

Parkeren en verkeer Hoendersveld te Venray

Opdrachtgever

Titel rapport

Kenmerk

Datum publicatie

Status

Venterra B.V.

Parkeren en verkeer Hoendersveld te Venray

019851.20250217.R1.02

27 februari 2025

Definitief

© Copyright Goudappel BV 27-2-25

Inhoudsopgave

1. Inleiding	5
2. Functieprogramma	6
3. Parkeren: ontwikkeling Hoendersveld	9
3.1 Aanpak en uitgangspunten	9
3.2 Parkeerbehoefte conform gemeentelijk beleid	10
3.3 Maatwerk: aanpak	12
3.4 Maatwerk: bewoners van woningen	14
3.5 Maatwerk: bezoekers van woningen	16
3.6 Parkeerbehoefte conform maatwerk	16
3.7 Conclusies ontwikkeling Hoendersveld	18
4. Parkeren: huidige situatie	19
4.1 Uitgangspunten	19
4.2 Resultaten parkeerdrukmetingen	20
4.3 Resultaten parkeermotiefmetingen	23
5. Parkeren: toekomstige situatie	24
5.1 Toekomstige parkeersituatie cf. gemeentelijk beleid	24
5.2 Toekomstige parkeersituatie cf. maatwerk	28
5.3 Conclusies toekomstige parkeersituatie	29
6. Wijzigingen parkeersituatie Eindstraat	31
6.1 Effect toevoeging 8 privé parkeerplaatsen	31
6.2 Effect opheffen en realiseren garageboxen	31
6.3 Verwachte effect parkeerbehoefte openbare ruimte	32

7. Verkeer	33
7.1 Aanpak en uitgangspunten	33
7.2 Resultaat verkeersgeneratie	34
7.3 Verkeersgeneratie ten opzichte van huidige verkeersintensiteiten	35
7.4 Verkeersveiligheid	37
 8. Conclusies	 41
8.1 Parkeren	41
8.2 Verkeer	42
 Bijlage 1 Resultaten parkeeronderzoek	 43

1. Inleiding

Venterra BV is betrokken bij de ontwikkeling van het nieuwbouwplan Hoendersveld in het centrum van Venray. De ontwikkellocatie is omsloten door de Langeweg, Sint Jozefweg, Eindstraat, Bontekoestraat en Hoenderstraat. Het voornemen is om op de ontwikkellocatie 64 woningen te realiseren. Het volledige functieprogramma is opgenomen in hoofdstuk 2.

Op de ontwikkellocatie zijn momenteel twee onverharde/niet ingerichte parkeerterreinen gesitueerd, waar in totaal circa 145 parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Deze parkeerplaatsen worden gebruikt door onder andere omwonenden, centrumbezoekers en medewerkers van bedrijven in de directe omgeving en het centrumgebied. Als gevolg van de ontwikkeling komen deze parkeerterreinen te vervallen.

Venterra heeft Goudappel BV gevraagd om de parkeersituatie in zowel de huidige als toekomstige situatie in kaart te brengen. Waarbij rekening wordt gehouden met voldoende parkeerruimte voor de huidige parkeerders in de toekomstige situatie en voldoende parkeerplaatsen voor de nieuw te realiseren woningen. Aanvullend is het aantal verkeersbewegingen in de toekomstige situatie en de verkeersveiligheid onderzocht.

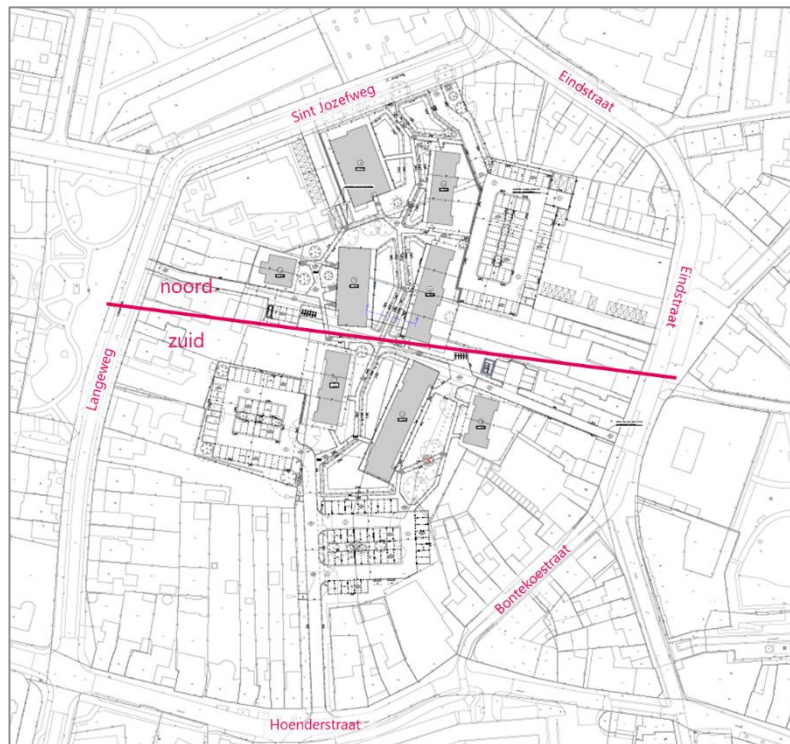
Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is functieprogramma van Hoendersveld opgenomen. Hoofdstuk 3 gaat vervolgens in op de passende parkeerbehoefte voor de ontwikkeling. In hoofdstuk 4 is huidige parkeersituatie toegelicht, waarna in hoofdstuk 5 de toekomstige parkeersituatie is bepaald. In hoofdstuk 6 zijn overige effecten op de parkeersituatie in de directe omgeving van de ontwikkeling in beschouwing genomen. Hoofdstuk 7 gaat vervolgens in op het verkeersonderzoek, inclusief de verkeersveiligheid. Tot slot zijn in hoofdstuk 8 de conclusies opgenomen.

2. Functieprogramma

De ontwikkellocatie Hoendersveld is omsloten door de Langeweg, Sint Jozefweg, Eindstraat, Bontekoestraat en Hoenderstraat. De ontwikkeling bestaat uit verschillende blokken (A tot en met F) met verschillende woningtypen en enkele parkeerlocaties. Aanvullend is onderscheid gemaakt naar de noord- en zuidzijde van de ontwikkellocatie. Dit onderscheid is gemaakt op basis van de woonblokken en de aanrijd- en looproutes naar de parkeerlocaties en daarbij behorende acceptabele loopafstanden.

De ligging van de ontwikkellocatie, de woonblokken, parkeerlocaties en het onderscheid naar noord en zuid is weergegeven in figuur 2.1. Het volledige functieprogramma voor de woningen is opgenomen in tabel 2.1. Het overzicht van de te vervallen en te realiseren parkeerplaatsen voor noord en zuid is opgenomen in tabel 2.2.



Figuur 2.1: Ontwikkellocatie Hoendersveld

gebied	blok	woningtype	segment	oppervlakte	aantal	eenheid
noord	A	appartement	sociale huur	50 tot 75 m ² bvo	3	woningen
noord	A	appartement	sociale huur	75 tot 100 m ² bvo	9	woningen
noord	A	appartement	sociale huur	100 tot 125 m ² bvo	8	woningen
noord	B	portiek woning	sociale koop/middenhuur	50 tot 75 m ² bvo	12	woningen
noord	C	smalle woningen	midden koop	75 tot 100 m ² bvo	2	woningen
noord	E1	veranda woning	midden koop	> 125 m ² bvo	3	woningen
noord	E2	veranda woning	midden koop	> 125 m ² bvo	4	woningen
zuid	D	appartement	midden koop	75 tot 100 m ² bvo	14	woningen
zuid	D	appartement	midden koop	100 tot 125 m ² bvo	4	woningen
zuid	E3	veranda woning	midden koop	> 125 m ² bvo	3	woningen
zuid	F1	tweekapper	midden koop	> 125 m ² bvo	2	woningen

Tabel 2.1: Functieprogramma woningen ontwikkeling Hoendersveld

gebied	blok	type	specificatie	aantal	eenheid
noord	-	parkeerplaatsen	vervallen huidige parkeerterrein	-70	parkeerplaatsen
noord	-	parkeerplaatsen	nieuw te realiseren (totaal)	65	parkeerplaatsen
			waarvan openbaar toegankelijk	60	parkeerplaatsen
			waarvan privé (bewoners)	5	parkeerplaatsen
zuid	-	parkeerplaatsen	vervallen huidige parkeerterrein	-75	parkeerplaatsen
zuid	-	parkeerplaatsen	nieuw te realiseren (totaal)	101	parkeerplaatsen
			waarvan openbaar toegankelijk	95	parkeerplaatsen
			waarvan privé (bewoners)	6	parkeerplaatsen

Tabel 2.2: Overzicht te vervallen en te realiseren parkeerplaatsen Hoendersveld

Het grootste deel van de parkeerplaatsen bij de ontwikkellocatie in de toekomstige situatie is openbaar toegankelijk. De parkeerlocaties dienen immers ook (gedeeltelijk) ruimte te bieden voor de huidige gebruikers van de onverharde/niet ingerichte parkeerterreinen die komen te vervallen (o.a. omwonenden, centrumbezoekers en medewerkers van het gemeentehuis). Aan de noordzijde worden 5 parkeerplaatsen privé uitgegeven (ten zuiden van blok C), aan de zuidzijde is het voornemen om 6 parkeerplaatsen privé uit te geven (ten noorden van blok F1). Deze privé uit te geven parkeerplaatsen zijn alleen te gebruiken door bewoners (zowel toekomstige bewoners van Hoendersveld als huidige bewoners, o.a. bewoners van de Eindstraat 19 en 19A, conform opgave opdrachtgever). Voor deze parkeerplaatsen is dubbelgebruik van parkeerplaatsen dan ook niet van toepassing. Bij de openbaar toegankelijke parkeerplaatsen is dubbelgebruik wel mogelijk, parkeerplaatsen kunnen door verschillende doelgroepen gebruikt worden.

Naast het functieprogramma ten behoeve van Hoendersveld is opdrachtgever ook voornemens om direct grenzend aan het parkeerterrein aan de oostzijde van het plangebied¹ (oostelijk van blok E1 en E2) enkele parkeerplaatsen toe te voegen, specifiek bestemd voor bewoners en bezoekers van de woningen aan de Eindstraat. Deze wijzigingen zijn weergegeven in tabel 2.3.

¹ Compagnon van opdrachtgever heeft eigendom aan de Eindstraat 23/25.

locatie	huidig	toekomst	verschil	eenheid
tussen Eindstaat 21 en Eindstraat 23/25	0	2	+2	garageboxen
	7	11	+4	privé parkeerplaatsen
tussen Eindstaat 23/25 en Eindstraat 27A-C	3	0	-3	garageboxen
	0	4*	+4	privé parkeerplaatsen
Eindstraat 27 en 27C	3	3	0	privé parkeerplaatsen
totaal	3	2	-1	garageboxen
	7	15	+8	privé parkeerplaatsen

* Deze privé parkeerplaatsen zijn te bereiken via het parkeerterrein behorende bij de ontwikkeling van Hoendersveld (oostelijk van blok E1 en E2; zie figuur 2.1). Met bebording en materialisatie wordt de overgang van openbaar naar privé parkeerplaatsen t.b.v. de woningen aan de Eindstraat gemarkeerd.

Tabel 2.3: Overzicht wijzigingen situatie tussen Eindstraat 21 en Eindstraat 27A-C

Uit tabel 2.3 blijkt dat in totaal 1 garagebox komt te vervallen, en dat 8 privé parkeerplaatsen worden toegevoegd. Deze parkeerplaatsen zijn bestemd voor de bestaande bewoners en bezoekers van de woningen aan de Eindstraat. Deze wijzigingen staan los van de ontwikkeling van Hoendersveld: privé parkeerplaatsen kunnen immers niet door alle doelgroepen worden gebruikt. De effecten hiervan zijn daarom separaat toegelicht in hoofdstuk 6.

3. Parkeren: ontwikkeling

Hoendersveld

3.1 Aanpak en uitgangspunten

Aanpak

De parkeerbehoefte van de ontwikkeling van Hoendersveld is bepaald aan de hand van het gemeentelijke beleid. De gemeente Venray heeft haar parkeernormen vastgesteld in de *Beleidsnota Parkeernormen*². De parkeerbehoefte voor de ontwikkeling wordt berekend door het aantal woningen te vermenigvuldigen met de bijbehorende parkeernorm (het aantal benodigde parkeerplaatsen per eenheid).

Gemeentelijke parkeernormen

Bij het bepalen van de parkeernorm is in het gemeentelijke parkeerbeleid onderscheid gemaakt naar verschillende gebieden, de ontwikkellocatie Hoendersveld is conform het parkeerbeleid hierbij gelegen in *centrum*. De te hanteren parkeernormen voor de woonfuncties zijn opgenomen in tabel 3.1. Voor de blokken A, B en D is de parkeernorm voor appartement van toepassing, voor de blokken C, E en F is de parkeernorm voor woonhuis van toepassing.

functie	parkeernorm	aandeel bewoners	aandeel bezoekers	eenheid
woonhuis	1,5	1,2	0,3	ppl per woning
appartement	1,3	1,0	0,3	ppl per woning

Tabel 3.1: Te hanteren parkeernormen cf. gemeentelijk beleid

Aanwezigheidspercentages

Wanneer parkeerplaatsen door verschillende functies kunnen worden gebruikt, is conform gemeentelijk beleid sprake van dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Hoewel bij de ontwikkeling van Hoendersveld sprake is van één functie (wonen), is bij de openbaar toegankelijke parkeerplaatsen wel sprake van dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Dit heeft verschillende redenen.

