Contra-expertise

De Baan Verkeersadvies B.V.
Oude Garderenseweg 7
8075 PL Elspeet

+31 (0)6 20 60 43 35
dirk@debaanverkeersadvies.nl
www.debaanverkeersadvies.nl
Kvk: 89822242

Onderwerp:	Bestemmingsplan Oude Torenweg ong. Nistelrode
Datum:	15 november 2024
Aan:	Mr. D. Elings (Linssen CS Advocaten)
Van:	Ing. D.L. de Baan
Ons kenmerk:	P2444M01D2

1. Inleiding

1.1 Achtergrond

De gemeente Bernheze heeft op 23 mei 2024 het Bestemmingsplan *Oude Torenweg ong. Nistelrode* vastgesteld (Link: https://ap.lc/cYOmt). De ontwikkeling die hierin wordt toegestaan betreft de bouw van vijf levensloopbestendige woningen die uitsluitend met een voetpad op de openbare weg en rijbaan van Vezelstraat wordt ontsloten. Bij het plan worden geen extra parkeerplaatsen gerealiseerd; niet op eigen terrein en niet in de directe omgeving. Wel zijn parkeerplaatsen in het openbaar gebied ter hoogte van een bestaande keerlus ingetekend. In de praktijk wordt daar al geparkeerd, zonder dat dit duidelijke parkeerplaatsen zouden zijn. De keerlus is uiteraard bedoeld om te keren en niet om te parkeren, ook al is er geen parkeerverbod ingesteld.

Bij het bestemmingsplan is een bijlage gevoegd met het parkeeronderzoek. In dit onderzoek is door het adviesbureau op basis van een parkeeronderzoek geconcludeerd dat de parkeerdruk met deze vijf extra woningen onder de gemeentelijke norm van 85% blijft. Bij dit parkeeronderzoek worden vraagtekens gezet ten aanzien van het (te) ruime gebied dat in het onderzoek is betrokken en ten aanzien van de resultaten ervan vanwege de lage gemeten parkeerdruk in vergelijking met de dagelijkse praktijk.



Figuur 1 – Plangebied Oude Torenweg te Nistelrode (bron: BP Oude Torenweg ong. Nistelrode)

1.2 Vraagstelling

Aan De Baan Verkeersadvies is verzocht om een contra-expertise op te stellen die antwoord moet geven op twee vragen:

1. Bureau Kragten heeft de memo *Parkeeronderzoek Oude Torenweg Nistelrode* d.d. 7 april 2023 opgesteld.
    a. Is de opzet en aanpak van het parkeeronderzoek juist?
    b. Zijn de berekeningen juist uitgevoerd?
    c. Wat is de beoordeling van De Baan Verkeersadvies van deze memo?
2. Vergelijk de gegevens van Kragten met een nieuw uitgevoerde parkeerdrukmeting onder voorwaarde dat deze voldoet aan de eisen van de gemeente Bernheze en die qua meetmomenten gelijk is aan het onderzoek van Kragten.

In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op het parkeeronderzoek van Kragten met daarbij de beantwoording van vraag 1. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op beantwoording van vraag 2 met een nieuw uitgevoerd parkeeronderzoek door Dufec. De resultaten daarvan zijn in de bijlage opgenomen.

1.3 Uitgangspunten Parkeernormennota

Ten tijde van de vaststelling van het bestemmingsplan was de *Parkeernormennota gemeente Bernheze*[1] van kracht. Uit deze Parkeernormennota blijkt dat:

- per levensloopbestendige woning in twee parkeerplaatsen moet worden voorzien. Totaal dienen zodoende tien parkeerplaatsen beschikbaar te zijn in het onderzoeksgebied;
- waarbij geen extra parkeerplaatsen gerealiseerd hoeven worden als de gemiddelde bezettingsgraad (na realisatie van het bouwinitiatief) niet boven de 85% uitkomt binnen een loopafstand van 100 meter van de ontwikkeling (hoofdfunctie wonen);
- parkeeronderzoeken moeten worden uitgevoerd door een onafhankelijk ISO 9001 gecertificeerd onderzoeksbureau;
- de voorgeschreven meetmomenten voor parkeeronderzoeken zijn:
    - Werkdag (geen koopavond) tussen 14-15 uur, 17-18 uur en 22-23 uur;
    - Zaterdag tussen 13-15 uur;
    - In winkelgebieden tevens: koopavond tussen 19-20 uur.

2. Parkeeronderzoek door Kragten

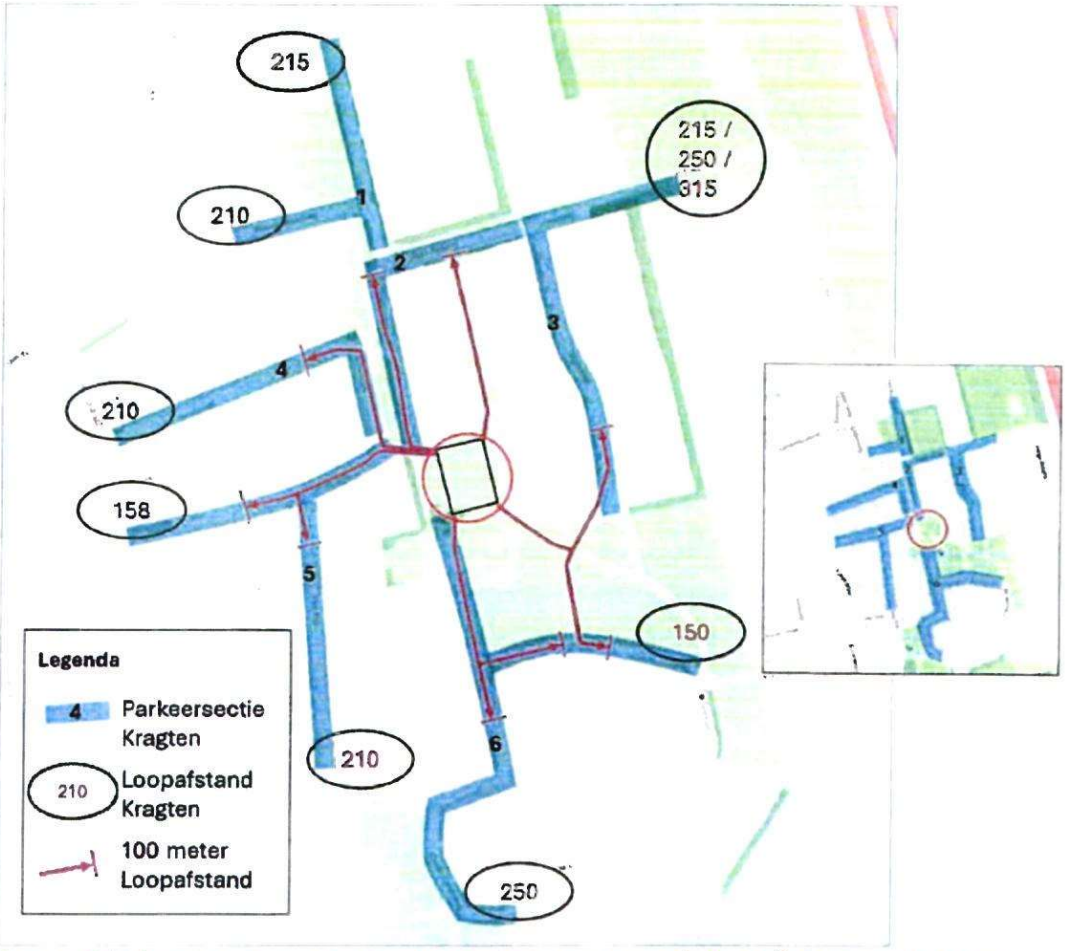
2.1 Onderzoeksgebied

In de memo van Kragten zijn de meetmomenten en de secties aangegeven waar zij het onderzoek hebben uitgevoerd. De tijden vallen binnen de tijdsblokken die in de Parkeernormennota van de gemeente zijn opgenomen. Verder wordt aangegeven dat rekening is gehouden met een loopafstand van 100 meter vanaf het perceel en rekening houdend met natuurlijke barrières. In een kaartje worden de secties weergegeven.

