneenheden naar woningtype. Dit resulteert uiteindelijk in een verkeersgeneratie per weekdagemaal. Vervolgens is dit vertaald naar de verkeersgeneratie op een werkdagemaal en het aantal verplaatsingen per ochtend-/avondspits.

Gehanteerde kencijfers

Zoals aangegeven zijn de meest recente verkeersgeneratiekencijfers vastgelegd in CROW-publicatie 744 en zijn afhankelijk van stedelijkheidsgraad en ligging ten opzichte van het centrum. Hier worden dezelfde uitgangspunten gehanteerd als in hoofdstuk 3. De gehanteerde kencijfers zijn weergegeven in tabel 4.3

functie	functie in CROW	kencijfer CROW
koopwoning, grondgebonden	koop, huis, tussen/hoek	7,3 per woning
koopwoning, stadswoning	koop, huis, tussen/hoek	7,3 per woning
koopwoning, studio	koop, appartement, < 75 m ² bvo	5,4 per woning
sociale huurwoning, appartement <70 m ²	huur, appartement, sociale huur, < 75 m ² bvo	3,7 per woning
koopwoning, appartement (87 m ²)	koop, appartement, 75 – 100 m ² bvo	5,9 per woning
koopwoning, appartement (98 m ²)	koop, appartement, 75 – 100 m ² bvo	5,9 per woning
koopwoning, appartement (99 m ²)	koop, appartement, 75 – 100 m ² bvo	5,9 per woning

Tabel 4.3: Gehanteerde CROW kencijfers

Verdeling verkeersgeneratie

Functies genereren niet op ieder moment van de week eenzelfde hoeveelheid verkeer. Allereerst is met behulp van CROW-publicatie 744 een vertaling gemaakt van verkeersgeneratie per weekdagemaal naar werkdagemaal. Vervolgens is met behulp van CROW-publicatie 256 een vertaling gemaakt naar de verkeersgeneratie per (spits)moment. De omrekenfactor van weekdag naar werkdag en de verdeling naar spitsmomenten is weergegeven in tabel 4.4.

functie	weekdag naar werkdag	ochtendspits			avondspits		
		drukste uur	aankomst	vertrek	drukste uur	aankomst	vertrek
wonen	1,11	8%	11%	89%	9%	80%	20%

Tabel 4.4: Verdeling verkeersgeneratie

functie	weekdag etmaal	werkdag etmaal	ochtendspits			avondspits		
			drukste uur	aankomst	vertrek	drukste uur	aankomst	vertrek
koopwoning, grondgebonden	160,6	178,3	14,3	1,6	12,7	16,0	12,8	3,2
koopwoning, stadswoning	51,1	56,7	4,5	0,5	4,0	5,1	4,1	1,0
koopwoning, studio	43,2	48,0	3,8	0,4	3,4	4,3	3,5	0,9
sociale huurwoning, appartement (<70 m ²)	129,5	143,8	11,5	1,3	10,2	13	10,4	2,6
koopwoning, appartement (87 m ²)	194,7	216,1	17,3	1,9	15,4	19,5	15,6	3,9
koopwoning, appartement (98 m ²)	106,2	117,9	9,4	1,0	8,4	10,6	8,5	2,1
koopwoning, appartement (99 m ²)	47,2	52,4	4,2	0,5	3,7	4,7	3,8	0,9
totaal	735	815	70	10	60	75	60	15

Tabel 4.5: Resultaten verkeersgeneratie

Resultaten

In tabel 4.5 is de berekende verkeersgeneratie van de woningbouwontwikkeling weergegeven. De totalen zijn afgerond naar boven op vijftallen.

Toekomstig verkeersbeeld

Als de beoogde ontwikkeling op dezelfde wijze wordt ontsloten als de huidige woningen en functies in het gebied zal de intensiteit op de onderzochte telpunten op een werkdag stijgen met 815 motorvoertuigen per etmaal (van 1.776 motorvoertuigen per etmaal naar 2.591 motorvoertuigen per etmaal. Worst case is dit procentueel een aanzienlijke stijging van 46%, maar ook na realisatie van de ontwikkeling blijven alle week- en werkdagintensiteiten zeer laag zijn en nog steeds onder de reeds genoemde grens van 1.000 motorvoertuigen per etmaal, die verkeerskundig wel wordt gehanteerd als grenswaarde waarbij kinderen nog zelfstandig op straat kunnen spelen. Het toekomstige verkeersbeeld leidt dan ook niet tot verkeerskundige knelpunten.