Ten eerste is bij woningen onderscheid te maken naar bewoners en bezoekers van woningen, die het maatgevende moment op verschillende momenten kennen. Zo is voor bewoners van woningen de nacht maatgevend, terwijl voor bezoekers van bewoners de zaterdagavond maatgevend is. Daarnaast zijn de aanwezigheidspercentages uit het gemeentelijk beleid afkomstig uit de CROW publicatie. In de meest recente publicatie van CROW hieromtrent³ is expliciet opgenomen dat aanwezigheidspercentages kunnen worden

² Beleidsnota Parkeernormen gemeente Venray, vastgesteld d.d. december 2013.

³ Parkeerkencijfers 2024, publicatie 744, CROW, 2024.

toegepast “wanneer minimaal twee functies gebruik kunnen maken van dezelfde parkeervoorzieningen, of wanneer twee gebruikersgroepen met verschillende aanwezigheidsprofielen een parkeerbehoefte genereren (zoals bij wonen)”. Dit leidt ertoe dat ook bij woonfuncties sprake is van dubbelgebruik van parkeerplaatsen⁴. Tot slot geldt dat de openbaar toegankelijke parkeerplaatsen niet alleen kunnen worden gebruikt voor de woonfunctie (bewoners en bezoekers van bewoners) maar ook door parkeerders die in de huidige situatie op de onverharde parkeerterreinen geparkeerd staan. Dit zijn omwonenden, bezoekers van het centrum en medewerkers van bedrijven in de directe omgeving en het centrumgebied. Deze doelgroepen kennen verschillende aanwezigheidsprofielen waardoor dubbelgebruik van parkeerplaatsen van toepassing is.

Door toepassing van aanwezigheidspercentages wordt rekening gehouden met dit effect. De te hanteren aanwezigheidspercentages voor de bewoners en bezoekers van de te realiseren woningen conform gemeentelijk beleid zijn opgenomen in tabel 3.2.

doelgroep	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
woningen bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
woningen bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%

Tabel 3.2: Te hanteren aanwezigheidspercentages cf. gemeentelijk beleid

3.2 Parkeerbehoefte conform gemeentelijk beleid

Aan de hand van het functieprogramma, de te hanteren parkeernormen en aanwezigheidspercentages conform gemeentelijk beleid is de parkeerbehoefte voor Hoendersveld bepaald, waar onderscheid is gemaakt naar de noord- en zuidzijde van het plangebied. Dit is gedaan in twee stappen: eerst is de parkeerbehoefte voor de toekomstige bewoners bepaald en afgezet tegen de privé parkeerplaatsen. Deze parkeerplaatsen kunnen immers uitsluitend door bewoners worden gebruikt. Hieruit volgt een resterende parkeerbehoefte voor bewoners. Vervolgens is parkeerbehoefte voor de openbaar toegankelijke parkeerplaatsen aan de noord- en zuidzijde van Hoendersveld op verschillende momenten van de week bepaald door de resterende opgave voor bewoners op te tellen bij de parkeerbehoefte voor bezoekers van de woningen.

Parkeerbehoefte noordzijde Hoendersveld

In tabel 3.3 is de parkeerbehoefte voor bewoners van de noordzijde van Hoendersveld bepaald.

⁴ De gemeentelijke parkeernormen worden naar verwachting in 2025 geüpdatet, waarbij de methodiek met betrekking tot toepassen van aanwezigheidspercentages voor woonfuncties hoogstwaarschijnlijk wordt gevolgd (cf. opgave gemeente per e-mail d.d. 1 oktober 2024).

blok	woningtype	segment	oppervlakte	aantal	eenheid	parkeer norm	eenheid	parkeer behoefte
A	appartement	sociale huur	50 tot 75 m ² bvo	3	woningen	1,0	per woning	3,0
A	appartement	sociale huur	75 tot 100 m ² bvo	9	woningen	1,0	per woning	9,0
A	appartement	sociale huur	100 tot 125 m ² bvo	8	woningen	1,0	per woning	8,0
B	portiek woning	sociale koop/ middenhuur	50 tot 75 m ² bvo	12	woningen	1,0	per woning	12,0
C	smalle woningen	midden koop	75 tot 100 m ² bvo	2	woningen	1,2	per woning	2,4
E1	veranda woning	midden koop	> 125 m ² bvo	3	woningen	1,2	per woning	3,6
E2	veranda woning	midden koop	> 125 m ² bvo	4	woningen	1,2	per woning	4,8
parkeerbehoefte bewoners								42,8
parkeeraanbod privé								5
resterende parkeerbehoefte bewoners								37,8

Tabel 3.3: Parkeerbehoefte bewoners noordzijde

Uit tabel 3.3 blijkt dat de parkeerbehoefte van bewoners aan de noordzijde van Hoendersveld 42,8 parkeerplaatsen is. Aan de noordzijde zijn 5 privé parkeerplaatsen voorzien waar bewoners gebruik van kunnen maken. Dit betekent dat de resterende parkeerbehoefte voor bewoners op de openbaar toegankelijke parkeerplaatsen 37,8 parkeerplaatsen betreft. In tabel 3.4 is de parkeerbehoefte voor de openbaar toegankelijke parkeerplaatsen bepaald.

doelgroep	zonder dubbelgebruik	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
resterend bewoners	37,8	18,9	18,9	34,0	30,2	37,8	22,7	30,2	26,5
bezoekers woningen	12,3	1,2	2,5	9,8	8,6	0,0	7,4	12,3	8,6
parkeerbehoefte noord	50	20	21	44	39	38	30	43	35

Tabel 3.4: Parkeerbehoefte openbaar toegankelijke parkeerplaatsen noordzijde Hoendersveld

Uit tabel 3.4 blijkt dat voor het resterende deel van de bewoners en de bezoekers van de woningen aan de noordzijde van Hoendersveld op het maatgevende moment, de werkdagavond, 44 parkeerplaatsen benodigd zijn. Aan de noordzijde zijn 60 openbaar toegankelijke parkeerplaatsen voorzien, waardoor sprake is van een overschot van 16 parkeerplaatsen. Op de overige momenten is het overschot groter. Hierbij is echter nog geen rekening gehouden met de compensatie van de te vervallen parkeerplaatsen. Het effect hiervan is uitgewerkt in hoofdstuk 5.

Parkeerbehoefte zuidzijde Hoendersveld

In tabel 3.5 is de parkeerbehoefte voor bewoners van de zuidzijde van Hoendersveld bepaald.

blok	woningtype	segment	oppervlakte	aantal	eenheid	parkeer norm	eenheid	parkeer behoefte
D	appartement	midden koop	75 tot 100 m ² bvo	14	woningen	1,0	per woning	14,0
D	appartement	midden koop	100 tot 125 m ² bvo	4	woningen	1,0	per woning	4,0
E3	veranda woning	midden koop	> 125 m ² bvo	3	woningen	1,2	per woning	3,6
F1	tweekapper	midden koop	> 125 m ² bvo	2	woningen	1,2	per woning	2,4
parkeerbehoefte bewoners								24,0
parkeeraanbod privé								6
resterende parkeerbehoefte bewoners								18,0

Tabel 3.5: Parkeerbehoefte bewoners zuidzijde

Uit tabel 3.5 blijkt dat de parkeerbehoefte van bewoners aan de zuidzijde van Hoendersveld 24,0 parkeerplaatsen is. Aan de zuidzijde zijn 6 privé parkeerplaatsen voorzien waar bewoners gebruik van kunnen maken. Dit betekent dat de resterende parkeerbehoefte voor bewoners op de openbaar toegankelijke parkeerplaatsen 18,0 parkeerplaatsen betreft. In tabel 3.6 is de parkeerbehoefte voor de openbaar toegankelijke parkeerplaatsen bepaald.

doelgroep	zonder dubbelgebruik	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
resterend bewoners	18,0	9,0	9,0	16,2	14,4	18,0	10,8	14,4	12,6
bezoekers woningen	6,9	0,7	1,4	5,5	4,8	0,0	4,1	6,9	4,8
parkeerbehoefte zuid	25	10	10	22	19	18	15	21	17

Tabel 3.6: Parkeerbehoefte openbaar toegankelijke parkeerplaatsen zuidzijde Hoendersveld

Uit tabel 3.6 blijkt dat voor het resterende deel van de bewoners en de bezoekers van de woningen aan de zuidzijde van Hoendersveld op het maatgevende moment, de werkdagavond, 22 parkeerplaatsen benodigd zijn. Aan de zuidzijde zijn 95 openbaar toegankelijke parkeerplaatsen voorzien, waardoor sprake is van een overschot van 73 parkeerplaatsen. Op de overige momenten is het overschot groter. Hierbij is echter nog geen rekening gehouden met de compensatie van de te vervallen parkeerplaatsen. Het effect hiervan is uitgewerkt in hoofdstuk 5.

3.3 Maatwerk: aanpak

De parkeernormen van de gemeente Venray zijn opgesteld in 2013. In de laatste jaren heeft Goudappel veel onderzoek gedaan naar het daadwerkelijke autobezit van bewoners van verschillende woningtypen. Hiervoor is gebruik gemaakt van niet-openbare microdata van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) over autobezit, die gekoppeld zijn aan woningtypen. Zo kan voor heel Nederland op gemeente-, wijk- en buurniveau het autobezit gericht geanalyseerd worden. Daarbij kan onderscheid worden gemaakt naar autobezit per categorie woning, zoals:

- eigendomssituatie (koop, particuliere huur en sociale huur)
- woningtype (vrijstaand huis, twee-onder-een-kap, rijwoningen en appartementen)
- woonoppervlakte (in m²).

De categorieën kunnen ook gecombineerd worden en zo inzichtelijk maken wat het autobezit is bij appartementen met een oppervlakte tot 50 m² in buurt X in gemeente Y (bij voldoende waarnemingen⁵). Leaseauto's maken deel uit van deze dataset. Bij het toepassen van de data zijn echter wel een tweetal correcties nodig. Deze zijn hierna, samen met het onderzoeksgebied nader toegelicht.

Bepalen onderzoeksgebied

Om te bepalen welke data van toepassing is, dient het onderzoeksgebied te worden bepaald. Voor de passende parkeernormen van Hoendersveld, gelegen in het centrum van Venray dient rekening te worden gehouden met vergelijkbare buurten/wijken. De gemeente Venray bestaat uit verschillende wijken en buurten. Hoendersveld is gelegen in de wijk Centrum. De wijk bestaat uit één buurt, Centrum. De gegevens op buurtniveau zijn daarom gelijk aan de gegevens op wijkniveau. Deze wijk kent een meer stedelijk karakter dan de overige wijken. Het autobezit van deze wijk Centrum is dan ook het meest representatief voor het bepalen van de passende parkeernormen voor de ontwikkeling van Hoendersveld en is dan ook meegenomen in het vervolg.

Correctie grijze (en buitenlandse) kentekens

Er zijn auto's die 's avonds wel bij woningen geparkeerd staan, maar die niet bij woningen geregistreerd zijn bij het CBS. Dit zijn veelal bedrijfswagens (zogenoemde grijze kentekens) en soms enige auto's met een buitenlands kenteken. Grijze kentekens beginnen meestal met een B of V. Op basis van diverse grootschalige kentekenonderzoeken door Goudappel in woonbuurten in Nederland blijkt dat het aandeel grijze en buitenlandse kentekens gemiddeld circa 8% bedraagt.

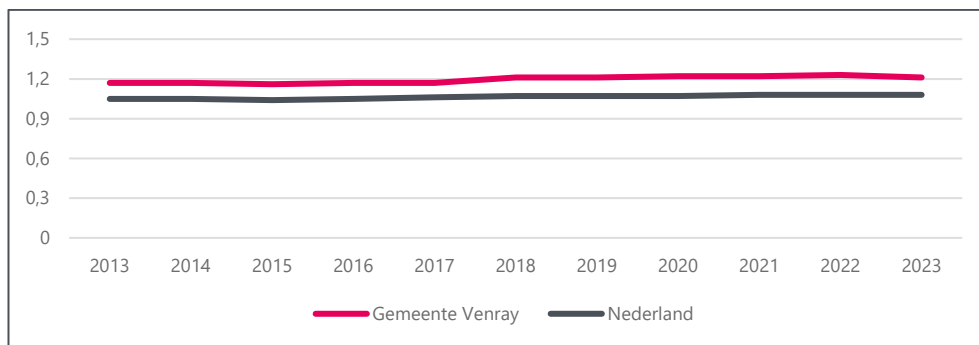
Het percentage varieert bij verschillende woningtypen. Bij sociale huurwoningen is het percentage hoger, omdat er absoluut gezien minder eigen auto's zijn. Bij vrije sector woningen is het percentage lager, omdat er absoluut gezien meer eigen auto's zijn. Daarom wordt een vaste ophoging per woning gehanteerd, gebaseerd op het gemiddelde autobezit. Het gemiddelde autobezit in de wijk 'centrum' in Venray bedraagt 0,89 auto's per bewoonde woning. Dit leidt tot een gemiddelde ophoging van $(0,89 * 0,08 =) 0,07$ auto's per bewoonde woning.

Correctie trend in het autobezit

Om met oog op de toekomst zekerheid in te bouwen is de data naar de toekomst toe gecorrigeerd met de trend in het autobezit over een periode 10 jaar. Hierbij is gebruik gemaakt van de meest recente bekende data (2013 tot en met 2023). In figuur 3.1 is de trend in autobezit weergegeven. Het autobezit in de gemeente Venray is in deze periode met $(1,21 / 1,17 =) 3\%$ gestegen⁶. Dit is gelijk aan de stijging van het autobezit in Nederland.

⁵ Bij minder dan 30 woningen in een categorie is deze buiten beschouwing gelaten.

⁶ Wegens een trendbreuk in 2017 zijn de gegevens van het autobezit in de wijk Venray Centrum niet bruikbaar voor deze analyse, daarom is teruggevallen op de gegevens op gemeenteniveau.