Deze secties die Kragten heeft aangehouden zijn overgenomen in Figuur 2. Tevens is in deze figuur de werkelijke loopafstand vanaf de hoekpunten van het woonblok met vijf woningen gezet. Deze lengte is

[1] Zie https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR378957/1 geldend ten tijde opstellen Bestemmingsplan

opgemeten met StreetSmart van Cyclomedia. De totale weglengte in het parkeeronderzoek van Kragten komt uit op 1240 meter; in het parkeeronderzoek van Dufec (zie hoofdstuk 3) is 435 meter weglengte opgenomen. Kragten heeft 65% meer weglengte in het onderzoek betrokken dan Dufec.



Figuur 2 – Gebied waarin parkeeronderzoek door Kragten is uitgevoerd versus "100 meter" afstand vanaf het bouwinitiatief met als inzet afbeelding 2 uit de memo van Kragten

Kragten heeft in een veel groter gebied onderzoek uitgevoerd dan door de gemeente is aangegeven in de Parkeernormennota waardoor een extra parkeerbehoefte van tien parkeerplaatsen een veel geringere invloed op de totale bezettingsgraad heeft dan bij een kleiner gebied. Als voorbeeld van deze geringere invloed een korte uitleg:

Kragten telt in hun onderzoeksgebied totaal 100 parkeerplaatsen. In het parkeeronderzoek dat De Baan Verkeersadvies heeft laten uitvoeren door Dufec in een gebied tot maximaal 100 meter loopafstand komt het aantal parkeerplaatsen op 42 stuks (zie § 3.2). Kragten heeft zodoende 238% meer parkeerplaatsen betrokken dan de eis van de gemeente. Een groter gebied met meer parkeercapaciteit betekent dat tien auto's extra vanwege het bouwinitiatief op een parkeercapaciteit van 100 plaatsen een veel kleinere impact op de bezettingsgraad heeft dan tien extra auto's bij een parkeercapaciteit van 42 plaatsen.

In de totale parkeercapaciteit heeft Kragten de beide keerlussen al meegenomen als reguliere capaciteit. In sectie 3 zijn 16 parkeerplaatsen opgenomen terwijl De Baan Verkeersadvies er officieel 6 telt. In sectie 6 zijn 17 parkeerplaatsen opgenomen terwijl De Baan Verkeersadvies er officieel 9 telt waaraan nog één plek toegevoegd kan worden omdat daarop wel frequent geparkeerd wordt, maar het een onverharde plek is.
Conclusie is dat Kragten uitgaat van een capaciteit van 10 parkeerplaatsen in de keerlus aan het einde van de Vlasstraat en van 7 á 8 parkeerplaatsen in de keerlus aan het einde van de Oude Torenweg. Fysiek kunnen in beide keerlussen samen totaal maximaal 10 auto's staan zonder anderen te hinderen. Zie hierover verder in § 3.5.

Antwoorden op vraag 1a:

- Geconcludeerd wordt dat het onderzoeksgebied dat Kragten heeft aangehouden veel groter is dan de 100 meter loopafstand die de gemeente heeft voorgeschreven. Kragten heeft 65% meer weglengte en 238% (= 2,4 keer) meer parkeerplaatsen in het onderzoek betrokken dan bij dit onderzoek noodzakelijk. De onderzoeksopzet is daarmee niet juist uitgevoerd.
- Kragten gaat uit van extra parkeercapaciteit in beide keerlussen samen van totaal 17 à 18 plaatsen terwijl hier fysiek hooguit 10 plaatsen extra zijn te markeren zonder dat voetgangers of fietsers worden gehinderd. Keren kan dan alleen nog door enkele keren heen en weer te steken. Kragten overschat daarmee de parkeercapaciteit met zeven à acht plaatsen omdat deze fysiek niet binnen de keerlussen passen.
- De resultaten van Kragten geven door bovenstaande twee punten een te rooskleurig beeld van de werkelijke parkeerdruk in de directe omgeving van de beoogde ontwikkeling.
- Kragten heeft geen berekening van de parkeereis op het maatgevende moment gemaakt. Deze parkeereis komt op basis van aanwezigheidspercentages op acht of negen parkeerplaatsen uit. Zie hierover meer in § 3.4.

2.2 Parkeerdrukmeting Kragten

Kragten heeft op de volgende tijden de parkeerdruk gemeten:

- Donderdagmiddag 16 maart 2023 14:00 uur
- Donderdagavond 16 maart 2023 18:00 uur
- Donderdagnacht 16 maart 2023 23:00 uur
- Zaterdagmiddag 18 maart 2023 14:00 uur
- Zaterdagavond 18 maart 2023 20:00 uur

Deze tijden komen redelijk overeen met de meetmomenten die in de Parkeernormennota zijn opgenomen. Er is blijkbaar gestart met tellen op het gegeven hele uur. Daarbij is de invloed op de meetresultaten gering van 15 tot 30 minuten eerder of later dan het gegeven tijdblok door de gemeente. Het maakt niet veel verschil of b.v. tussen 22-23 uur is gemeten of om 23 uur is gestart. Kragten heeft ook op zaterdagavond geteld en dit is extra ten opzichte van de gemeentelijke eis.

De resultaten zijn door Kragten in twee tabellen opgenomen waarbij zij vervolgens concluderen dat er met tien extra auto's voldoende capaciteit is om de bezettingsgraad beneden 85% te houden. De dan berekende maximale bezettingsgraad is dan 57% en voldoet aan de grenswaarde van 85%.

Antwoord op vraag 1b:

- De berekening van de bezettingsgraad is juist uitgevoerd.

Antwoord op vraag 1c:

- De Baan Verkeersadvies oordeelt dat het parkeeronderzoek niet juist is uitgevoerd omdat een te groot onderzoeksgebied is betrokken met 65% meer weglengte en 238% meer

parkeercapaciteit. Daarmee is de invloed van de extra parkeerbehoefte van tien auto's veel geringer dan bij een juist aangehouden onderzoeksgebied.

- De resultaten van de memo kunnen geen onderlegger zijn voor het bestemmingsplan ten aanzien van de parkeersituatie.