Verkeersschouw

Gezien de structuur van het wegennet is onderzocht of automobilisten, op drukke periodes op de N275, via de Populierenstraat en Staat sluipen van de N275 (randweg Zuid) naar de N266 (Aan Vijftien). Om dit kwalitatief te onderzoeken is een schouw op locatie uitgevoerd tijdens spitsperiodes. Hieronder is het resultaat van de schouw op hoofdlijnen weergegeven.

Een combinatie van factoren maakt het o.i. niet aannemelijk om de wegen rondom het plangebied te gebruiken als sluiproute:

- Het linksaf-vak op de Randweg Zuid naar de Lindenstraat heeft een lengte van circa 110 meter. Deze wordt relatief snel geblokkeerd door de wachtrij op de (linker) rechtdoor gaande richting;
- Bij dit verkeerslicht heeft de rechtdoor gaande richting ook meer groen dan de links afslaan richting, die heeft een eigen fase, die vrij kort is;
- Op het kruispunt N275 – N266 is de linker rijstrook op de N275 lang en gaat over in een linksaf voorsorteerstrook. In principe kan de volledige lengte gebruikt worden voor linksaf slaan. De rechter rijstrook is voor het rechtdoor gaande verkeer.
- De linksaf strook op het kruispunt N275 – N266 op de Randweg Zuid kent een lange groentijd. Wachtrijen worden volledig gefaciliteerd en het komt zelfs voor dat verkeer komend vanaf het kruispunt met de Lindenstraat ook nog door groen linksaf kan slaan.
- Op de Populierenstraat en Staat wordt aan de noordkant van de wegvakken op de rijbaan geparkeerd. Aan de zuidzijde geldt een parkeerverbod. Voor doorgaand verkeer kan dit enige hinder geven.
- De Populierenstraat en Staat wordt door scholieren als fietsroute gebruikt. Zij komen vanaf de N266 en slaan op het kruispunt met Staat rechtsaf richting Staat en Populierenstraat. Zij fietsen als 'scholieren' (drie naast elkaar, slingerend etc).
- Het rechtsaf slaan door fietsverkeer vanaf de N266 naar Staat levert vaak schijnconflicten op bij vertrekkend verkeer vanaf Staat richting de N266 door het niet (tijdig) aangeven van de richting.
- Meer dan regelmatig ontstaat er terugslag door de wachtrij voor het verkeerslicht tussen de N266 – Sint Rochusstraat, die terugslaat tot over het kruispunt met Staat, waardoor het linksaf oprijden hier niet mogelijk of in ieder geval lastig is.

Desalniettemin moet vermeld worden dat de schouw slechts op een dag heeft plaatsgevonden.

Afwikkeling en verkeersveiligheid

Voor wat betreft eventuele zorgen over de verkeersafwikkeling dient te worden benadrukt dat de totale ontwikkeling tot (worstcase) 815 verkeersbewegingen zal leiden (circa 400 aankomende en 400 vertrekkende voertuigen). Op basis van de tellingen op de ontsluiting van het onderzoeksgebied kan (indicatief) geconstateerd worden dat de twee belangrijkste ontsluitingsrichtingen via Staat zullen lopen (zowel Staat-oost oost als Staat-west). Op deze locaties is een toename van verkeersgeneratie te verwachten van circa 260-280 motorvoertuigen per etmaal. Dit zijn waarden die in de spitsperioden (circa 10% van het verkeer) niet merkbaar zijn; het gaat om maximaal 1 auto extra per 120 seconden. Mogelijk kan er incidenteel enige wachtrijvorming optreden, hetgeen echter niet tot noemenswaardige effecten in de omgeving zal leiden. Ook eventuele bestaande ideeën/oplossingen met betrekking tot het kruispunt Staat/N266 worden hier niet door beïnvloedt.