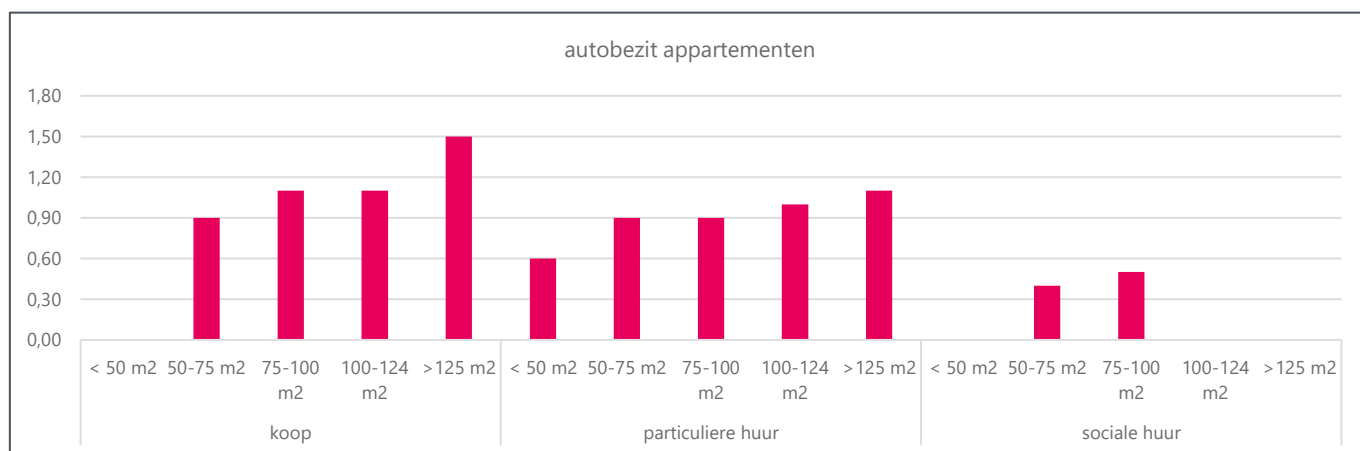
Figuur 3.1: Trend autobezit per huishouden (bron: Klimaatmonitor)

Het gemiddelde autobezit inclusief correctie voor grijze kentekens in de wijk Venray Centrum bedraagt $(0,89 + 0,07 =) 0,96$ auto per bewoonde woning. Aanvullend rekening houdend met de trends in autobezit leidt tot een autobezit van $(0,96 \times 1,03 =) 1,00$ auto's per woning. Om schijnnaauwkeurigheid tegen te gaan, is rekenkundig afgerond op 1 decimaal. Daarmee komt het gemiddelde autobezit in het centrum van Venray op 1,0 auto's per bewoonde woning. Hierna is alleen het gecorrigeerde autobezit opgenomen.

3.4 Maatwerk: bewoners van woningen

In de analyse naar daadwerkelijk autobezit kunnen verschillende combinaties gemaakt worden op basis van de microdata. Bij de ontwikkeling worden appartementen en grondgebonden woningen gerealiseerd. Bij de appartementen is onderscheid gemaakt naar sociale huur, sociale koop en midden koop in verschillende oppervlaktes. In figuur 3.2 is het autobezit bij appartementen opgenomen, met onderscheid naar segment en oppervlakte.

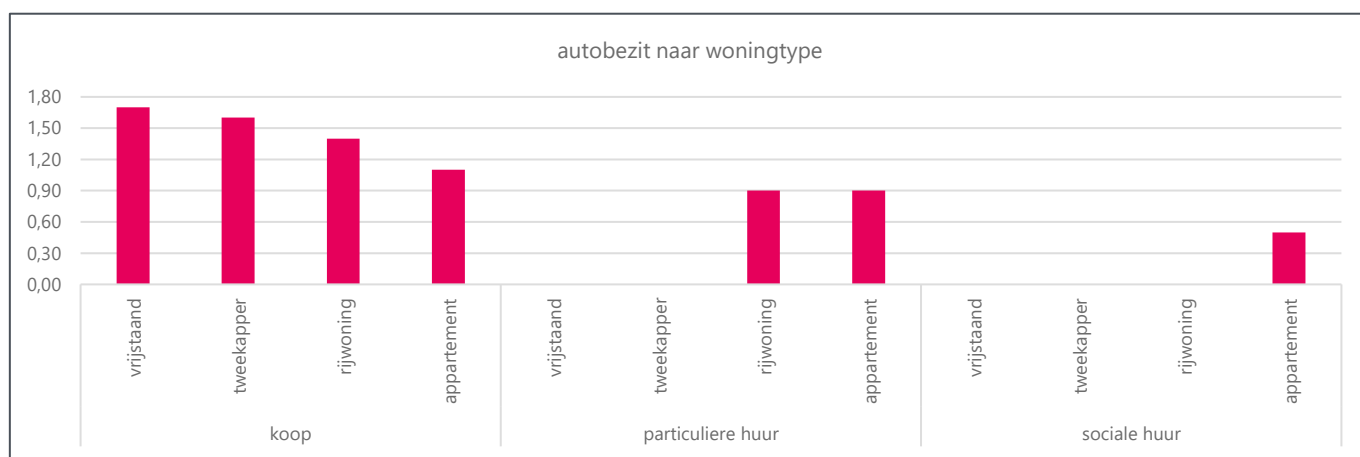
Uit figuur 3.2 blijkt dat het autobezit varieert per prijssegment en per oppervlakte. Zo ligt het autobezit bij de sociale huurappartementen fors lager dan bij de koop- en particuliere huurappartementen. Ook is te zien dat hoe groter de oppervlakte van de woning, hoe hoger het autobezit.



Figuur 3.2: Autobezit appartementen naar segment en oppervlakte Venray Centrum

Voor de grondgebonden woningen is te weinig data beschikbaar voor particuliere huur en sociale huurwoningen om uitspraken te kunnen doen over het autobezit bij grondgebonden woningen naar segment en oppervlakte. Ook geldt dat bij de koopwoningen het onderscheid naar oppervlakte minder relevant is, het verschil in autobezit is zeer beperkt. Wel is een verschil in autobezit zichtbaar wanneer onderscheid wordt gemaakt naar woningtype en segment. Dit is opgenomen in figuur 3.3.

Uit de figuur blijkt dat ook vanuit deze invalshoek het autobezit bij de sociale huurwoningen fors lager ligt dan bij de koop- en particuliere huurwoningen. Ook is te zien dat bij de koopwoningen, het woningtype invloed heeft op het autobezit.



Figuur 3.3: Autobezit grondgebonden woningen naar segment en woningtype Venray Centrum

Uit bovenstaande blijkt dat verschillende invalshoeken bestaan om de passende parkeernorm voor bewoners te bepalen. Voor de ontwikkeling van Hoendersveld is de passende parkeernorm voor appartementen gebaseerd op het segment en de oppervlakte, waar dit voor de grondgebonden woningen is gebaseerd op het woningtype. De passende parkeernormen voor bewoners voor de verschillende functies zijn opgenomen in tabel 3.5. In vergelijking met de gemeentelijke parkeernormen blijkt dat voor appartementen een lagere parkeernorm passend is, terwijl voor de grondgebonden woningen de passende parkeernorm (1,4 tot 1,6 per woning) hoger ligt dan de gemeentelijke parkeernorm voor bewoners van de woningen (1,2 per woning)

woningtype	segment	oppervlakte	categorie	parkeernorm bewoners		eenheid
				passend	gemeente	
appartement	sociale huur	50 tot 75 m ² bvo	appartement, sociale huur, 50 tot 75 m ²	0,4	1,0	per woning
appartement	sociale huur	75 tot 100 m ² bvo	appartement, sociale huur, 75 tot 100 m ²	0,5	1,0	per woning
appartement	sociale huur	100 tot 125 m ² bvo	appartement, sociale huur, 100 tot 125 m ²	0,6*	1,0	per woning
portiek woning	sociale koop/ middenhuur	50 tot 75 m ² bvo	appartement, koop, 50 tot 75 m ²	0,9	1,0	per woning
smalle woningen	midden koop	75 tot 100 m ² bvo	rijwoning, koop	1,4	1,2	per woning
veranda woning	midden koop	> 125 m ² bvo	rijwoning, koop	1,4	1,2	per woning
veranda woning	midden koop	> 125 m ² bvo	rijwoning, koop	1,4	1,2	per woning
appartement	midden koop	75 tot 100 m ² bvo	appartement, koop, 75 tot 100 m ²	1,1	1,0	per woning
appartement	midden koop	100 tot 125 m ² bvo	appartement, koop, 100 tot 125 m ²	1,1	1,0	per woning
veranda woning	midden koop	> 125 m ² bvo	rijwoning, koop	1,4	1,2	per woning
tweekapper	midden koop	> 125 m ² bvo	tweekapper, koop	1,6	1,2	per woning

* Voor sociale huurappartementen 100 tot 125 m² is onvoldoende data beschikbaar, uitgangspunt is dat de trend in deze categorie doorzet.

Tabel 3.7: Passende parkeernormen bewoners van woningen

3.5 Maatwerk: bezoekers van woningen

Al geruime tijd is binnen de verkeerskundige vakwereld de ervaring dat het 'standaard' vastgelegde parkeerkencijfer voor bezoekersparkeren bij woningen (0,3 parkeerplaatsen per woning) te hoog is. Dit geldt zeker voor stedelijke gebieden waar het autobezit over het algemeen lager is. Daar waar voor het bewonersparkeren onderscheid wordt gemaakt voor locatie specifieke kenmerken bij het bepalen van het aantal parkeerplaatsen (zoals ligging ten opzichte van het centrum en/of openbaar vervoer), was dit tot voor kort voor bezoekersparkeren niet het geval.

Recent heeft CROW nieuwe parkeerkencijfers vastgesteld⁷, waarbij ook voor bezoekers van woningen onderscheid is gemaakt naar locatie specifieke kenmerken bij het bepalen van een passend kencijfer. Voor matige stedelijke gemeenten (waar Venray in valt) in het centrum is een kencijfer van **0,1 parkeerplaats per woning** passend voor bezoekers van woningen. Dit kencijfer is dan ook als passende parkeernorm voor bezoekers van woningen gehanteerd.

3.6 Parkeerbehoefte conform maatwerk

Aan de hand van het functieprogramma, de te hanteren passende parkeernormen en aanwezigheidspercentages conform gemeentelijk beleid is de parkeerbehoefte voor Hoendersveld bepaald, waar onderscheid is gemaakt naar de noord- en zuidzijde van het plangebied. Dit is wederom gedaan in twee stappen.

⁷ Parkeerkencijfers 2024, publicatie 744, CROW, 2024.

Parkeerbehoefte noordzijde Hoendersveld

In tabel 3.8 is de parkeerbehoefte voor bewoners van de noordzijde van Hoendersveld bepaald.

blok	woningtype	segment	oppervlakte	aantal	eenheid	parkeer norm	eenheid	parkeer behoefte
A	appartement	sociale huur	50 tot 75 m ² bvo	3	woningen	0,4	per woning	1,2
A	appartement	sociale huur	75 tot 100 m ² bvo	9	woningen	0,5	per woning	4,5
A	appartement	sociale huur	100 tot 125 m ² bvo	8	woningen	0,6	per woning	4,8
B	portiek woning	sociale koop/ middenhuur	50 tot 75 m ² bvo	12	woningen	0,9	per woning	10,8
C	smalle woningen	midden koop	75 tot 100 m ² bvo	2	woningen	1,4	per woning	2,8
E1	veranda woning	midden koop	> 125 m ² bvo	3	woningen	1,4	per woning	4,2
E2	veranda woning	midden koop	> 125 m ² bvo	4	woningen	1,4	per woning	5,6
parkeerbehoefte bewoners								33,9
parkeeraanbod privé								5
resterende parkeerbehoefte bewoners								28,9

Tabel 3.8: Parkeerbehoefte bewoners noordzijde

Uit tabel 3.8 blijkt dat de parkeerbehoefte van bewoners aan de noordzijde van Hoendersveld 33,9 parkeerplaatsen is. Aan de noordzijde zijn 5 privé parkeerplaatsen voorzien waar bewoners gebruik van kunnen maken. Dit betekent dat de resterende parkeerbehoefte voor bewoners op de openbaar toegankelijke parkeerplaatsen 28,9 parkeerplaatsen betreft. In tabel 3.9 is de parkeerbehoefte voor de openbaar toegankelijke parkeerplaatsen bepaald.

doelgroep	zonder dubbelgebruik	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
resterend bewoners	28,9	14,5	14,5	26,0	23,1	28,9	17,3	23,1	20,2
bezoekers woningen	4,1	0,4	0,8	3,3	2,9	0,0	2,5	4,1	2,9
parkeerbehoefte noord	33	15	15	29	26	29	20	27	23

Tabel 3.9: Parkeerbehoefte openbaar toegankelijke parkeerplaatsen noordzijde Hoendersveld

Uit tabel 3.9 blijkt dat voor het resterende deel van de bewoners en de bezoekers van de woningen aan de noordzijde van Hoendersveld op de maatgevende momenten, de werkdagavond en werkdagnacht, 29 parkeerplaatsen benodigd zijn. Aan de noordzijde zijn 60 openbaar toegankelijke parkeerplaatsen voorzien, waardoor sprake is van een overschot van 31 parkeerplaatsen. Hierbij is nog geen rekening gehouden met de compensatie van de te vervallen parkeerplaatsen.