3. Parkeeronderzoek door Dufec

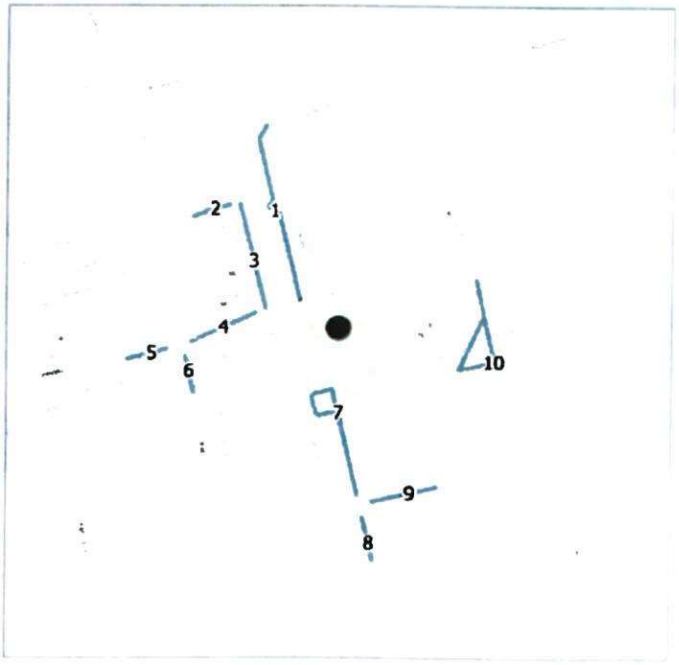
Door De Baan Verkeersadvies is aan ISO 9001 gecertificeerd onderzoeksbureau Dufec opdracht gegeven om een nieuw parkeeronderzoek uit te voeren op dezelfde (aanvangs)tijden als Kragten heeft gedaan, maar waarbij het onderzoeksgebied maximaal 100 meter loopafstand kent vanaf de beoogde ontwikkeling van vijf woningen. In de bijlage is het rapport van Dufec integraal overgenomen.

3.1 Onderzoeksgebied en meetmomenten

Het parkeeronderzoek is uitgevoerd tot 100 meter loopafstand van de nieuwbouwwoningen zoals in Figuur 2 is uitgemeten. Dufec heeft de sectie-indeling aangehouden zoals in de Figuur 3 is weergegeven. In sectie 6 is één parkeerplaats voor elektrisch laden. In secties 7 en 10 liggen de keerlussen die niet als officiële parkeerplaats aangemerkt mogen worden; ze zijn niet als zodanig herkenbaar.

De metingen zijn, voor een goede vergelijking, op dezelfde momenten aangevangen als Kragten heeft gedaan:

- Donderdag 3 oktober 2024:
  - Aanvang om 14:00 uur
  - Aanvang om 18:00 uur
  - Aanvang om 23:00 uur
- Zaterdag 5 oktober 2024:
  - Aanvang om 14:00 uur
  - Aanvang om 20:00 uur



Figuur 3 – Onderzoeksgebied Dufec onderverdeeld naar secties

3.2 Resultaten parkeerdrukmeting Dufec huidige situatie

De resultaten van de parkeerdrukmeting door Dufec is hieronder overgenomen. De 42 parkeerplaatsen in het onderzoeksgebied zijn op donderdagmiddag voor 52% bezet. Dit is de periode met de geringste bezettingsgraad. Op zaterdagavond is de bezettingsgraad het grootst met 90% bezetting.

SECTIES			BEZETTING					PARKEERDRUK				
			Donderdag 3 oktober			Zaterdag 5 oktober		Donderdag 3 oktober			Zaterdag 5 oktober	
Sectie	Straatnaam	Capaciteit	14-15u	18-19u	23-24u	14-15u	20-21u	14-15u	18-19u	23-24u	14-15u	20-21u
1	Vezelstraat	10	4	7	8	7	8	40%	70%	80%	70%	80%
2	Urnenveld	3	0	3	2	1	2	0%	100%	67%	33%	67%
3	Urnenveld	13	4	6	5	5	6	31%	46%	38%	38%	46%
4	Urnenveld	6	2	4	4	2	5	33%	67%	67%	33%	83%
5	Urnenveld	1	1	1	1	1	1	100%	100%	100%	100%	100%
6	Het Erp	6	3	3	4	5	6	50%	50%	67%	83%	100%
7	Oude Torenweg	1	1	3	5	0	3	100%	300%	500%	0%	300%
8	Oude Torenweg	1	1	2	1	3	2	100%	200%	100%	300%	200%
9	De Geerden	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-
10	Vlasstraat	1	6	4	4	4	5	600%	400%	400%	400%	500%
Totaal		42	22	33	34	28	38	52%	79%	81%	67%	90%

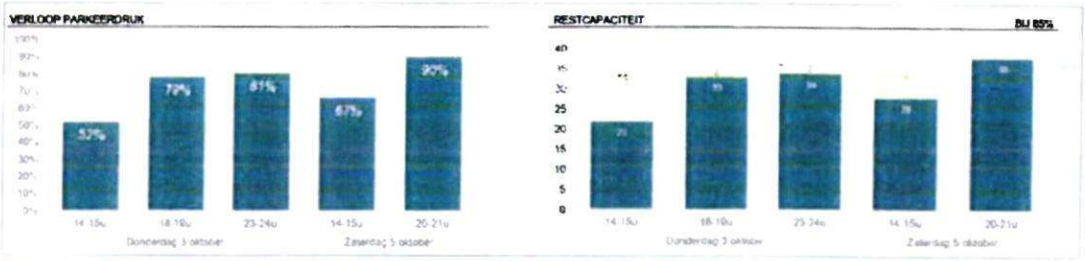
Tabel 1 – Resultaten parkeeronderzoek Dufec op 3 en 5 oktober 2024

Uit Tabel 1 blijk dat in secties 7, 8 en 10 totaal vijf tot zeven auto's meer parkeren dan er officiële parkeerplaatsen zijn. Ook in andere secties wordt meer geparkeerd dan er capaciteit is met in totaal zes tot negen auto's in het onderzoeksgebied (zie pag. 8-9 in de bijlage). Feitelijk moeten deze auto's als *illegaal geparkeerd* worden aangemerkt omdat zij niet in een als parkeervak of -strook herkenbare parkeerplaats staan. Secties 7 en 10 hebben keerlussen waarin geparkeerd wordt terwijl die daar niet voor bedoeld zijn.

Indien niemand in de keerlussen van secties 7 en 10 had geparkeerd dan had de bezettingsgraad in de andere secties hoger uitgepakt en was daar nauwelijks meer een parkeerplaats beschikbaar geweest. De overall bezettingsgraad was wel gelijk gebleven.

- Inwoners willen zo dicht mogelijk bij de woning parkeren en zetten de auto liever op een plek die hiervoor niet bedoeld is dan dat zij verder moeten lopen. Dit onderbouwd de noodzaak voor een klein onderzoeksgebied van maximaal 100 meter loopafstand en geen groot onderzoeksgebied zoals Kragten heeft aangehouden.

De bezettingsgraad en restcapaciteit zijn in Figuur 4 weergegeven. Daaruit blijkt dat op zaterdagavond de 85%-norm (= 36 parkeerplaatsen), wordt overschreden. Er staan dan 38 auto's geparkeerd en zijn er theoretisch twee parkeerplaatsen 'tekort'.



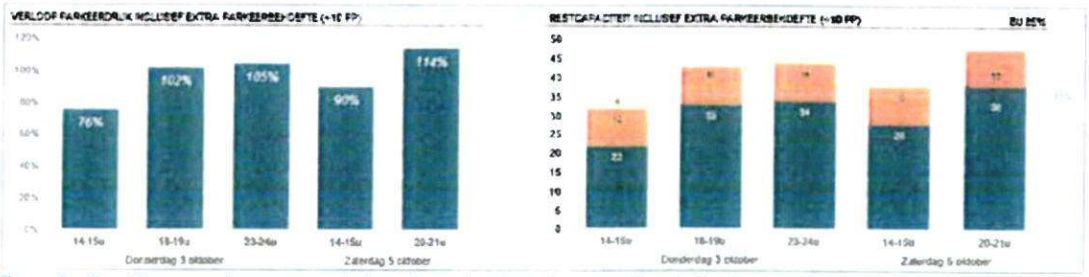
Figuur 4 – Bezettingsgraad en restcapaciteit huidige situatie [rapportage Dufec]

- Geconcludeerd wordt dat in het onderzoeksgebied dat Dufec heeft aangehouden de parkeerdruk varieert tussen 52% en 90%. Tijdens de twee avonden ligt deze op ± 80% en op 90%. De restcapaciteit voordat de grens van 85% wordt bereikt ligt tussen 14 (over) en -2 (tekort) parkeerplaatsen.
- De twee keerlussen worden in de huidige situatie gebruikt om zo dicht mogelijk bij huis te parkeren waardoor anderen hier moeilijker of niet meer kunnen keren. Zij dienen óf enkele keren heen en weer te steken óf achteruit de straat terug te rijden. Blijkbaar willen bewoners niet ver lopen tussen woning en auto en is dichterbij geen vrije parkeerplaats beschikbaar.