5. Samenvatting en conclusies

Op basis van de parkeerbehoefteberekeningen en het vigerende parkeerbeleid zijn de volgende conclusies getrokken:

- De berekende parkeerbehoefte op basis van het gemeentelijk beleid (op basis van CROW-kencijfers uit 2018) bedraagt 179 parkeerplaatsen op het maatgevende moment. Bij een parkeeraanbod/-capaciteit van 156 parkeerplaatsen betekent dit een parkeertekort van 23 parkeerplaatsen. Het overgrote deel van dit tekort wordt verklaard door de hoge parkeernormen voor bezoekers.
- Het gemeentelijke parkeerbeleid biedt mogelijkheden tot het verlenen van een korting op de parkeernormen mits dit objectief onderbouwd is. Hiervan is in onderhavige situatie sprake. Zowel afwijken op basis van een gewijzigde parkeernorm voor bezoekers in recente herijkte, nieuwe parkeerkencijfers van CROW 2024 als op basis van het daadwerkelijk autobezit van bewoners van het te realiseren type woningen in Nederweert is reëel.
- De berekende parkeerbehoefte op basis van de CROW-kencijfers 2024 bedraagt 156 parkeerplaatsen op het maatgevende moment. Bij een parkeeraanbod/-capaciteit van 156 parkeerplaatsen betekent dit een exact sluitende parkeerbalans.
- De berekende parkeerbehoefte op basis van 'passende parkeernormen' (op basis van daadwerkelijke autobezit) bedraagt 145 parkeerplaatsen op het maatgevende moment. Bij een parkeeraanbod/-capaciteit van 156 parkeerplaatsen betekent dit een parkeeroverschot van 11 parkeerplaatsen.

Uit het gehouden parkeerdrukonderzoek zijn de volgende conclusies getrokken:

- Binnen een loopafstand van 100 meter is een restcapaciteit van 13 parkeerplaatsen op een werkdagavond en 11 parkeerplaatsen op een werkdagnacht;
- Binnen een loopafstand van 100 meter tot 200 meter is er een restcapaciteit van 24 parkeerplaatsen op een werkdagavond en 23 parkeerplaatsen op een werkdagnacht;
- In totaal is er binnen een loopafstand van 200 dus een restcapaciteit van 37 parkeerplaatsen op een werkdagavond en 34 parkeerplaatsen op een werkdagnacht;
- Op nabije private terreinen is er een restcapaciteit van 12 parkeerplaatsen op beide meetmomenten.
- Binnen een loopafstand van 200 meter is ruim voldoende restcapaciteit aanwezig om een eventueel optredend parkeertekort, dat wordt verklaard door de verouderde hoge parkeernormen voor bezoekers (waarvoor een maximale loopafstand van 250 meter geldt), op te vangen

Uit het gehouden verkeersonderzoek blijkt dat:

- alle huidige week- en werkdagintensiteiten zeer laag zijn, zeer ruim onder grenswaarden voor woonstraten/erftoegangswegen liggen en ook nog ruim onder de 'magische grens' van 1.000 motorvoertuigen per etmaal liggen, die verkeerskundig wordt gehanteerd als grenswaarde waarbij kinderen nog zelfstandig op straat kunnen spelen.
- Dit ook geldt voor toekomstige week- en werkdagintensiteiten, rekening houdend met de verkeersgeneratie ten gevolge van het te realiseren programma.

Bijlage 1 Nadere achtergrond cijfers autobezit

Inleiding

Goudappel heeft voor het verschijnen van de kencijfers in 2024 in vakliteratuur al een aantal publicaties geschreven over te hoge parkeernormen voor (sociale) woningbouw. In het kort komt de boodschap erop neer dat er binnen de woningbouw, met appartementen in het bijzonder, vaak te veel parkeerplaatsen gerealiseerd worden. Dit leidt tot onnodig ruimtegebruik voor parkeervoorzieningen en onnodig hoge kosten die businesscase van ontwikkelingen onder druk zetten. Het probleem wordt soms veroorzaakt door de parkeernormen die gemeenten hanteren. In de basis dient men te voldoen aan de parkeernorm die de gemeente opstelt voor woningen. Veel gemeenten hebben echter parkeernormen die niet recent zijn en daarmee niet aansluiten bij het daadwerkelijke autobezit van het type woning dat gerealiseerd wordt.