Parkeerbehoefte zuidzijde Hoendersveld

In tabel 3.10 is de parkeerbehoefte voor bewoners van de zuidzijde van Hoendersveld bepaald.

blok	woningtype	segment	oppervlakte	aantal	eenheid	parkeer norm	eenheid	parkeer behoefte
D	appartement	midden koop	75 tot 100 m ² bvo	14	woningen	1,1	per woning	15,4
D	appartement	midden koop	100 tot 125 m ² bvo	4	woningen	1,1	per woning	4,4
E3	veranda woning	midden koop	> 125 m ² bvo	3	woningen	1,4	per woning	4,2
F1	tweekapper	midden koop	> 125 m ² bvo	2	woningen	1,6	per woning	3,2
parkeerbehoefte bewoners								27,2
parkeeraanbod privé								6
resterende parkeerbehoefte bewoners								21,2

Tabel 3.10: Parkeerbehoefte bewoners zuidzijde

Uit tabel 3.10 blijkt dat de parkeerbehoefte van bewoners aan de zuidzijde van Hoendersveld 27,2 parkeerplaatsen is. Aan de zuidzijde zijn 6 privé parkeerplaatsen voorzien waar bewoners gebruik van kunnen maken. Dit betekent dat de resterende parkeerbehoefte voor bewoners op de openbaar toegankelijke parkeerplaatsen 21,2 parkeerplaatsen betreft. In tabel 3.11 is de parkeerbehoefte voor de openbaar toegankelijke parkeerplaatsen bepaald.

doelgroep	zonder dubbelgebruik	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
resterend bewoners	21,2	10,6	10,6	19,1	17,0	21,2	12,7	17,0	14,8
bezoekers woningen	2,3	0,2	0,5	1,8	1,6	0,0	1,4	2,3	1,6
parkeerbehoefte zuid	24	11	11	21	19	21	14	19	16

Tabel 3.11: Parkeerbehoefte openbaar toegankelijke parkeerplaatsen zuidzijde Hoendersveld

Uit tabel 3.11 blijkt dat voor het resterende deel van de bewoners en de bezoekers van de woningen aan de zuidzijde van Hoendersveld op het maatgevende moment, de werkdagavond, 21 parkeerplaatsen benodigd zijn. Aan de zuidzijde zijn 95 openbaar toegankelijke parkeerplaatsen voorzien, waardoor sprake is van een overschot van 74 parkeerplaatsen. Hierbij is nog geen rekening gehouden met de compensatie van de te vervallen parkeerplaatsen.

3.7 Conclusies ontwikkeling Hoendersveld

In bovenstaande paragrafen is geconcludeerd dat verschillen aanwezig zijn tussen de gemeentelijke parkeernormen en de passende parkeernorm. Conform gemeentelijk beleid zijn per saldo meer parkeerplaatsen benodigd dan wanneer rekening wordt gehouden met de passende parkeernormen op basis van het daadwerkelijke autobezit.

De gemeentelijke parkeernormen zijn leidend, bij de ontwikkeling van Hoendersveld dient aan deze parkeernormen te worden voldaan. Op basis van de maatwerk analyse is echter de verwachting dat de parkeerbehoefte voor Hoendersveld in de praktijk lager zal liggen. Per saldo ontstaat daarmee een gunstigere toekomstige parkeersituatie. Bij het bepalen van de toekomstige parkeersituatie is zowel het gemeentelijk beleid als het maatwerk in beschouwing genomen.

4. Parkeren: huidige situatie

4.1 Uitgangspunten

Om de huidige parkeersituatie in kaart te brengen, is in opdracht van Venterra door NDC Nederland een parkeeronderzoek op straat uitgevoerd. Het parkeeronderzoek bestaat uit parkeerdruk- en parkeermotiefmetingen. Parkeerdrukmetingen geven inzicht in hoeveel parkeerders aanwezig zijn ten opzichte van de beschikbare parkeercapaciteit, dit is toegelicht in paragraaf 4.2. De parkeermotief-metingen bieden inzicht in de doelgroep die gebruik maakt van de parkeerplaatsen (bewoners, werkers, bezoekers), dit is uitgewerkt in paragraaf 4.3. De metingen zijn uitgevoerd op dinsdag 18 juni en zaterdag 22 juni 2024. In tabel 4.1 zijn per dag en type onderzoek de meetmomenten weergegeven.

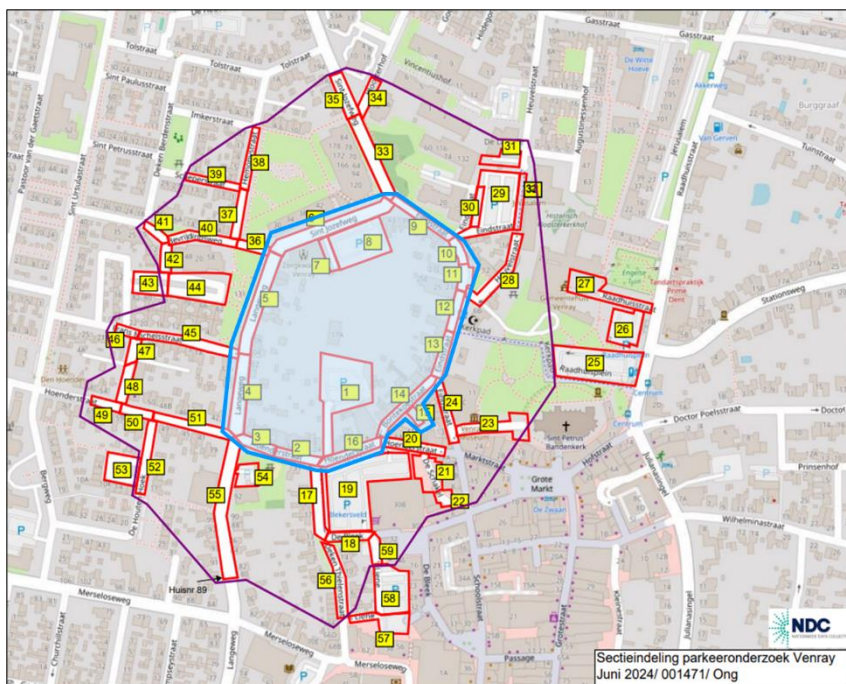
datum	type onderzoek	06.00 uur	09.00 uur	11.00 uur	13.00 uur	15.00 uur	17.00 uur	19.00 uur	21.00 uur	23.00 uur	00.00 uur
dinsdag 18 juni	parkeerdruk	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
	parkeermotief	x	x	x							
zaterdag 22 juni	parkeerdruk		x	x	x	x					

Tabel 4.1: Parkeeronderzoek op straat: meetmomenten per dag en type onderzoek

In figuur 4.1 is het onderzoeksgebied weergegeven. Bij het bepalen van onderzoeksgebied als geheel is rekening gehouden met een loopafstand van circa 150 meter, waarbij aanvullend enkele parkeerterreinen in het centrum zijn meegenomen in het onderzoek (tot circa 200 meter). Conform de meest recente CROW publicatie is de acceptabele loopafstand van bewoners vanaf de geparkeerde auto naar de woning 75 tot 100 meter, voor bezoekers van bewoners is dit 100 tot 250 meter. De parkeerterreinen op de ontwikkellocatie – die ook onderdeel zijn van het onderzoeksgebied – worden gebruikt door onder andere omwonenden, centrumbezoekers en medewerkers van bedrijven in de directe omgeving en het centrumgebied. Centrumbezoekers en medewerkers kennen een hogere acceptabele loopafstand (200 tot 600 meter voor centrumbezoekers en 200 tot 800 meter voor medewerkers).

Door voor het onderzoeksgebied als geheel een loopafstand van circa 150 tot 200 meter te hanteren, valt een groot gedeelte van het onderzoeksgebied binnen acceptabele loopafstand voor toekomstige bewoners, het gehele onderzoeksgebied valt binnen acceptabele loopafstand voor bezoekers van bewoners, medewerkers en bezoekers van het centrumgebied. Bij de resultaten is onderscheid gemaakt naar de directe omgeving van de ontwikkellocatie (binnen 100 meter loopafstand) en de overige terreinen en gebieden.

De parkeerdrukmetingen betreffen het gehele onderzoeksgebied, de parkeermotiefmetingen zijn uitgevoerd in de secties 1 t/m 16, deze secties zijn op of direct rondom de ontwikkellocatie gelegen, binnen 100 meter loopafstand.



Figuur 4.1: Onderzoeksgebied parkeeronderzoek (bron ondergrond: Google Maps)(blauw gearceerd is circa 100 meter loopafstand vanaf ontwikkellocatie)

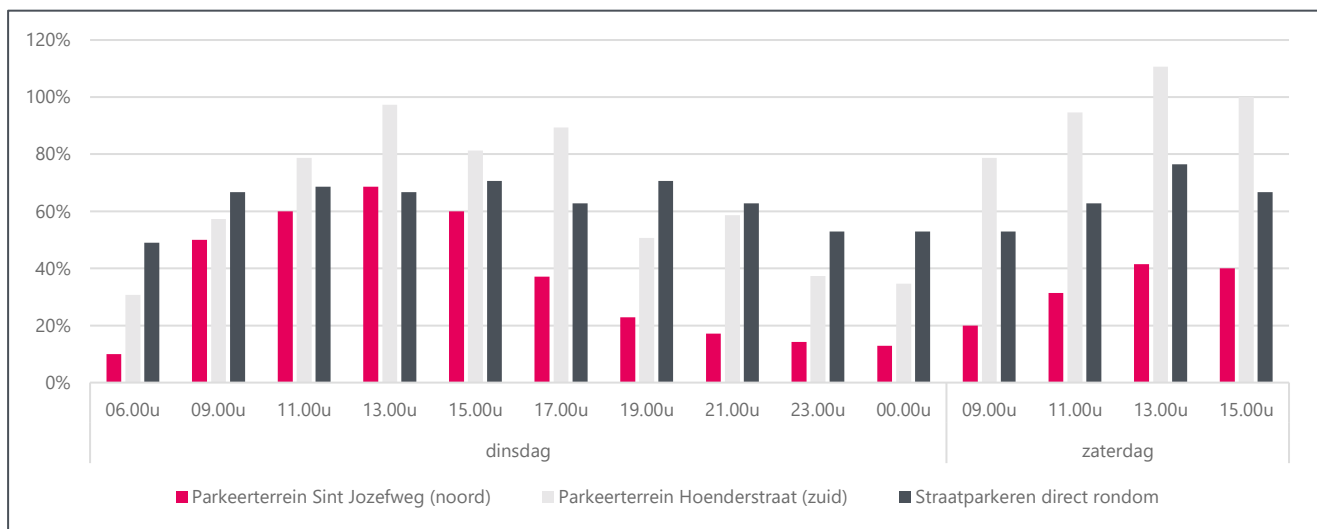
4.2 Resultaten parkeerdrukmetingen

De volledige resultaten van het parkeeronderzoek zijn opgenomen in bijlage 1. De belangrijkste resultaten zijn hierna toegelicht. Om de parkeerdruk te bepalen is het aantal getelde voertuigen afgezet tegen de beschikbare parkeercapaciteit. Let op: de resultaten geven puur de huidige situatie op straat weer, hier zijn nog geen conclusies voor de toekomstige parkeersituatie aan verbonden. De vertaling van de huidige naar de toekomstige parkeersituatie is opgenomen in hoofdstuk 5.

Parkeerdruk directe nabijheid ontwikkellocatie (tot 100 meter loopafstand)

In figuur 4.2 is de parkeerdruk weergegeven van het gebied direct grenzend aan de ontwikkellocatie: de parkeerterreinen aan de Sint Jozefweg (noord) en Hoenderstraat (zuid) en het straatparkeren direct rondom (secties 2 t/m 7 en 9 t/m 16). In dit gebied is sprake van gratis parkeren, voor enkele parkeerplaatsen geldt een parkeerduurbeperking (blauwe zone)⁸.

⁸ Bewoners kunnen een ontheffing aanvragen voor de blauwe zone wanneer geen parkeergelegenheid op eigen terrein beschikbaar is.



Figuur 4.2: Parkeerdruk gebied direct grenzend aan ontwikkellocatie

Uit figuur 4.2 blijkt dat op vrijwel alle momenten de parkeerdruk op het parkeerterrein op de Hoenderstraat (zuid) het hoogst ligt. Op dinsdag is de parkeerdruk op het drukste moment 97%, op zaterdag is de bezetting hoger dan de beschikbare parkeercapaciteit op deze locatie. Er zijn 83 voertuigen geteld, waar de parkeercapaciteit circa 75 parkeerplaatsen is. Aandachtspunt hierbij is dat de parkeercapaciteit indicatief is, gezien het een onverhard terrein betreft zonder aangegeven parkeervakken⁹.

Op het parkeerterrein aan de noordzijde (Sint Jozefweg) is de parkeerdruk op het drukste moment, de werkdagoverdag, circa 70%. Dan zijn 48 parkeerplaatsen bezet, waar de parkeercapaciteit circa 70 parkeerplaatsen is. Op de straatparkeerplaatsen direct rondom is het drukste moment de zaterdagmiddag, dan is de parkeerdruk ruim 75%.

Uit bovenstaande analyse blijkt dat beide parkeerterreinen, die in de toekomstige situatie komen te vervallen, in de huidige situatie goed gebruikt worden. Het parkeerterrein aan de zuidzijde is drukker dan de noordzijde. Op de maatgevende momenten staan op deze parkeerterreinen samen 112 (zaterdagmiddag) tot 121 (werkdagmiddag) voertuigen geparkeerd.