3.3 Doorrekening parkeerdruk in nieuwe situatie

Het bouwinitiatief vereist een extra parkeerbehoefte van twee parkeerplaatsen per woning, totaal dus tien parkeerplaatsen. Indien deze tien auto's worden geparkeerd in de huidige openbare ruimte, dan stijgt de bezettingsgraad naar boven 100% op de avonden. Op de middagen ligt deze op 76% en 90%. Figuur 5 geeft de bezettingsgraad en restcapaciteit bij een parkeerbehoefte van tien extra auto's.

- Geconcludeerd wordt dat de parkeerbehoefte van tien extra auto's niet binnen de huidige parkeercapaciteit kan worden opgevangen. In vier van de vijf meetperioden is deze te gering.



Figuur 5 – Bezettingsgraad en restcapaciteit toekomstige situatie met parkeerbehoefte van tien auto's

3.4 Parkeerbehoefte versus parkeereis

Zoals bij de 3e conclusie in § 2.1 is aangegeven heeft Kragten geen parkeereis vastgesteld, maar is uitgegaan van de parkeerbehoefte per woning. De parkeereis geeft op basis van de aanwezigheids-percentages een verlaging van de parkeerbehoefte omdat niet altijd alle bewoners aanwezig zijn én er rekening wordt gehouden met bezoekers.
De te hanteren aanwezigheidspercentages ten tijde van het parkeeronderzoek van Kragten zijn als volgt waarbij geen normen voor parkeren van bezoekers is opgenomen:

Type functie	Werkdagmiddag	Vroege avond	Koopavond	Zaterdagmiddag
Woningen	50%	75%	90%	60%

Deze percentages en momenten wijken af van de CROW-richtlijnen. In de geactualiseerde Parkeer-normennota van gemeente Bernheze[2] corresponderen de aanwezigheidspercentages wel met de CROW-richtlijnen en zijn als volgt:

Functie	Werkdag middag	Werkdag avond	Koopavond middag	Koopavond avond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag	Zondag avond
woningen bewoners	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
woningen bezoekers	10%	20%	80%	0%	70%	60%	100%	70%

Toepassing van de aanwezigheidspercentages uit beide versies van de *Parkeernormennota gemeente Bernheze* leidt tot de volgende twee tabellen met in rood de maximale parkeereis:

[2] Zie https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR724252/ geldend vanaf 09-09-2024

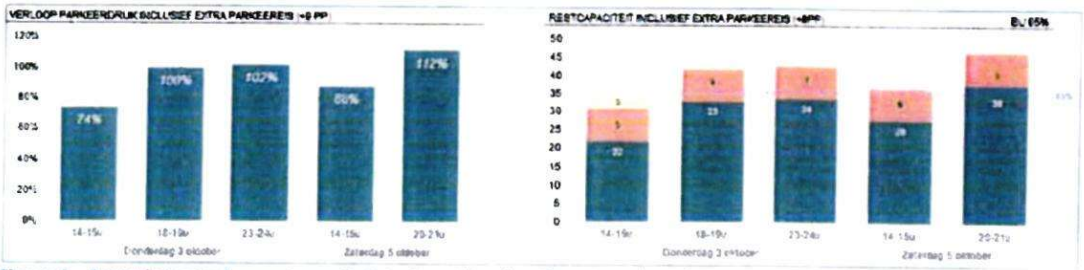
Parkeereis op basis van aanwezigheidspercentages BP Oude Torenweg ong. Nistelrode	Parkeer-vraag maximaal	Werkdag				Zaterdag		Zondag middag
		ochtend	middag	avond	nacht	middag	Avond	
Woningen: parkeerplaatsen voor bewoners	**8,5**	4,3	4,3	6,4	8,5	5,1	6,8	6,0
- waarvan niet openbare p.p. voor doelgroep bewoners	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
- waarvan openbare p.p. voor doelgroep bewoners	8,5	4,3	4,3	6,4	8,5	5,1	6,8	6,0
Woningen: openbare parkeerplaatsen voor bezoekers	1,5	0,2	0,3	1,2	0,0	0,9	1,5	1,1
Totaal noodzakelijke openbare parkeerplaatsen Wonen	10,0	4,4	4,6	7,6	8,5	6,0	8,3	7,0
Totaal (niet afgerond)	**10,0**	**4,4**	**4,6**	**7,6**	**8,5**	**6,0**	**8,3**	**7,0**
Totaal te realiseren (dubbelgebruik & afgerond vanaf 0,49)	**10**	**4**	**5**	**8**	9	**6**	**8**	**7**
- p.p. voor bewoners	8	4	5	7	9	5	6	6
- p.p. voor bezoekers	2	0	0	1	0	1	2	1

Tabel 2 – Parkeereis op basis van aanwezigheidspercentages Parkeernormennota ten tijde BP Oude Torenweg ong. Nistelrode

Parkeereis op basis van aanwezigheidspercentages BP Oude Torenweg ong. Nistelrode	Parkeer-vraag maximaal	Werkdag				Zaterdag		Zondag middag
		ochtend	middag	avond	nacht	middag	Avond	
Woningen: parkeerplaatsen voor bewoners	**8,5**	4,3	4,3	7,7	8,5	5,1	6,8	6,0
- waarvan niet openbare p.p. voor doelgroep bewoners	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
- waarvan openbare p.p. voor doelgroep bewoners	8,5	4,3	4,3	7,7	8,5	5,1	6,8	6,0
Woningen: openbare parkeerplaatsen voor bezoekers	1,5	0,2	0,3	1,2	0,0	0,9	1,5	1,1
Totaal noodzakelijke openbare parkeerplaatsen Wonen	10,0	4,4	4,6	8,9	8,5	6,0	8,3	7,0
Totaal (niet afgerond)	**10,0**	**4,4**	**4,6**	**8,9**	**8,5**	**6,0**	**8,3**	**7,0**
Totaal te realiseren (dubbelgebruik & afgerond vanaf 0,49)	**10**	**4**	**5**	9	9	**6**	**8**	**7**
- p.p. voor bewoners	8	4	5	8	9	5	6	6
- p.p. voor bezoekers	2	0	0	1	0	1	2	1

Tabel 3 – Parkeereis op basis van aanwezigheidspercentages vigerende Parkeernormennota (vanaf 9-9-2024)

Op basis van deze twee berekeningen is de parkeereis negen parkeerplaatsen. In Figuur 6 is het beeld weergegeven als van negen auto's uitgegaan wordt. Net zoals bij een parkeerbehoefte van tien auto's levert de parkeereis van negen auto's een vergelijkbaar beeld: op vier van de vijf momenten is de parkeerdruk boven 85%.