De parkeernormen van de gemeente komen weliswaar uit 2024, maar zijn gebaseerd op CROW-kencijfers uit 2018, terwijl er inmiddels kencijfers 2024 zijn. Dit is belangrijk omdat de kencijfers uit 2018 voor wonen hoger waren dan die uit 2024. Er heeft op basis van onderzoeksresultaten een bijstelling naar beneden plaatsgevonden. Aanvullend is in de normering één parkeernorm is opgenomen voor sociale huurappartementen en appartementen in de middelste prijscategorie. Dit terwijl er in de praktijk een groot verschil bekend is in autobezit van bewoners bij sociale huurappartementen ten opzichte van de bewoners in het middensegment.

Onderzoek daadwerkelijk autobezit

Goudappel heeft de laatste jaren veel onderzoek gedaan naar gemeentelijke parkeernormen in Nederland in relatie tot het daadwerkelijke autobezit. Hierbij is gebruik gemaakt van een dataset die tot stand is gekomen door het combineren van gegevens uit analysebestanden/bronnen over bijvoorbeeld type woningen en de ligging van woningen in stedelijk gebied met output van onderzoek op microdata van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) over (lease)autobezit, woningvoorraad, type woningen, eigendomssituatie en inkomen. Hiermee kan voor heel Nederland op gemeente-, wijk-, en buurniveau het autobezit gericht geanalyseerd worden wat het feitelijke autobezit is. Daarbij kan onderscheid gemaakt worden naar autobezit per categorie zoals:

- eigendomssituatie (koop, particuliere huur en sociale huur);
- woningtype (vrijstaand huis, twee-onder-een-kap, rijwoning, en appartement);
- leeftijd (0-30 jaar, 30-65 jaar en 65+ jaar);
- oppervlakte (tot 50m² gbo, 50-75m² gbo, 75-100m² gbo, 100-125m² gbo en groter dan 125m² gbo).

Deze categorieën kunnen ook 'gestapeld' worden en zo inzichtelijk maken wat het autobezit is onder bijvoorbeeld 65-plussers in sociale huurappartementen in buurt X in gemeente Y (bij voldoende waarnemingen). De microdata zorgt zodoende voor een cijfermatige onderbouwing om in discussie te gaan met gemeenten over het aanpassen van de parkeernormen.

Achtergronden dataset en bewerkingen

De data over het autobezit per bewoonde woning (CBS/RDW) is exclusief bezoekers en exclusief een aandeel grijze/buitenlandse kentekens. Onder grijze kentekens vallen voornamelijk bedrijfsauto's en -busjes die mee naar huis worden genomen. Denk hierbij aan busjes van schilders en timmerlui die de bedrijfsbussen na werk mee naar huis nemen en voor de deur parkeren. Omdat de bedrijfsbussen niet geregistreerd staan bij woonadressen zijn deze niet standaard in de data over autobezit bij woningen opgenomen. Het aandeel grijze/buitenlandse kentekens verschilt per buurt. Om rekening te houden met geparkeerde bedrijfsbussen/buitenlandse kentekens in de straat verhogen we de data met een percentage. Ook voor de trend in autobezit wordt de data opgehoogd met een percentage. Parkeernormen worden namelijk vaak voor langere tijd vastgesteld. Daarom wordt de trend in autobezit van de afgelopen jaren vertaald naar een ophoging van het autobezit dat blijkt uit de data. Zo wordt rekening gehouden met eenzelfde trend in autobezit voor de komende jaren.

De gebruikte indeling in gemeenten, wijken en buurten is conform de CBS-indeling van 2023. De stedelijkheidsgraad (omgevingsaddressendichtheid) van gemeenten, wijken en buurten komt uit 'Kerncijfers wijken en buurten 2023'. De in de analyse gebruikte gegevens betreffende woningvoorraad, eigendomssituatie en RDW-gegevens hebben betrekking op het jaar 2023. Het 'bezit'/gebruik van een leaseauto heeft betrekking op het jaar 2022 en is inbegrepen in de data.