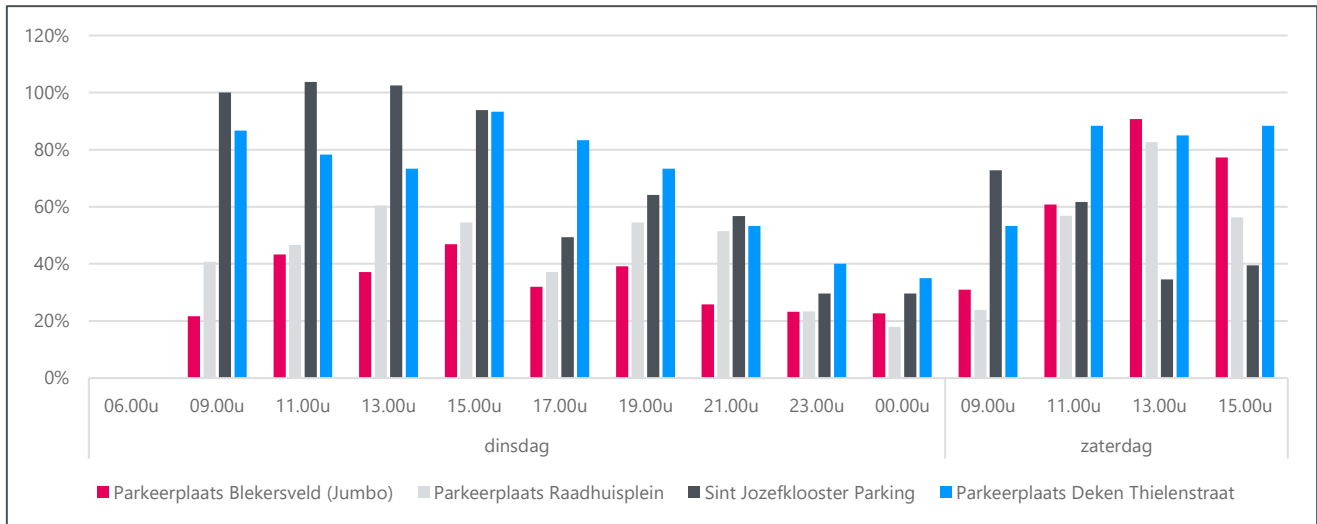
Parkeerdruk parkeerterreinen (100 tot 200 meter loopafstand)

In figuur 4.3 is de parkeerdruk weergegeven van de vier overige parkeerterreinen die onderdeel zijn van het onderzoeksgebied:

⁹ Als gevolg van de afwezigheid van de aangegeven parkeerplaatsen wordt in sommige gevallen creatief omgegaan met parkeerplaatsen op het terrein, waardoor meer auto's geparkeerd staan dan parkeercapaciteit beschikbaar is. Bij het bepalen van de parkeercapaciteit is het uitgangspunt gehanteerd dat op een verkeersveilige manier geparkeerd kan worden en voldoende parkeerruimte per parkeerplaats beschikbaar is.

- Blekersveld (Jumbo), hier geldt een parkeertarief van maximaal 3 euro per dag
- Raadhuisplein, hier geldt een parkeertarief van maximaal 3 euro per dag
- Sint Jozefklooster, gratis parkeren¹⁰
- Deken Thielenstraat, gratis parkeren, parkeerduurbepanking (blauwe zone).

Het aantal getelde voertuigen is afgezet tegen de beschikbare parkeercapaciteit om de parkeerdruk te bepalen.



Figuur 4.3: Parkeerdruk overige parkeerterreinen in onderzoeksgebied

Uit figuur 4.3 blijkt dat de Sint Jozefklooster Parking het maatgevende moment op de werkdagen overdag kent, er staan dan meer voertuigen geparkeerd dan parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Uit het verloop van de parkeerdruk is op te maken dat deze parkeerplaats zeer beperkt functioneert ten behoeve van bezoekers van het centrum. Voor de parkeerplaats Blekersveld en het Raadhuisplein geldt juist dat de zaterdagmiddag het drukste moment is. Op parkeerplaats Blekersveld is dan ruim 90% van de parkeerplaatsen bezet, op het Raadhuisplein is de parkeerdruk 83%. De parkeerplaats Deken Thielenstraat kent zowel op dinsdag als op zaterdag drukke momenten met een parkeerdruk hoger dan 85%.

Uit bovenstaande analyse blijkt dat op zaterdagmiddag beperkt parkeerruimte beschikbaar is om extra parkeerders op te vangen op de parkeerterreinen in het centrum. Op de parkeerterreinen Deken Thielenstraat, Raadhuisplein en Blekersveld varieert de parkeerdruk tussen circa 85% en ruim 90%. Conform gemeentelijk beleid is de acceptabele parkeerdruk 85% voor parkeerlocaties van bezoekers. Op de werkdagmiddag kennen deze parkeerterreinen wel restruimte om extra parkeerbehoefte op te vangen. Op parkeerterrein Sint Jozefklooster is juist restruimte beschikbaar op zaterdag, op de werkdagmiddag is het parkeerterrein echter volledig bezet (parkeerdruk 102%).

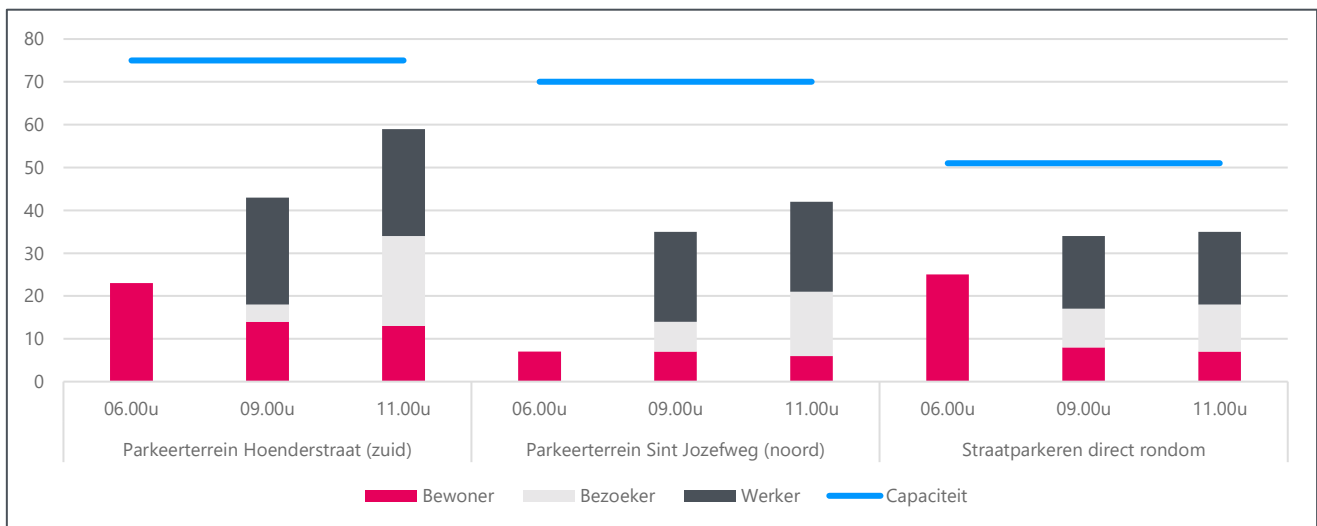
¹⁰ Op de openbaar toegankelijke parkeerplaatsen. Een deel van de parkeerplaatsen op dit terrein zijn gereserveerd (privé parkeerplaatsen), deze zijn hierbij buiten beschouwing gelaten.

4.3 Resultaten parkeermotiefmetingen

De volledige resultaten van het parkeeronderzoek zijn opgenomen in bijlage 1. De belangrijkste resultaten zijn hierna toegelicht. Bij de parkeermotiefmeting worden de eerste vier karakters van de kentekens van de geparkeerde voertuigen genoteerd. De uitgangspunten om dit te verdelen naar doelgroepen zijn de volgende:

- alle auto's die om 06:00 uur (en eventueel om 09:00 uur en/of 11:00 uur) zijn waargenomen, zijn *Bewoners*;
- alle auto's die om zowel 09:00 uur als 11:00 uur zijn waargenomen, zijn *Werkers*;
- alle auto's die of om 09:00 of om 11:00 uur zijn waargenomen, zijn *Bezoekers*.

Figuur 4.4 geeft de resultaten van de parkeermotiefmetingen, uitgevoerd op een werkdag-ochtend, weer. Hierbij is onderscheid gemaakt naar parkeerterrein Hoenderstraat (zuid), parkeerterrein Sint Jozefweg (noord) en het straatparkeren direct rondom (secties 2 t/m 7 en 9 t/m 16).



Figuur 4.4: Resultaten parkeermotiefmetingen

Uit figuur 4.4 blijkt dat zowel op de twee parkeerterreinen als op de straatparkeerplaatsen relatief veel werkers geparkeerd staan. Van de parkeerders om 09.00 en 11.00 uur is circa 40% tot 60% een werker. Het aandeel bewoners varieert tussen 15% en 35%, waar dit voor bezoekers tussen 10% en 35% varieert.

5. Parkeren: toekomstige situatie

De resultaten uit hoofdstuk 3 laten zien dat bij de ontwikkeling van Hoendersveld ruim voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Hierbij is echter nog geen rekening gehouden met compensatie van de parkeerplaatsen. Als gevolg van de ontwikkeling Hoendersveld komen immers de parkeerterreinen Sint Jozefweg (noord) en Hoenderstraat (zuid) te vervallen. In de huidige situatie zijn hier in totaal circa 145 parkeerplaatsen beschikbaar. In dit hoofdstuk is onderzocht of ook in de toekomstige situatie sprake is van een passende parkeersituatie. Hierna is de toekomstige parkeersituatie in beeld gebracht, rekening houdend met de gemeentelijke parkeernormering (paragraaf 5.1) en de passende parkeernormen (paragraaf 5.2).

5.1 Toekomstige parkeersituatie cf. gemeentelijk beleid

In deze paragraaf is de toekomstige parkeersituatie op en direct rondom de ontwikkellocatie in beeld gebracht, conform gemeentelijk beleid. Hierbij is rekening gehouden met de parkeerbehoefte van vijf doelgroepen:

- huidige parkeerders straatparkeren direct rondom ontwikkellocatie¹¹
- huidige parkeerders parkeerterrein Sint Jozefweg (noordzijde)
- huidige parkeerders parkeerterrein Hoenderstraat (zuidzijde)
- toekomstige bewoners en bezoekers van bewoners Hoendersveld noordzijde
- toekomstige bewoners en bezoekers van bewoners Hoendersveld zuidzijde.

Parkeerbehoefte huidige parkeerders in toekomstige situatie

Om de parkeerbehoefte van de huidige parkeerders te vertalen naar de toekomstige parkeersituatie, is rekening gehouden met de acceptabele parkeersituatie (gewenste vrije ruimte voor deze parkeerders). Conform gemeentelijk beleid is de acceptabele parkeerdruk 85% voor parkeerlocaties van bezoekers en 100% voor parkeerlocaties waar langparkeerders staan (werknemers en bewoners). Uit de parkeermotiefmetingen is gebleken dat een groot aandeel van de parkeerders bewoners of werknemer, oftewel langparkeerder is. Om de worst-case situatie in beeld te brengen is echter het uitgangspunt gehanteerd dat de acceptabele parkeerdruk 85% is.

¹¹ Hierbij is nog geen rekening gehouden met het effect van de beoogde toevoeging van 8 (privé) parkeerplaatsen ten behoeve van bewoners en bezoekers aan de Eindstraat, waarmee dit een worst-case uitgangspunt betreft. Dit is nader toegelicht in hoofdstuk 6.

In tabel 5.1 is de parkeerbehoefte van de huidige parkeerders vertaald naar de benodigde parkeerruimte voor deze parkeerders in de toekomstige situatie¹². Hierbij is rekening gehouden met een acceptabele parkeerdruk van 85%. Dit betekent concreet dat wanneer in de huidige situatie 85 parkeerders aanwezig zijn, in de toekomstige situatie (85 / 85% =) 100 parkeerplaatsen benodigd zijn voor deze doelgroep (fictief voorbeeld). Met andere woorden: in de toekomstige situatie wordt gerekend met meer parkeerplaatsen dan daadwerkelijk benodigd zijn, hiermee blijft ruimte beschikbaar voor zoekverkeer en voor het opvangen van eventuele pieken.

huidige parkeerders	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
straatparkeren direct rondom ontwikkellocatie	35	36	36	36	27	39	36	35
parkeerterrein Sint Jozefweg (noordzijde)	42	48	16	16	9	29	16	42
parkeerterrein Hoenderstraat (zuidzijde)	59	73	44	44	26	83	44	59
parkeerbehoefte huidige parkeerders	136	157	96	96	62	151	96	136
acceptabele parkeerdruk	85%	85%	85%	85%	85%	85%	85%	85%
benodigde parkeerruimte huidige parkeerders	160	185	113	113	73	178	113	160

Tabel 5.1: Benodigde parkeerruimte huidige parkeerders in toekomstige situatie

Uit tabel 5.1 blijkt dat voor de huidige parkeerders het maatgevende moment de werkdagmiddag is. Op dat moment is de parkeerbehoefte in de huidige situatie 157 parkeerplaatsen. Rekening houdend met een acceptabele parkeerdruk van 85% zijn in de toekomstige situatie in totaal 185 parkeerplaatsen benodigd voor deze drie doelgroepen op het maatgevende moment.

Toekomstige parkeersituatie op en direct rondom ontwikkellocatie

Naast de benodigde parkeerruimte voor de huidige parkeerders dient in de toekomstige situatie ook rekening te worden gehouden met de parkeerbehoefte van de bewoners en bezoekers van bewoners van de ontwikkellocatie Hoendersveld (noord en zuid). Voor deze doelgroepen hoeft geen rekening te worden gehouden met de acceptabele parkeerdruk, om de parkeerbehoefte te bepalen is immers rekening gehouden met de gemeentelijke parkeernormen waar aan dient te worden voldaan. In de gemeentelijke parkeernormen is rekening gehouden met frictieleegstand, hier zit in feite al de extra benodigde parkeerruimte in verwerkt. In tabel 5.2 is de toekomstige parkeersituatie op en direct rondom de ontwikkellocatie weergegeven (binnen 100 meter loopafstand).