Figuur 6 – Bezettingsgraad en restcapaciteit toekomstige situatie met parkeereis van negen auto's

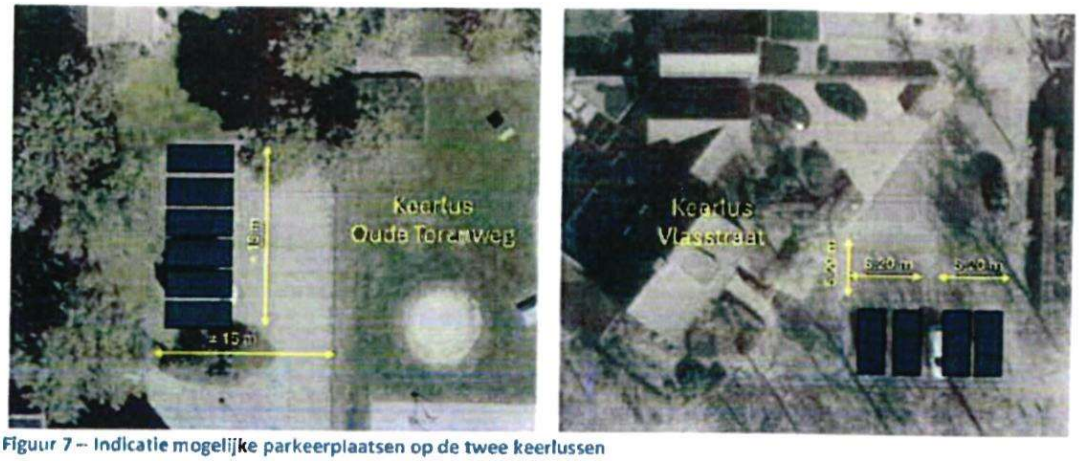
- Ook al wordt uitgegaan van de parkeereis van negen parkeerplaatsen, dan ook komt de bezettingsgraad niet structureel onder 85%. Op vier van de vijf meetmomenten komt deze boven 85% uit en op drie meetmomenten ligt deze zelfs op of boven 100%.
- Op basis van het Dufec-parkeeronderzoek, met een gebied van maximaal 100 meter loopafstand, moet worden geconcludeerd dat de beoogde ontwikkeling geen doorgang kan vinden tenzij de ontwikkeling in eigen parkeerbehoefte voorziet.

3.5 *Extra parkeerbehoefte oplossen in de twee keerlussen?*

In het onderzoeksgebied zijn twee keerlussen aanwezig, aan het einde van de Oude Torenweg en aan het einde van de Vlasstraat. In de woonwijk geldt geen parkeerverbod en er is geen parkeerzone ingesteld. Dat betekent dat auto's in principe overal mogen parkeren met als enige eis dat dit voor anderen geen hinder of gevaar oplevert dan wel de doorgang niet verspert. Doorgaans zal dan op als

zodanig herkenbare parkeerplaatsen moeten worden geparkeerd: in gemarkeerde parkeervakken, in langsparkeerstroken of in solitaire parkeerhavens.

In de twee keerlussen kunnen respectievelijk zes en vier parkeervakken worden aangeduid zonder dat hier passerende voetgangers of fietsers worden gehinderd dan wel uitritten van woningen worden geblokkeerd. Figuur 7 geeft hiervan een beeld waarbij de oriëntatie is geënt op de huidige praktijk zoals in Figuur 8 is weergegeven. Andere auto's kunnen hier dan niet meer in één keer keren door een rondje te rijden, maar moeten heen en weer steken. Dit is voor hen hinderlijk en geeft enige, maar zeer geringe, verkeersveiligheidsrisico's voor wandelaars, spelende kinderen of langsrijdende fietsers.



Figuur 7 – Indicatie mogelijke parkeerplaatsen op de twee keerlussen


Figuur 8 - Geparkeerde auto's bij keerlussen. Links keerlus op einde Oude Torenweg en rechts keerlus op einde Vlasstraat

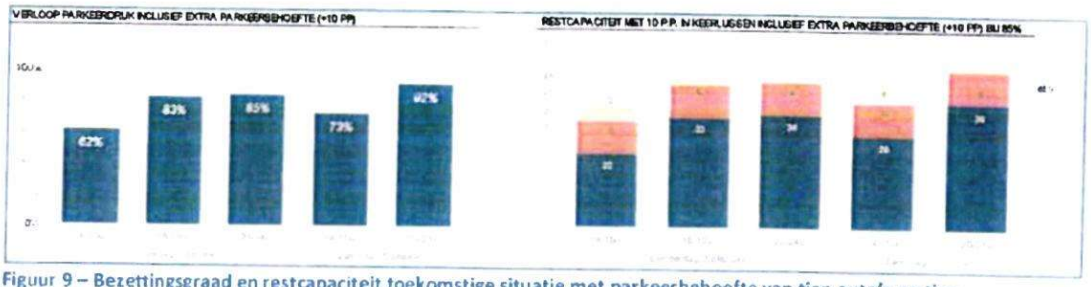
De fysieke ruimte is in principe aanwezig en tijdens het parkeeronderzoek bleek dat op beide keerlussen nu ook al wordt geparkeerd: in sectie 7, de Oude Torenweg, stonden in de donderdagnacht totaal vier auto's en op zaterdagavond twee auto's. In sectie 10, de Vlasstraat, stonden er structureel drie tot vijf auto's meer geparkeerd dan de capaciteit in deze sectie (1 parkeerplaats). De keerlussen worden in de huidige situatie dus al goed gebruikt. Het schilderen van 'officiële vakken' zal daar niet veel verandering brengen.

Toevoeging van respectievelijk zes + vier parkeerplaatsen aan de capaciteit tijdens het uitgevoerde parkeeronderzoek in oktober 2024 leidt tot het volgende resultaat:

SECTIES			BEZETTING					PARKEERDRUK				
			Donderdag 3 oktober			Zaterdag 5 oktober		Donderdag 3 oktober			Zaterdag 5 oktober	
Sectie	Straatnaam	Capaciteit	14-15u	18-19u	23-24u	14-15u	20-21u	14-15u	18-19u	23-24u	14-15u	20-21u
1	Vezelstraat	10	4	7	8	7	8	40%	70%	80%	70%	80%
2	Urnenveld	3	0	3	2	1	2	0%	100%	67%	33%	67%
3	Urnenveld	13	4	6	5	5	6	31%	46%	38%	38%	46%
4	Urnenveld	6	2	4	4	2	5	33%	67%	67%	33%	83%
5	Urnenveld	1	1	1	1	1	1	100%	100%	100%	100%	100%
6	Het Erp	6	3	3	4	5	6	50%	50%	67%	83%	100%
7	Oude Torenweg	7	1	3	5	0	3	14%	43%	71%	0%	43%
8	Oude Torenweg	1	1	2	1	3	2	100%	200%	100%	300%	200%
9	De Geerden	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-
10	Vlasstraat	5	6	4	4	4	5	120%	80%	80%	80%	100%
Totaal		**52**	**22**	**33**	**34**	**28**	**38**	**42%**	**63%**	**65%**	**54%**	**73%**

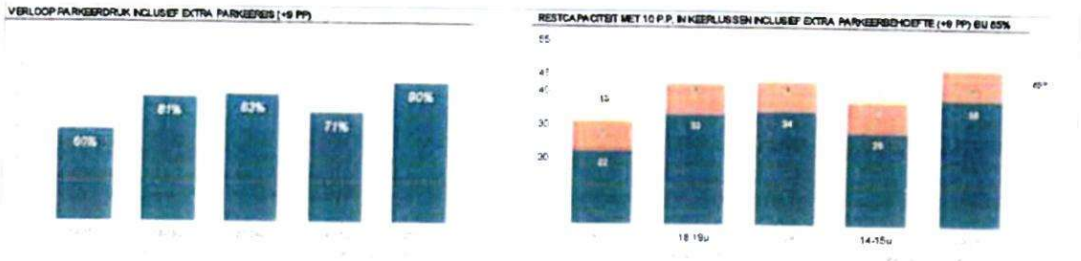
Tabel 4 – Resultaten parkeeronderzoek Dufec op 3 en 5 oktober 2024 met in secties 7 en 10 extra 'officiële' capaciteit

De 85%-grens van de gemeente ligt, bij een capaciteit van 52 parkeerplaatsen, op 44,2 parkeerplaatsen. Indien de bezetting 45 auto's of meer is, dan wordt de gemeentelijke norm overschreden. Als de parkeer*behoefte* van de vijf nieuwe woningen in de openbare ruimte moet worden opgevangen (tien extra te parkeren auto's) dan blijkt op werkdagen de bezetting op 44/52= 84,6% uit te komen en op zaterdagavond deze 48/52=92,3%. Als op werkdagavonden dus maar één auto extra in de omgeving wordt geparkeerd, dan overstijgt het direct de 85%-grens. Figuur 9 geeft de bezettingsgraad en restcapaciteit bij een parkeerbehoefte van tien extra auto's met in de keerlussen tien extra aangeduide parkeervakken.