'Normale' zakelijke leaseauto's staan op naam van de leasemaatschappijen. Deze staan niet op naam van de bestuurders en zijn dus ook niet rechtstreeks te koppelen aan type woningen in buurten/wijken waar de bestuurders wonen. Deze leaseauto's worden in onze data echter (via afgeschermd analyses door/bij CBS via belastinggegevens) toch aan type woningen in buurten/wijken gekoppeld en zijn zodoende inbegrepen in onze cijfers. Bij financial leaseconstructies staat de leaseauto op naam van de bestuurder en is ook direct het economische eigendom van de bestuurder. Deze vallen in de analyse in de groep van privé personenauto's. Bij private lease is het anders. Daarbij is zowel het juridische als het economische eigendom van de leasemaatschappij, maar staat de auto wel op naam van de bestuurder (zodat bijvoorbeeld de RDW rechtstreeks met de bestuurder kan communiceren). En dat laatste is waar het CBS naar kijkt. De data is voor private lease gecorrigeerd.

Bijlage 2 Achtergrond bezoekersnorm woningen

Kenniscentrum CROW heeft gewerkt aan een herijking van landelijke parkeerkencijfers. Deze zijn in augustus 2024 beschikbaar gekomen. Binnen de verkeerskundige vakwereld is het al geruime tijd de ervaring dat het ooit 'arbitrair' vastgelegde parkeerkencijfer voor bezoekersparkeren bij woningen (veel) te hoog is. De opsteller van voorliggende bijlage heeft meegewerkt aan de herijking van de kencijfers voor 'wonen' en als expert deel uitgemaakt van de begeleidingsgroep van CROW voor de overige onderdelen. Het verlagen van het bezoekersdeel in de parkeernormen is hierin betrokken.

Alleen cijfermatig is al eenvoudig te begrijpen dat het oude parkeerkencijfer van 0,3 parkeerplaats per woning voor bezoekersparkeren te hoog was. Het maatgevend moment voor parkeren in de woonomgeving was bij de CROW-aanwezigheidspercentages de werkdagavond; dan is van de bewoners 90% thuis en ligt het bezoekersparkeren op 80%. De 10% afwezige bewoners zouden dan ergens anders in woongebieden $0,3 \times 80\% = 0,24$ auto genereren. Omdat het autobezit gemiddeld in Nederland zo'n 1,15 auto's per woning bedraagt is de 10% afwezige bewoners gelijk aan circa 0,12 auto. De ruimtelijke reservering voor aankomende/parkerende auto's aan de bestemmingskant was daarmee 2x zo groot dan het aantal vertrekkende auto's aan de herkomstkant. Als dan ook nog in ogenschouw wordt genomen dat de 10% afwezige bewoners(auto's) natuurlijk niet maar op sociaal bezoek elders in woonwijken zijn, maar ook naar andere activiteiten zoals als theater/uitgaan, sporten, werken etc. mag duidelijk zijn dat de waarde voor bezoekersparkeren van 0,3 parkeerplaatsen per woning zeer hoog is (indicatief 50x hoger dan cijfermatig te verklaren door de 10% afwezige bewoners(auto's)). Een kanttekening hierbij is natuurlijk wel dat bezoekersparkeren zich in tijd incidenteel, en niet overal in gelijke mate voordoet. De bezoekersnorm mag daarom best wel wat hoger liggen dan cijfermatig door de 10% afwezige bewoners(auto's) verklaard zou kunnen worden.

Ook door onderzoek is dit beeld bevestigd. Door de toenemende digitalisering van het parkeerbeheer is de laatste jaren steeds meer en betere data beschikbaar gekomen van het gebruik van digitale parkeerpasjes voor bezoekers in woonwijken met gereguleerd parkeren. Daaruit bleek steeds vaker dat de daaruit af te leiden parkeerbehoefte meer dan 50% lager uitviel dan op basis van het parkeerkencijfer was ingeschat (o.a. Spark, 2018). Dit heeft geleid tot een initiatief om een bredere studie naar een passender parkeerkencijfer uit te voeren, op basis van data van het gebruik van bezoekerspasjes in vijftiental (kleinere en grotere) steden. Op basis van dit onderzoek is geconcludeerd dat een parkeerkencijfer van 0,10 tot 0,15 parkeerplaats per woning op het maatgevende moment voldoende is om de parkeervraag voor bezoekers op te vangen [Tiesinga et al, 2021].