¹² De meetmomenten uit het parkeeronderzoek zijn (worst-case) vertaald naar de verschillende momenten van de week. De koopavond en zaterdagavond zijn hierbij gelijk gesteld aan de werkdagavond. De zondagmiddag is gelijk gesteld aan de zaterdagmiddag. De koopzondag vindt echter slechts één keer per maand plaats, de parkeerdruk ligt de overige zondagen mogelijk lager dan de zaterdagmiddag. Hiermee is de worst-case situatie in beeld gebracht.

toekomstige parkeersituatie	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
benodigde parkeerruimte huidige parkeerders (tabel 5.1)	160	185	113	113	73	178	113	178
parkeerbehoefte noordzijde Hoendersveld (tabel 3.4)	20	21	44	39	38	30	43	35
parkeerbehoefte zuidzijde Hoendersveld (tabel 3.6)	10	10	22	19	18	15	21	17
totaal parkeerbehoefte	190	217	179	171	129	223	177	231
beschikbare capaciteit	206	206	206	206	206	206	206	206
overschot/tekort	16	-11	27	35	77	-17	29	-25

Tabel 5.2: Toekomstige parkeersituatie op en direct rondom ontwikkellocatie Hoendersveld (gemeentelijk beleid)

Uit tabel 5.2 blijkt dat de werkdag-, zaterdag- en zondagmiddag maatgevend zijn. Dan is de totale parkeerbehoefte in de toekomstige situatie groter dan de beschikbare parkeercapaciteit. Op werkdagmiddag is sprake van een tekort van 11 parkeerplaatsen, op zaterdagmiddag is dit 17 parkeerplaatsen, op zondagmiddag (koopzondag) zijn dit 25 parkeerplaatsen¹³.

Het is een reële aanname dat deze tekorten veroorzaakt worden door bezoekers van het centrum die in de huidige situatie gebruik maken van de (gratis) parkeerplaatsen op en direct rondom de ontwikkellocatie Hoendersveld. Deze parkeerders kunnen ook gebruik maken van overige parkeerplaatsen in het centrum van Venray, ook wanneer dit betaalde parkeerterreinen zijn op grotere loopafstand. Aanvullend zullen de bezoekers van het centrumgebied arriveren op een tijdstip dat bewoners (nog) thuis zijn, waardoor de bezoekers van het centrumgebied een andere parkeerplaats zullen moeten zoeken. Hierbij dient ook de kanttekening te worden geplaatst dat het parkeren op zondag overal gratis is, waardoor bezoekers van het centrum zich gemakkelijker verspreiden over parkeerlocaties waar op andere momenten betaald parkeren geldt. Dit kan bijvoorbeeld ook in de Centrumgarage (zuidzijde centrum) waar conform opgave van de gemeente structureel voldoende parkeercapaciteit beschikbaar is en ook gratis parkeren geldt op zondag¹⁴. Aanvullend is het één keer per maand koopzondag is, op de overige zondagen is de verwachting dat de parkeerbehoefte lager is¹⁵ en dat geen tot een zeer beperkt tekort ontstaat. Dan is alleen op de werkdagmiddag en zaterdagmiddag sprake van een (beperkt) tekort.

Bezetting parkeerterreinen centrum Venray

In tabel 5.3 is de huidige bezetting van een drietal parkeerterrein in het centrum van Venray opgenomen. Gegeven de reële aanname dat de (beperkte) tekorten op en rondom

¹³ Bij het hanteren van een acceptabele parkeerdruk van 100% voor de huidige parkeerders (tabel 5.1), zijn in de toekomstige situatie in totaal 204 parkeerplaatsen benodigd op het maatgevende moment. Gegeven de parkeercapaciteit van 206 parkeerplaatsen ontstaat een overschot van 2 parkeerplaatsen.

¹⁴ Conform opgave gemeente (d.d. per e-mail d.d. 1 oktober 2024).

¹⁵ Ook buiten koopzondagen zijn enkele winkels, horeca en de schouwburg geopend, daarmee is een deel van de parkeerbehoefte voor de centrumfunctie nog steeds aanwezig.

Hoendersveld veroorzaakt worden door bezoekers van het centrum, is onderzocht of deze parkeerders gebruik kunnen maken van de parkeerplaatsen in het centrum. Deze doelgroep kent immers een hogere acceptabele loopafstand. Hierbij is rekening gehouden met de 11 tot 25 parkeerplaatsen die extra dienen te worden opgelost. Dit is afgezet tegen de beschikbare parkeercapaciteit om de toekomstige parkeerdruk te bepalen.

parkeerterrein centrum	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
huidig Blekersveld	84	91	76	76	44	176	76	176
huidig Raadhuisplein	78	91	91	91	30	138	91	138
huidig Deken Thielenstraat	47	56	44	44	21	51	44	51
extra op te lossen	0	11	0	0	0	17	0	25
totale bezetting	209	249	211	211	95	382	211	390
beschikbare capaciteit	421	421	421	421	421	421	421	421
resulterende parkeerdruk	50%	59%	50%	50%	23%	91%	50%	93%

Tabel 5.3: Resulterende parkeerdruk parkeerterreinen centrum Venray

Uit tabel 5.3 blijkt dat in de toekomstige situatie de parkeerdruk op de maatgevende momenten, zaterdag- en zondagmiddag, respectievelijk 91% en 93% is. Hoewel dit hoger is dan de acceptabele parkeerdruk van 85% voor bezoekers, is de parkeerdruk in de huidige situatie reeds hoger dan de grens voor de acceptabele parkeerdruk (87% in beide gevallen). Gegeven de centrumfunctie en de overzichtelijkheid van de parkeerterreinen wordt dit acceptabel geacht. Er zijn nog vrije parkeerplaatsen beschikbaar, het zoekverkeer kan (beperkt) toenemen.

Aanvullend geldt dat in deze exercitie rekening is gehouden met de worst-case situatie. Hierbij zijn zes nuances te plaatsen:

- Het is slechts één keer per maand koopzondag, op overige zondagen is de verwachting dat de parkeerbehoefte lager is en daarmee het tekort kleiner of niet-bestaand is.
- Bij het hanteren van een acceptabele parkeerdruk van 100% voor de huidige parkeerders, zijn voldoende parkeerplaatsen beschikbaar op en direct rondom de ontwikkellocatie. Op het maatgevende moment is dan sprake van een overschot van 2 parkeerplaatsen in de toekomstige parkeersituatie.
- De Sint Jozefklooster Parking is buiten beschouwing gelaten in de analyse in tabel 5.3, vanwege de noordelijke ligging, wanneer dit parkeerterrein ook onderdeel is van de analyse is de parkeerdruk na toevoeging van de respectievelijk 11 tot 25 parkeerplaatsen 83% op het maatgevende moment.
- Bezoekers van het centrumgebied arriveren naar verwachting op een tijdstip dat bewoners (nog) thuis zijn, waardoor het de bezoekers van het centrumgebied zijn die een parkeerlocatie waar ruimte is, zullen moeten zoeken.
- De vertaling van de resultaten van het parkeeronderzoek naar de verschillende momenten van de week is worst-case gedaan. Per parkeerlocatie is de hoogste bezetting gedurende het weekmoment gehanteerd. Dit betekent bijvoorbeeld dat voor de werkdagmiddag voor het straatparkeren 15.00 uur maatgevend is, terwijl voor parkeerterreinen Sint Jozefweg en Hoenderstraat 13.00 uur maatgevend is. De optelling leidt daarmee tot een worst-case bezetting.

- De toevoeging van de privé parkeerplaatsen op de Eindstraat zal naar alle waarschijnlijkheid verlichting geven in de parkeerbezetting in de openbare ruimte (zie hoofdstuk 6). Hier is nog geen rekening mee gehouden, waarmee dit een worst-case benadering betreft.

5.2 Toekomstige parkeersituatie cf. maatwerk

In deze paragraaf is de toekomstige parkeersituatie op en direct rondom de ontwikkellocatie in beeld gebracht, conform maatwerk. Hierbij is rekening gehouden met dezelfde doelgroepen als in paragraaf 5.1. De vertaling van de parkeerbehoefte van de huidige parkeerders naar de toekomstige situatie is hierbij onveranderd en is daarom in deze paragraaf niet nogmaals opgenomen.

Toekomstige parkeersituatie op en direct rondom ontwikkellocatie

De toekomstige parkeersituatie op en direct rondom de ontwikkellocatie is in beeld gebracht, waarbij rekening is gehouden met de benodigde parkeerruimte voor de huidige parkeerders en de parkeerbehoefte van de bewoners en bezoekers van bewoners van de ontwikkellocatie Hoendersveld conform maatwerk. In tabel 5.4 is de toekomstige parkeersituatie op en direct rondom de ontwikkellocatie weergegeven (binnen 100 meter loopafstand).

toekomstige parkeersituatie	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
benodigde parkeerruimte huidige parkeerders (tabel 5.1)	160	185	113	113	73	178	113	178
parkeerbehoefte noordzijde Hoendersveld (tabel 3.9)	15	15	29	26	29	20	27	23
parkeerbehoefte zuidzijde Hoendersveld (tabel 3.11)	11	11	21	19	21	14	19	16
totaal parkeerbehoefte	186	211	163	158	123	212	159	218
beschikbare capaciteit	206	206	206	206	206	206	206	206
overschot/tekort	20	-5	43	48	83	-6	47	-12

Tabel 5.4: Toekomstige parkeersituatie op en direct rondom ontwikkellocatie Hoendersveld (maatwerk)

Uit tabel 5.4 blijkt dat de werkdag-, zaterdag- en zondagmiddag maatgevend zijn. Op werkdagmiddag is de totale parkeerbehoefte 211 parkeerplaatsen, op zaterdagmiddag is 213 parkeerplaatsen en op zondagmiddag is dit 219 parkeerplaatsen. Gegeven de beschikbare capaciteit van 206 parkeerplaatsen, is sprake van theoretische tekorten van 5 tot 12 parkeerplaatsen ontstaat. Op overige momenten is sprake van voldoende parkeerplaatsen.

Rekening houdend met de bezetting van de drie parkeerterreinen in het centrum van Venray, zoals ook gedaan in paragraaf 5.1 (Blekersveld, Raadhuisplein en Deken Thielenstraat, tabel 5.3), leidt de extra op te lossen parkeerplaats op zondagmiddag tot een bezetting van 377 parkeerplaatsen. Gegeven de beschikbare parkeercapaciteit van 421

parkeerplaatsen is de resulterende parkeerdruk 90%. De toename van de parkeerdruk ten opzichte van de huidige situatie is beperkt. Gegeven de centrumfuncties en de overzichtelijkheid van de parkeerterreinen wordt dit acceptabel geacht. Er zijn voldoende vrije parkeerplaatsen. Immers geldt ook dat reeds rekening is gehouden met extra parkeerruimte voor de huidige parkeerders (tabel 5.1). Waardoor in de praktijk meer parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Hierdoor wordt zoekverkeer beperkt en kunnen eventuele pieken worden opgevangen.

Ook bij de toekomstige parkeersituatie rekening houdend met maatwerk gelden enkele nuances:

- Het is slechts één keer per maand koopzondag, op de overige zondagen is de verwachting dat de parkeerbehoefte lager is en het overschot aan parkeerplaatsen daarmee groter.
- Bij het hanteren van een acceptabele parkeerdruk van 100% voor de huidige parkeerders, is het overschot groter. Op het maatgevende moment is dan sprake van een overschot van 15 parkeerplaatsen in de toekomstige parkeersituatie.

5.3 Conclusies toekomstige parkeersituatie

In paragraaf 5.1 en 5.2 is de toekomstige parkeersituatie in beeld gebracht op en direct rondom de ontwikkellocatie Hoendersveld, respectievelijk conform gemeentelijk beleid en conform maatwerk.

De **toekomstige parkeersituatie conform gemeentelijk beleid** is de worst-case situatie. Hierbij wordt voor de te ontwikkelen woningen voldaan aan de vigerende gemeentelijke parkeernormen. Waarbij op de zaterdagmiddag en incidenteel op de zondagmiddag (met name gedurende koopzondagen) een beperkt deel van de parkeerders op en direct rondom Hoendersveld zal moeten uitwijken naar overige parkeerterreinen in het centrum van Venray. In de huidige situatie is een deel van de parkeerders rondom de ontwikkellocatie in feite een bezoeker van het centrumgebied. Voor deze parkeerders is het uitwijken naar parkeerterreinen in het centrum van Venray acceptabel. De **toename van de parkeerdruk** in het centrum wordt gegeven de centrumfunctie en de overzichtelijkheid van de parkeerterreinen **acceptabel** geacht. Weliswaar is de parkeerdruk hoger dan 85%, de parkeerdruk is nog lager dan 100% waar het gemeentelijke parkeerbeleid bij langparkeerders vanuit gaat. Uit de huidige parkeersituatie blijkt dat een groot gedeelte langparkeerders betreft, waardoor het reëel is om die grens aan te houden. In dat geval is uitwijken naar parkeerterreinen in het centrum van Venray niet nodig. Tevens betekent een parkeerdruk van 93% dat nog niet alle parkeerplaatsen bezet zijn. Aanvullend geldt op zondag gratis parkeren in het gehele centrum van Venray, waardoor bezoekers van het centrum zich gemakkelijker verspreiden over parkeerlocaties waar op andere momenten betaald parkeren geldt (ook o.a. Centrumgarage).

Bij de **maatwerk situatie** is rekening gehouden met passende parkeernormen voor de toekomstige bewoners en bezoekers van bewoners van Hoendersveld. De passende parkeernormen zijn gebaseerd op het daadwerkelijke autobezit en onderzoeken naar parkeren van bezoekers bij woningen. De maatwerk situatie geeft daarmee **een reële indicatie van de verwachte toekomstsituatie in de praktijk**. In deze situatie zal beperkter worden uitgeweken naar parkeerterreinen in het centrum van Venray. De **toename van de parkeerdruk** in het centrum ten opzichte van de huidige situatie is **beperkt** en **acceptabel**. Hier geldt eveneens dat vanwege gratis parkeren bezoekers zich gemakkelijker verspreiden over parkeerlocaties waar op andere momenten betaald parkeren geldt.