Figuur 9 – Bezettingsgraad en restcapaciteit toekomstige situatie met parkeerbehoefte van tien auto's en tien parkeerplaatsen gemarkeerd op keerlussen

Als uitgegaan wordt van de parkeer*eis* van negen auto's, zoals in paragraaf 3.4 is berekend, dan is het beeld niet veel anders. De parkeerdruk op zaterdagavond blijft ook dan met 90% ruim boven 85%. Figuur 10 geeft de bezettingsgraad en restcapaciteit bij een parkeerbehoefte van negen extra auto's met in de keerlussen tien extra aangeduide parkeervakken.



Figuur 10 – Bezettingsgraad en restcapaciteit toekomstige situatie met parkeereis van negen auto's en tien parkeerplaatsen gemarkeerd op keerlussen

De volgende conclusies ten aanzien van het markeren van parkeervakken op de keerlussen zijn te trekken:

- Indien in de keerlussen parkeervakken worden gemarkeerd, zodat deze officieel meetellen in de parkeercapaciteit, dan komt in het Dufec-onderzoeksgebied de bezettingsgraad dagelijks op afgerond 85% uit. Op zaterdagavond ligt de bezettingsgraad op 92% en wordt de gemeentelijke norm ruim overschreden.
- In het parkeeronderzoek dat Kragten uitvoerde blijkt op donderdagnacht (23:00 uur, 47 auto's) de bezetting hoger dan op zaterdagavond (20:00 uur, 45 auto's). De kans is zodoende reëel dat in de praktijk ook op werkdagen enkele auto's meer geparkeerd staan waardoor de bezettingsgraad direct boven 85% uitkomt.
- Geconcludeerd moet worden dat markeren van parkeervakken op de twee keerlussen onvoldoende is om de extra parkeerbehoefte van de vijf nieuwe woningen op te vangen. Het is een *fake-oplossing*. Thans wordt er al in die keerlussen geparkeerd.

BIJLAGE 1 PARKEERONDERZOEK DUFEC

RAPPORT

PARKEERONDERZOEK OUDE TORENWEG E.O.
NISTELRODE

OKTOBER 2024

DUFEC
DATAVERZAMELING & VERWERKING

Poststraat 66, 5038 DH Tilburg
www.dufec.nl, www.basec.nl

VERANTWOORDING

Titel:	Parkeeronderzoek Oude Torenweg e.o. Nistelrode
Subtitel:	Oktober 2024
Versie:	9-10-2024
Opdrachtgever:	De Baan Verkeersadvies Dirk de Baan
Opdrachtnemer:	Dufec Poststraat 66, 5038DH Tilburg 013 460 9981 www.dufec.nl, www.basec.nl
Auteur:	Koen de Groot koen.degroot@dufec.nl
Projectleider:	Noury Verwijst noury.verwijst@dufec.nl

INHOUD

Dataverzameling ____ 3

Dataverwerking ____ 5

Resultaten ____ 6

DATAVERZAMELING

AANLEIDING

Er is voornemens een nieuwe ontwikkeling te realiseren op een vrijliggend kavel gelegen aan de Oude Torenweg in Nistelrode.

Op grond van het geldende bestemmingsplan moet bij een nieuwe ontwikkeling danwel gewijzigd gebruik op het eigen perceel worden voorzien in voldoende parkeergelegenheid om de extra parkeerbehoefte op te vangen. Hierbij moet worden uitgegaan van de parkeernormen zoals aangegeven in de gemeentelijke parkeernota.

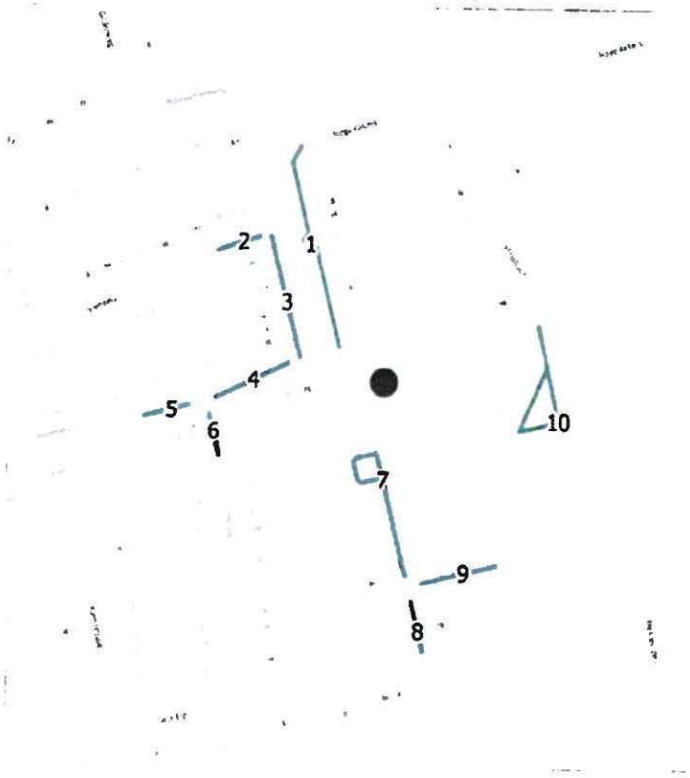
De ontwikkeling kent in dit geval een extra parkeerbehoefte van 10 parkeerplaatsen, welke in de omgeving zal moeten worden opgelost op openbaar toegankelijke parkeerplaatsen. Gemeente Bernheze kan hier alleen medewerking aan verlenen als met representatieve metingen is aangetoond dat er voldoende parkeergelegenheid is binnen een loopafstand van 100 meter.

Onderzoeksbureau Dufec heeft in oktober 2024 in het gebied rondom de ontwikkellocatie een parkeeronderzoek uitgevoerd om inzicht te krijgen in de beschikbare restcapaciteit in de omgeving.

ONDERZOEKSGEBIED

Het onderzoek is uitgevoerd in de omgeving van de ontwikkellocatie. In het onderzoek zijn enkel openbaar toegankelijke parkeerplaatsen meegenomen. In het onderzoeksgebied is sprake van gratis parkeren.

Ontwikkellocatie en straten in onderzoeksgebied



METHODE

De parkeercapaciteit is voorafgaand aan de metingen geïnventariseerd. Hiervoor is een sectie-indeling gemaakt (zie figuur vorige pagina). Een sectie is doorgaans een wegvak van hoek tot hoek.

Binnen een sectie zijn de volgende categorieën openbare parkeerplaatsen afzonderlijk geïnventariseerd:

- Buiten voorzieningen (langsparkeren)
- In voorzieningen (parkeerhavens en vakken)
- Bijzondere plaatsen (invalide, oplaadpunten e.d.)