6. Wijzigingen parkeersituatie Eendstraat

Aanvullend aan de ontwikkeling van Hoendersveld is het voornemen om aan de oostzijde van plangebied, enkele (privé) parkeerplaatsen toe te voegen. De toe te voegen parkeerplaatsen zijn specifiek bestemd voor bewoners en bezoekers van de woningen aan de Eendstraat en zijn gesitueerd op privé terrein tussen de Eendstraat 21 en 27A-C. In de huidige situatie zijn voor deze bewoners en hun bezoekers niet of beperkt privé parkeerplaatsen beschikbaar.

Opdrachtgever is voornemens om in totaal 8 privé parkeerplaatsen toe te voegen. Hiertoe komen 3 garageboxen te vervallen, waarvan 2 garageboxen gecompenseerd worden. Bestaande privé parkeerplaatsen blijven uiteraard ook in de toekomstige situatie behouden. Hierna is het verwachte effect op de parkeersituatie inzichtelijk gemaakt.

6.1 Effect toevoeging 8 privé parkeerplaatsen

Door de toevoeging van 8 privé parkeerplaatsen ten behoeve van de bewoners van de Eendstraat, is de verwachting dat bewoners gebruik zullen maken van deze parkeerplaatsen in plaats van parkeerplaatsen in de openbare ruimte. De privé parkeerplaatsen bieden immers een garantie voor een parkeerplaats. Daarmee zorgt de toevoeging voor een verlichting van de parkeerdruk in de openbare ruimte, wat ook gunstig is voor hun bezoekers en overige omwonenden. Het gebruik van de privé parkeerplaatsen kan echter niet worden verplicht. Daarmee is het, hoewel dit zeer reëel wordt geacht, geen zekerheid dat de toevoeging van 8 privé parkeerplaatsen verlichting biedt aan de parkeerdruk in de openbare ruimte. Het effect hiervoor is dan ook niet meegenomen bij het in kaart brengen van de toekomstige parkeersituatie in hoofdstuk 5 (worst-case).

De verwachte afname van de parkeerbezetting in de openbare ruimte is bepaald door de 8 toe te voegen parkeerplaatsen te vermenigvuldigen met de gemeentelijke aanwezigheidspercentages voor bewoners van woningen (zie tabel 3.2). Het resultaat is opgenomen in paragraaf 6.3.

6.2 Effect opheffen en realiseren garageboxen

Als gevolg van de wijzigingen komen 3 garageboxen te vervallen. Hiervan worden 2 garageboxen direct gecompenseerd. Conform de Nota Parkeernormen blijkt dat garageboxen steeds vaker gebruikt worden voor opslag van in plaats van als parkeerplaats. Dit is conform opgave opdrachtgever ook het geval bij de garageboxen op privé terrein bij de Eendstraat.

Theoretisch gezien telt, conform de Nota Parkeernormen, een garagebox echter voor 0,4 parkeerplaats mee in de parkeercapaciteit. Bij het vervallen van de parkeercapaciteit dient deze dan ook gecompenseerd te worden. Bij het in kaart brengen van het effect van de wijzigingen voor de Eindstraat is dan ook rekening gehouden met compensatie van één garagebox. Het resultaat is opgenomen in paragraaf 6.3.

6.3 Verwachte effect parkeerbehoefte openbare ruimte

In tabel 6.1 is het verwachte effect op de parkeerbehoefte in de openbare ruimte als gevolg van de wijzigingen op privé terrein tussen de Eindstraat 21 en 27A-C weergegeven. Hierbij is rekening gehouden met de afname in parkeerdruk als gevolg van de realisatie van extra privé parkeerplaatsen ten behoeve van bewoners en de compensatie van één garagebox.

doelgroep	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
afname parkeerdruk bewoners	-4,0	4,0	7,2	6,4	8,0	4,8	6,4	5,6
compensatie garagebox	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4
effect parkeerbehoefte	-4	-4	-7	-6	-8	-4	-6	-5

Tabel 6.1: Effect parkeerbehoefte openbare ruimte a.g.v. wijzigingen privé terrein Eindstraat

Uit tabel 6.1 blijkt dat de verwachting is dat de parkeerbehoefte in de openbare ruimte met circa 4 tot 8 parkeerplaatsen afneemt, afhankelijk van het moment van de dag en week. Het toevoegen van de privé parkeerplaatsen leidt daarmee tot een gunstigere parkeersituatie in de openbare ruimte in de toekomst. Wanneer het effect van de parkeerbehoefte wordt meegerekend in de parkeerbehoefte van de *huidige parkeerders straatparkeren direct rondom ontwikkellocatie* (tabel 5.1), zijn de resultaten als volgt:

- In de toekomstige parkeersituatie conform gemeentelijk beleid ontstaan tekorten van 6 tot 19 parkeerplaatsen. De resulterende parkeerdruk komt hiermee op het maatgevende moment 91%.
- In de toekomstige parkeersituatie conform maatwerk ontstaat alleen op zondagmiddag een beperkt tekort van 6 parkeerplaatsen. De resulterende parkeerdruk komt hiermee op 88%.

7. Verkeer

7.1 Aanpak en uitgangspunten

De verkeersgeneratie is berekend met behulp van kencijfers verkeersgeneratie uit de meest recente publicatie van CROW¹⁶. De verkeersgeneratie bestaat uit een optelling van de verkeersproductie (vertrekkend verkeer) en -attractie (aankomend verkeer). De verkeersgeneratie is berekend per weekdagemaal en is vervolgens met behulp van CROW-omrekenijfers vertaald naar de verkeersgeneratie op een werkdagemaal, ochtendspits en avondspits.

De verkeersgeneratiekencijfers zijn beschikbaar in bandbreedtes voor verschillende stedelijkheidsgraden en gebiedstypes. Het is een gegeven dat de hoogte van het verkeersgeneratiekencijfer samenhangt met de gehanteerde parkeernorm. De indeling van de meest recente parkeerkencijfers sluit aan bij de indeling van de passende parkeernormen. Tevens sluitende passende parkeernormen in grote lijnen aan bij de uitgangspunten die voor Venray van toepassing zijn: stedelijkheidsgraad matig stedelijk, stedelijke zone centrum en het gemiddelde van de bandbreedte. Deze uitgangspunten zijn dan ook aangehouden. De resulterende verkeersgeneratiecijfers zijn opgenomen in tabel 6.1.

functie	kencijfer verkeersgeneratie	eenheid
appartement, sociale huur, 50 tot 75 m ²	2,4	mvt per etmaal per woning
appartement, sociale huur, 75 tot 100 m ²	2,5	mvt per etmaal per woning
appartement, sociale huur, 100 tot 125 m ²	2,9	mvt per etmaal per woning
appartement, koop, 50 tot 75 m ²	4,3	mvt per etmaal per woning
appartement, koop, 75 tot 100 m ²	5,1	mvt per etmaal per woning
appartement, koop, 100 tot 125 m ²	6,8	mvt per etmaal per woning
rijwoning, koop	6,8	mvt per etmaal per woning
tweekapper, koop	7,6	mvt per etmaal per woning

Tabel 7.1: Te hanteren kencijfers verkeersgeneratie (CROW, matig stedelijk, centrum, gemiddelde bandbreedte)

De verkeersgeneratie van een functie wordt door CROW weergegeven als gemiddelde weekdagemaal. Omdat de verkeersafwikkeling doorgaans getoetst wordt op maatgevende momenten dient het gemiddelde weekdagemaal eerst omgerekend te worden naar een gemiddeld werkdagemaal en vervolgens naar spitsuren. Om deze bewerking te kunnen doen heeft CROW omrekenfactoren opgesteld¹⁷. Voor de woningen is de omrekenfactor voor 'wonen' aangehouden. De omrekenfactoren zijn opgenomen in tabel 6.2

¹⁶ Parkeerkencijfers 2024, publicatie 744, CROW, 2024.

¹⁷ Verkeersgeneratie woon- en werkgebieden, publicatie 256, CROW, 2007.

functie	weekdag > werkdag	ochtendspitsuur			avondspitsuur		
		totaal	waarvan aankomst	waarvan vertrek	totaal	waarvan aankomst	waarvan vertrek
wonen	1,11	9%	9%	91%	9%	85%	15%

Tabel 7.2: Omrekenfactoren verkeersgeneratie CROW

De ontsluiting van de nieuwbouwontwikkeling Hoendersveld is op dezelfde locatie gelegen als de huidige situatie. Omdat de huidige parkeerterreinen, met bijbehorende parkeerplaatsen komen te vervallen, mag in theorie rekening worden gehouden met het vervallen van de verkeersgeneratie van de parkeerterreinen in de toekomstige situatie. Desondanks is in de analyse uitgegaan van de verkeersgeneratie berekend voor de toekomstige functies, zonder correctie voor het huidige functioneren. Immers: de parkeerders die in de huidige situatie gebruik maken van deze parkeerplaatsen zullen niet verdwijnen, maar verplaatsen naar omliggende straten en parkeerterreinen (zie hoofdstuk 5). De verkeersbewegingen verdwijnen daarmee ook niet.

7.2 Resultaat verkeersgeneratie

In tabel 6.3 (noordzijde) en 6.4 (zuidzijde) is het resultaat van de verkeersgeneratie van de nieuwbouw ontwikkeling Hoendersveld te Venray weergegeven. De verkeersbewegingen naar de te vervallen parkeerterreinen komen te vervallen, deze verplaatsingen zullen niet verdwijnen maar verplaatsen zich naar omliggende straten en terreinen.

blok	weekdag	werkdag	ochtendspitsuur			avondspitsuur		
			totaal	waarvan aankomst	waarvan vertrek	totaal	waarvan aankomst	waarvan vertrek
A (50-75 m ² bvo)	7	8	1	0	1	1	1	0
A (75-100 m ² bvo)	23	25	2	0	2	2	2	0
A (100-125 m ² bvo)	23	26	2	0	2	2	2	0
B (50-75 m ² bvo)	52	57	5	0	5	5	4	1
C (75-100 m ² bvo)	14	15	1	0	1	1	1	0
E1 (> 125 m ² bvo)	20	23	2	0	2	2	2	0
E2 (> 125 m ² bvo)	27	30	3	0	2	3	2	0
totaal	166	184	17	1	16	17	15	2

Tabel 7.3: Verkeersgeneratie nieuwbouw noordzijde Hoendersveld

blok	weekdag	werkdag	ochtendspitsuur			avondspitsuur		
			totaal	waarvan aankomst	waarvan vertrek	totaal	waarvan aankomst	waarvan vertrek
D (75-100 m ² bvo)	71	79	7	1	6	7	6	1
D (100-125 m ² bvo)	27	30	3	0	2	3	2	0
E3 (> 125 m ² bvo)	20	23	2	0	2	2	2	0
F1 (> 125 m ² bvo)	15	17	2	0	1	2	1	0
totaal	134	149	13	1	12	13	11	2

Tabel 7.4: Verkeersgeneratie nieuwbouw zuidzijde Hoendersveld

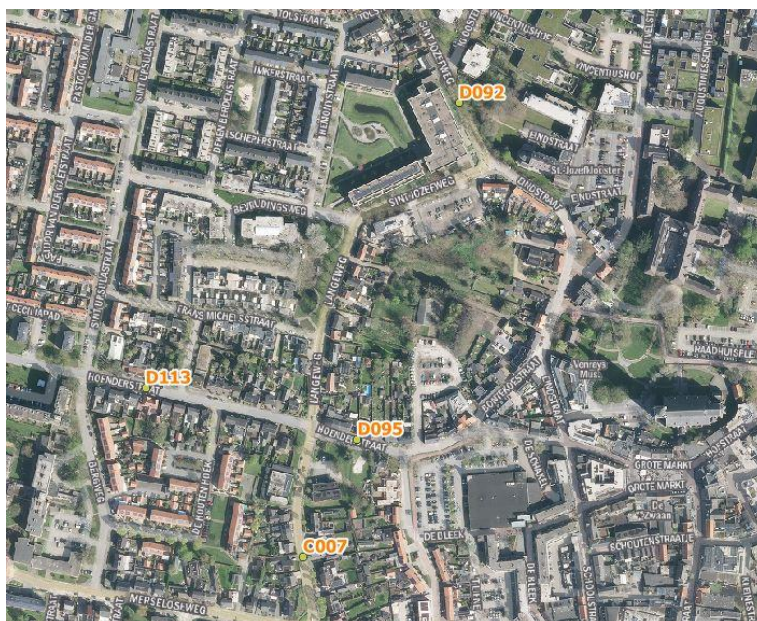
Uit tabel 6.3 blijkt dat aan de noordzijde van Hoendersveld tijdens een werkdag 184 verkeersbewegingen te verwachten zijn als gevolg van de nieuwbouwontwikkeling. In de ochtendspits en avondspits is de verkeersgeneratie 17 motorvoertuigen per uur. Zowel de verkeersgeneratie per etmaal, alsmede de verkeersgeneratie in de spitsperioden, is verkeerskundig gezien in absolute aantallen beperkt. De ochtend- en avondspits zijn vergelijkbaar, waarbij in de ochtendspits met name sprake is van vertrekkende bewegingen terwijl dit in de avondspits met name aankomende bewegingen zijn. Aan de zuidzijde van het plangebied (tabel 6.4) is sprake van 149 verkeersbewegingen als gevolg van de nieuwbouwontwikkelingen. Dit zijn er circa 13 in de ochtend- en avondspits. Uitgangspunt in de analyse is dat de volledige verkeersgeneratie in principe wordt beschouwd als nieuw verkeer. Voor de noordzijde betekent dat 17 extra verkeersbewegingen in een spitsuur, oftewel één auto per 3,5 minuut. Voor de zuidzijde betekent dat 13 extra verkeersbewegingen in een spitsuur, oftewel één auto per 4,5 minuut.