Het onderscheid tussen parkeervakken en -havens enerzijds en langsparkeren anderzijds wordt bepaald door het feit of er een voorziening is aangelegd (vak of haven) of niet (op de rijbaan langsparkeren). Het verschil tussen vakken en havens wordt bepaald door de aanwezigheid van een vorm van vakindeling. Voor de benodigde ruimte van een personenauto is 6 meter gehanteerd. Bij langsparkeren op de rijbaan is rekening gehouden met het wegprofiel. Uitgangspunt hierbij is dat (grote) voertuigen en veiligheidsdiensten in één richting ongehinderd de straat door kunnen rijden.

De metingen zijn uitgevoerd tijdens de volgende perioden:

- Donderdag 3 oktober 2024: 14:00 - 15:00u, 18:00 - 19:00u, 23:00 - 24:00u
- Zaterdag 5 oktober 2024: 14:00 - 15:00u, 20:00 - 21:00u

Tijdens elke periode is één meting uitgevoerd.

Tijdens de meetmomenten zijn per sectie de geparkeerde voertuigen geregistreerd op het volgende detailniveau:

- Goed geparkeerd
- Fout geparkeerd (op het trottoir, buiten de vakken e.d.)
- Obstakel (container, aanhanger, caravan e.d.)
- Op een bijzondere plaats geparkeerd

WEER EN BIJZONDERHEDEN

De weersomstandigheden waren als volgt:

- Donderdag 3 oktober 2024: Droog, licht bewolkt, 15 °C
- Zaterdag 5 oktober 2024: Droog, onbewolkt, 15 °C

(KNMI weerstation Volkel)

De metingen hebben niet plaatsgevonden tijdens evenementen of andere verstorende momenten.

De keuze voor de uitgevoerde onderzoeksopzet komt volledig voor rekening van de opdrachtgever. Het is aan de opdrachtgever om met de gemeente kort te sluiten dat het uitgevoerde onderzoek voldoet aan de voorwaarden van de gemeente.

DATAVERWERKING

De dataverwerking bestaat uit verificatie, validatie en analyse. Tijdens de eerste stap is gekeken of de data van de metingen compleet is. Zijn metingen uitgevoerd tijdens alle meetmomenten en in alle secties?

Vervolgens zijn de volgende controles uitgevoerd:

- Is de parkeerbezetting hoger dan de capaciteit? Zo ja, is dat verklaarbaar?
- Is het verloop van de parkeerbezetting logisch?
- Liggen de resultaten in lijn met eerdere tellingen (indien beschikbaar)?

De parkeerdruk is berekend door het aantal goed en fout geparkeerde voertuigen en het aantal obstakels op openbare parkeerplaatsen te delen door de capaciteit van de sectie. Het parkeren op bijzondere plaatsen is afzonderlijk gepresenteerd.

Voor de gemeente dient te worden aangetoond dat er voldoende parkeergelegenheid is binnen het afgebakende gebied. Daarbij geldt dat de bestaande bezetting samen met de parkeerbehoefte van het plan een maximale parkeerdruk van 85% opleveren. In aanvulling hierop is de restcapaciteit bepaald. De restcapaciteit beschrijft het aantal vrije plaatsen uitgaande van een maximaal aanvaardbare parkeerdruk van 85%.

De resultaten zijn opgenomen in de bijlage met daarbij:

- Capaciteit per meetmoment, per sectie/gebied en per categorie
- Parkeerbezetting/parkeerdruk/restcapaciteit per meetmoment
- Informatie over het onderzoeksgebied en de meting

RESULTATEN

PARKEERONDERZOEK
Motorvoertuigen

OUDE TORENWEG E.O. NISTELRODE
Hoofdlijnen

Onderzoeksgebied
Oude Torenweg e.o. Nistelrode
Loopafstand 100 meter

Meting
Meetperiode: Oktober 2024
Methodiek: Parkeerdrukmeting
In opdracht van: De Baan Verkeersadvies
Uitgevoerd door: Dufec



Legenda
Parkeerdruk
= 0 - 70%
= 70 - 85%
= 85 - 100%
= ≥ 100%
= geen capaciteit

Restcapaciteit
= beschikbaar
= tekort

Restcapaciteit uitgaande van maximaal aanvaardbare parkeerdruk van 85%.

Conclusie
Tijdens de vijf meetmomenten is er een restcapaciteit van respectievelijk 14, 3, 2, 8, -2 parkeerplaatsen beschikbaar.
Op vier van de vijf meetmomenten is er onvoldoende parkeercapaciteit om de extra parkeerbehoefte van 10 parkeerplaatsen op te vangen.

SECTIES / BEZETTING

Sectie	Straatnaam	Capaciteit	Donderdag 3 oktober 14-15u	18-19u	23-24u	Zaterdag 5 oktober 14-15u	20-21u
1	Vezelstraat	10	4	7	8	7	8
2	Umenveld	3	0	3	2	1	2
3	Umenveld	13	4	6	5	5	6
4	Umenveld	6	2	4	4	2	5
5	Umenveld	1	1	1	1	1	1
6	Het Erp	6	3	3	4	5	6
7	Oude Torenweg	1	1	3	5	0	3
8	Oude Torenweg	1	1	2	1	3	2
9	De Geerden	0	0	0	0	0	0
10	Vlasstraat	1	6	4	4	4	5
Totaal		**42**	**22**	**33**	**34**	**28**	**38**

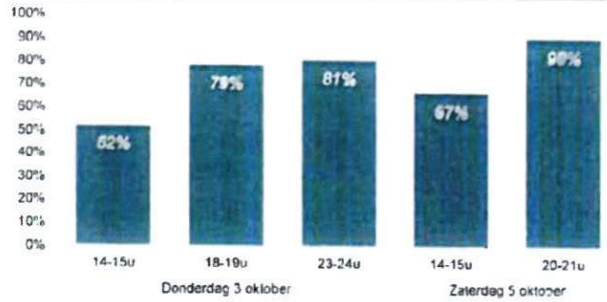
PARKEERDRUK

	Donderdag 3 oktober 14-15u	18-19u	23-24u	Zaterdag 5 oktober 14-15u	20-21u
	40%	70%	80%	70%	80%
	0%	100%	67%	33%	67%
	31%	46%	38%	38%	46%
	33%	67%	67%	33%	83%
	100%	100%	100%	100%	100%
	50%	50%	67%	83%	100%
	100%	300%	500%	0%	300%
	100%	200%	100%	300%	200%
	-	-	-	-	-
	600%	400%	400%	400%	500%
	52%	**79%**	**81%**	**67%**	**90%**

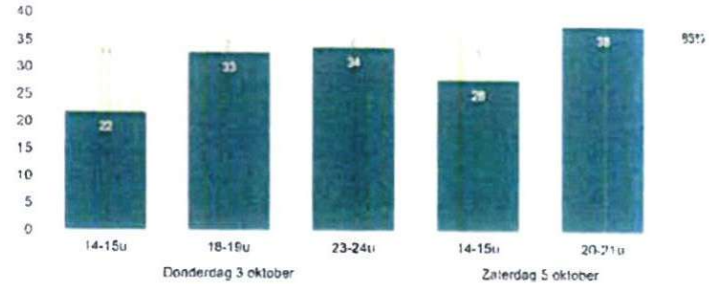
RESTCAPACITEIT

	Donderdag 3 oktober 14-15u	18-19u	23-24u	Zaterdag 5 oktober 14-15u	20-21u
	5	2	1	2	1
	3	0	1	2	1
	7	5	6	6	5
	3	1	1	3	0
	0	0	0	0	0
	2	2	1	0	-1
	0	-2	-4	1	-2
	0	-1	0	-2	-1
	0	0	0	0	0
	-5	-3	-3	-3	-4
	14	**3**	**2**	**8**	**-2**

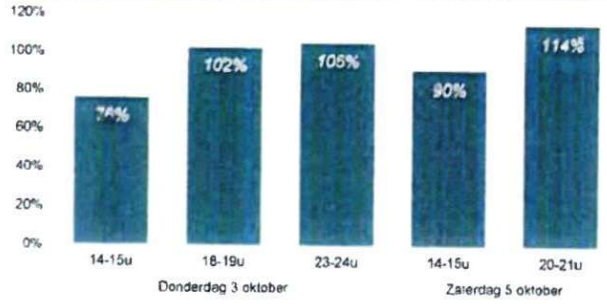
VERLOOP PARKEERDRUK



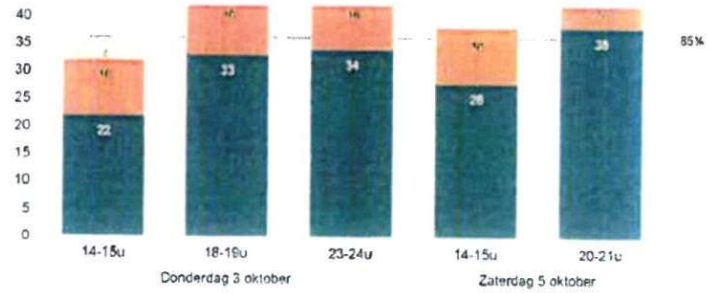
RESTCAPACITEIT BIJ 85%



VERLOOP PARKEERDRUK INCLUSIEF EXTRA PARKEERBEHOEFTE (+10 PP)



RESTCAPACITEIT INCLUSIEF EXTRA PARKEERBEHOEFTE (+10 PP) BIJ 85%



DUFEC

PARKEERONDERZOEK

Motorvoertuigen

OUDE TORENWEG E.O. NISTELRODE

Details

Onderzoeksgebied

Oude Torenweg e.o. Nistelrode
Loopafstand 100 meter

Meting

Meetperiode: Oktober 2024
Methodiek: Parkeerdrukmeting
In opdracht van: De Baan Verkeersadvies
Uitgevoerd door: Dufec



Legenda

Regime
G = Gratis

DONDERDAG 14:00 - 15:00u

SECTIES			PARKEERDRUK						BIJZONDER			
			Algemeen						Invalide		Oplaadpunt	
Sectie	Straatnaam	Regime	Cap	Goed	Fout	Obstakel	Totaal	%	Cap	Bezetting	Cap	Bezetting
1	Vezelstraat	G	10	4			4	40%				
2	Umenveld	G	3				0	0%				
3	Umenveld	G	13	4			4	31%				
4	Umenveld	G	6	2			2	33%				
5	Umenveld	G	1	1			1	100%				
6	Het Erp	G	6	3			3	50%			1	
7	Oude Torenweg	G	1	1			1	100%				
8	Oude Torenweg	G	1	1			1	100%				
9	De Geerden	G	0				0	-				
10	Vlasstraat	G	1		6		6	600%				
Totaal			**42**	**16**	**6**	**0**	**22**	**52%**	**0**	**0**	**1**	**0**

DONDERDAG 18:00 - 19:00u

SECTIES			PAR EERDRUK						BIJZONDER			
			Algemeen						Invalide		Oplaadpunt	
Sectie	Straatnaam	Regime	Cap	Goed	Fout	Obstakel	Totaal	%	Cap	Bezetting	Cap	Bezetting
1	Vezelstraat	G	10	7			7	70%				
2	Umenveld	G	3	3			3	100%				
3	Umenveld	G	13	6			6	46%				
4	Umenveld	G	6	3	1		4	67%				
5	Umenveld	G	1	1			1	100%				
6	Het Erp	G	6	3			3	50%			1	
7	Oude Torenweg	G	1	1	2		3	300%				
8	Oude Torenweg	G	1	1	1		2	200%				
9	De Geerden	G	0				0	-				
10	Vlasstraat	G	1		4		4	400%				
Totaal			**42**	**26**	**8**	**0**	**33**	**79%**	**0**	**0**	**1**	**0**

DONDERDAG 23:00 - 24:00u

SECTIES			PARKEERDRUK						BIJZONDER			
			Algemeen						Invalide		Oplaadpunt	
Sectie	Straatnaam	Regime	Cap	Goed	Fout	Obstakel	Totaal	%	Cap	Bezetting	Cap	Bezetting
1	Vezelstraat	G	10	8			8	80%				
2	Umenveld	G	3	2			2	67%				
3	Umenveld	G	13	5			5	38%				
4	Umenveld	G	6	4			4	67%				
5	Umenveld	G	1	1			1	100%				
6	Het Erp	G	6	4			4	67%			1	
7	Oude Torenweg	G	1	1	4		5	500%				
8	Oude Torenweg	G	1	1			1	100%				
9	De Geerden	G	0				0	-				
10	Vlasstraat	G	1		4		4	400%				
Totaal			**42**	**26**	**8**	**0**	**34**	**81%**	**0**	**0**	**1**	**0**

PARKEERONDERZOEK

Motorvoertuigen

OUDE TORENWEG E.O. NISTELRODE

Details

Onderzoeksgebied
Oude Torenweg e.o. Nistelrode
Loopafstand 100 meter

Meting
Meetperiode: Oktober 2024
Methodiek: Parkeerdrukmeting
In opdracht van: De Baan Verkeersadvies
Uitgevoerd door: Dufec



Legenda
Regime
G = Gratis

ZATERDAG 14:00 - 15:00u

SECTIES			PARKEERDRUK						BIJZONDER			
					Algemeen				Invalide		Oplaadpunt	
Sectie	Straatnaam	Regime	Cap	Goed	Fout	Obstakel	Totaal	%	Cap	Bezetting	Cap	Bezetting
1	Vezelstraat	G	10	7			7	70%				
2	Umenveld	G	3	1			1	33%				
3	Umenveld	G	13	5			5	38%				
4	Umenveld	G	6	2			2	33%				
5	Umenveld	G	1	1			1	100%				
6	Het Erp	G	6	5			5	83%			1	
7	Oude Torenweg	G	1				0	0%				
8	Oude Torenweg	G	1	1	2		3	300%				
9	De Geerden	G	0				0	-				
10	Vlasstraat	G	1		4		4	400%				
Totaal			**42**	**22**	**6**	**0**	**28**	**67%**	**0**	**0**	**1**	**0**

DONDERDAG 20:00 - 21:00u

SECTIES			PARKEERDRUK						BIJZONDER			
					Algemeen				Invalide		Oplaadpunt	
Sectie	Straatnaam	Regime	Cap	Goed	Fout	Obstakel	Totaal	%	Cap	Bezetting	Cap	Bezetting
1	Vezelstraat	G	10	8			8	80%				
2	Umenveld	G	3	2			2	67%				
3	Umenveld	G	13	6			6	46%				
4	Umenveld	G	6	4	1		5	83%				
5	Umenveld	G	1	1			1	100%				
6	Het Erp	G	6	6			6	100%			1	
7	Oude Torenweg	G	1		3		3	300%				
8	Oude Torenweg	G	1	1	1		2	200%				
9	De Geerden	G	0				0	-				
10	Vlasstraat	G	1	1	4		5	500%				
Totaal			**42**	**29**	**9**	**0**	**38**	**90%**	**0**	**0**	**1**	**0**