7.3 Verkeersgeneratie ten opzichte van huidige verkeersintensiteiten

De gemeente Venray heeft gegevens aangeleverd met betrekking tot de verkeersintensiteiten rondom de ontwikkellocatie¹⁸. Hiermee is op hoofdlijnen inzichtelijk gemaakt wat het effect is van het toevoegen van de ontwikkellocatie op de verkeersintensiteiten. In figuur 6.1 zijn de locaties van de telpunten weergegeven. De volgende uitgangspunten zijn gehanteerd:

- De noordzijde van Hoendersveld wordt 100% ontsloten vanuit noordelijke richting (Sint Jozefweg, telpunt D092)
- De zuidzijde van Hoendersveld wordt voor
 - 50% ontsloten vanuit westelijke richting (Hoenderstraat, telpunt D113)
 - 50% ontsloten vanuit zuidelijke richting (Langeweg, telpunt C007)
- Alle verkeersbewegingen vanuit de zuidzijde van Hoendersveld komen, mede vanwege eenrichtingsverkeer, langs telpunt D095 (Hoenderstraat).

¹⁸ Ontvangen per e-mail d.d. 18 september 2024.



Figuur 7.1: Locaties telpunten verkeersintensiteiten

In tabel 6.5 zijn de meest recente verkeersintensiteiten van de telpunten voor een werkdagemaal weergegeven, inclusief de extra verkeersbewegingen als gevolg van ontwikkeling van Hoendersveld en bovenstaande gehanteerde uitgangspunten. In tabel 6.6 is ditzelfde gedaan voor de ochtend- en avondspits.

	D092	D095	D113	C007
werkdagemaal intensiteit	3.952	2.504	1.305	4.344
extra verkeersbewegingen Hoendersveld	184	149	74	74
totaal verkeersbewegingen werkdagemaal	4.136	2.653	1.379	4.418
procentuele toename a.g.v. ontwikkeling	4%	6%	5%	2%

Tabel 7.5: Toename verkeersbewegingen a.g.v. ontwikkeling werkdagemaal

	D092	D095	D113	C007
% van werkdagemaal	4,6%	2,8%	2,9%	3,3%
ochtendspits intensiteit	182	70	38	143
extra verkeersbewegingen Hoendersveld	17	13	7	7
totaal verkeersbewegingen ochtendspits	198	84	45	150
procentuele toename a.g.v. ontwikkeling	8%	16%	15%	4%
% van werkdagemaal	9,2%	8,7%	9,3%	9,2%
avondspits intensiteit	364	218	121	400
extra verkeersbewegingen Hoendersveld	17	13	7	7
totaal verkeersbewegingen avondspits	380	231	128	406
procentuele toename a.g.v. ontwikkeling	4%	6%	5%	2%

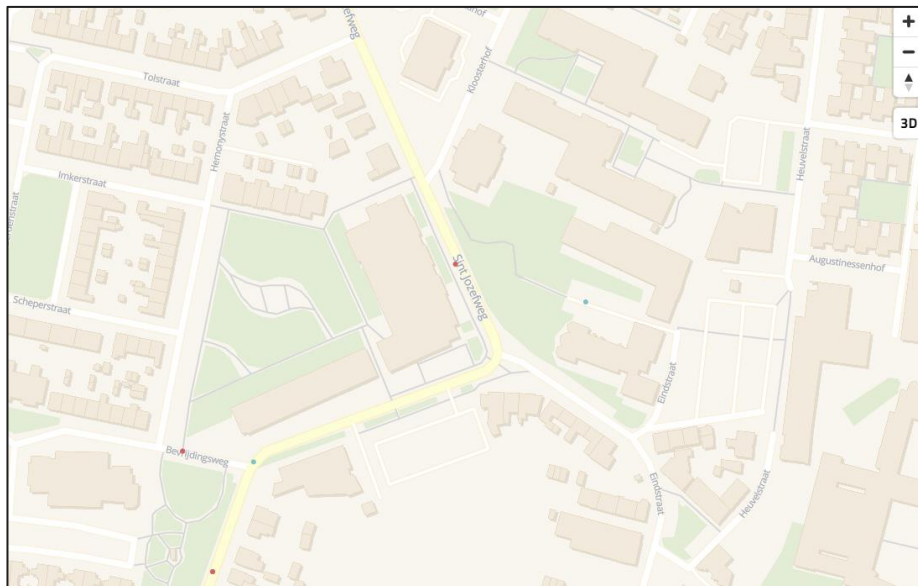
Tabel 7.6: Toename verkeersbewegingen a.g.v. ontwikkeling ochtend- en avondspits

Ten opzichte van de huidige verkeersintensiteiten is het planeffect (zeer) beperkt, de toename op etmaalniveau bedraagt maximaal circa 6%. De verkeersintensiteiten fluctueren over de perioden in het jaar en de dagen van de week. Verkeerskundig gezien zijn dinsdag en donderdag de drukere dagen. Marges van circa 10% zijn hierin zeer gangbaar. De toename als gevolg van de theoretische verkeersgeneratie van de ontwikkeling blijft hier ruim onder en zal in de praktijk nauwelijks tot niet waarneembaar zijn en/of van invloed zijn op de verkeersstromen. In de spitsperioden zijn de relatieve toenames groter, maar in absolute aantallen alsnog zeer beperkt, zoals beschreven circa 1 voertuig per 3,5 tot 4,5 minuten. Ook dat is dermate beperkt dat dit niet leidt tot een waarneembaar verkeerseffect in de spitsperioden.

7.4 Verkeersveiligheid

Geregistreerde verkeersongevallen

Een indicator ter beoordeling van de verkeersveiligheid in de huidige situatie is een analyse van de geregistreerde ongevallen. Bekend is dat de registratiegraad van verkeersongevallen relatief laag ligt, maar inzicht hierin geeft een indruk van de verkeersveiligheid. In figuur 6.1 zijn de geregistreerde ongevallen weergegeven op de Sint Jozefstraat en Eindstraat in de periode januari 2019 tot en met augustus 2024. De grote van de cirkels geeft een indruk van de hoeveelheid ongevallen op een bepaalde locatie. In rood zijn de ongevallen weergegeven met letsel (waarbij een gewonde of een dodelijk slachtoffer was te betreuren). In blauw zijn ongevallen weergegeven met uitsluitend materiele schade (UMS).



Figuur 7.2: Geregistreerde verkeersongevallen in de periode 2019 – augustus 2024

(bron: <https://www.star-verkeersongevallen.nl/nl-NL/Map#5.9729/51.5298/16.5571/0.0000/0>)

In figuur 6.2 is te zien dat op het wegvak van de Sint Jozefweg in totaal 3 ongevallen geregistreerd zijn, waarvan 1 met uitsluitend materiele schade en twee met letsel. De ongevallen zijn op verschillende locaties geregistreerd en hebben ook geen eenduidige

kenmerken. Ondanks dat elk ongeval er één teveel is, is het aantal geregistreerde ongevallen op de Sint Jozefweg zeer beperkt. Het ongevallenbeeld wordt bevestigd door de gemeente Venray, die gebruik maken van Viastat, waarin de registratiegraad hoger ligt.

Op het kruispunt tussen de Sint Jozefweg en Eindstraat, dat is vormgegeven als een voorrangsbocht waarop het verkeer rijdend op de Sint Jozefstraat voorrang heeft, zijn helemaal geen ongevallen geregistreerd.

Schouw op locatie

Een tweede manier om inzicht te krijgen in de huidige verkeerssituatie is middels een schouw op locatie. Een ervaren verkeerskundig adviseur, tevens gecertificeerd verkeersveiligheidsauditor, heeft de locatie op een maatgevend moment bezocht. In dit geval gedurende een avondspitsperiode op donderdag 12 september 2024 tussen 16.15 en 17.15 uur. Tijdens de schouw op locatie is gelet op het verkeersgedrag van de weggebruikers en is een indruk verkregen van de kwaliteit van de verkeersafwikkeling. Tot slot is een indicatieve verkeerstelling uitgevoerd om een indruk te hebben van de verkeersbelasting tijdens de waarneming, dat immers een momentopname betreft. Uit de verkeerstelling wordt geconcludeerd dat de verkeersintensiteit tijdens de waarneming representatief is aan een reguliere werkdag¹⁹.

Zoals beschreven is het kruispunt tussen de Sint Jozefweg en Eindstraat vormgegeven als een voorrangsbocht. De Sint Jozefweg ligt, zoals ook te zien is in figuur 6.1, in een haakse bocht, waarop de Eindstraat als ondergeschikte zijrichting op is aangesloten. Het wegvak van de Sint Jozefweg is conform Duurzaam Veilig gecategoriseerd als een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom. Dit komt onder andere tot uiting in de maximum snelheid van 50 km/uur. De rijbaan van de Sint Jozefweg bestaat uit een asfalt verharding. Aan weerszijden zijn fietssuggestiestroken in rode markering aangebracht. Voor voetgangers zijn aan beide zijden trottoirs aanwezig. Direct naast de aansluiting met de Eindstraat is een voetgangersoversteekplaats aanwezig in de vorm van een zebrapad (zie ook figuur 6.2).

¹⁹ Vanuit de gemeente zijn verkeerstellingen toegestuurd, waarin op de Sint Jozefweg, ten noorden van de Eindstraat, een verkeersintensiteit is geregistreerd in week 38 in 2018 van 3.952 motorvoertuigen per etmaal op doorsnede. Tijdens de waarneming zijn op dat wegvak circa 95 auto's in 15 minuten waargenomen, dat neerkomt op 380 auto's in het drukste uur, dus circa 3.800 auto's per etmaal.



Figuur 7.3: Huidige vormgeving kruispunt Sint Jozefweg – Eindstraat

De Eindstraat is gecategoriseerd als een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom, blijvende onder andere uit de maximum snelheid van 30 km/uur. De rijbaan is verhard middels een open (klinker) verharding. Op de rijbaan wordt het fietsverkeer gemengd met het autoverkeer afgewikkeld. Naast de rijbaan is aan één zijde een trottoir aanwezig. Aan de andere zijde zijn langspaarkeerplaatsen gelegen tussen de bomen. De vormgeving als voorrangskruispunt is een logische vormgeving voor een kruispunt tussen een gebiedsontsluitingsweg en een erftoegangsweg.

Op een afstand van circa 25 meter vanaf de voetgangersoversteekplaats, in westelijke richting, is de aansluiting van parkeerterrein Sint Jozefweg 48 Parking gelegen. Aan de andere kant van de bocht is, eveneens op een afstand van circa 25 meter, in noordelijke richting, links van de weg, een aansluiting gelegen welke gebruikt wordt door taxi's en hulpdiensten. In combinatie met het voorrangskruispunt en de voetgangersoversteekplaats leidt deze vormgeving tot een ogenschijnlijk relatief complexe situatie.

Ondanks de relatief complexe verkeerssituatie hebben zich tijdens de waarneming geen bijzonderheden voorgedaan, op twee fietsers na die over het trottoir reden in plaats van op de rijbaan. Rijdend op de Sint Jozefweg is het zicht op de Eindstraat goed. Tevens is het doorzicht in de bocht voldoende. Door de lage stuiken bij het Ambacht Kwartier is vanuit de bocht zicht op de aansluiting van het parkeerterrein. Ook de andere kant op is voldoende zicht op eventueel tegemoetkomend of links afslaand verkeer. Vanaf beide kanten op de Sint Jozefweg is tevens goed zicht op de voetgangersoversteekplaats en eventueel overstekende voetgangers. Tijdens de waarneming zijn meerdere overstekende voetgangers waargenomen, waarvoor tijdig werd gestopt (dit leidde niet tot een schrikreactie of angst bij de kruisende voetganger). Daarbij was veel oogcontact tussen de voetganger en naderende automobilist. Een kruisende voetganger leidde in alle gevallen niet tot enige vorm van wachtrijen. Het verkeersbeeld veranderde in dat geval niet ten opzichte van de situatie zonder voetgangers.

Ook het uitzicht vanaf de Eindstraat op de Sint Jozefweg is goed. Tijdens de schouw is een sterke fietsrelatie vanaf de Eindstraat rechtsaf de Sint Jozefstraat (feitelijk rechtdoor) waargenomen. Dit fietsverkeer reed nagenoeg zonder snelheidsremming de voorrangsweg op. Opvallend is wel dat relatief veel fietsers duidelijk de rijrichting aangeven door een hand uit te steken²⁰. Daarnaast viel ook op dat fietsverkeer dat feitelijk linksaf slaat, komend vanaf de Sint Jozefweg richting de Eindstraat, een plek opeist tussen het autoverkeer op de rijbaan voor het autoverkeer. Dit vergroot de zichtbaarheid vanuit de fietser, alsmede op de fietser door tegemoetkomend verkeer. Ook door automobilisten wordt frequent richting aangegeven, zelfs bij het volgen van de voorrangsweg door de bocht.

Tijdens de waarneming hebben meerdere voertuigen het parkeerterrein verlaten en werd dit door een enkel voertuig opgereden. Dit leidde in geen geval tot verkeersonveilige situatie. Van hinder was ook geen sprake; bij vertrekkende voertuigen was nauwelijks sprake van een verliestijd²¹. Het geschetste verkeersbeeld tijdens de waarneming wordt herkend door de gemeente. Als gevolg van de beoogde ontwikkeling neemt de verkeersintensiteit (zeer beperkt) toe. Dit beperkte aantal gaat niet leiden tot een ander verkeersbeeld dan waargenomen in de huidige situatie.

Tijdens de schouw is geen vrachtverkeer waargenomen. Op basis van het profiel en de vormgeving van de bocht is het aannemelijk dat vrachtverkeer de volledige wegbreedte nodig heeft om de bocht te kunnen maken. Dit blijkt overigens ook uit ontvangen foto's²². In een 'normale' situatie is de hoeveelheid vrachtverkeer beperkt en betreft het enkel bestemmingsverkeer. Het doorzicht in de bocht is voldoende om als tegemoetkomende fietser en/of automobilist te anticiperen op een naderende vrachtwagen. Daarnaast biedt de bocht ook de nodige uitwijkruimte indien een vrachtwagen relatief laat wordt waargenomen. Indien incidenteel een vrachtwagen passeert kan dit mogelijk kortstondig wat hinder geven bij de overige weggebruikers, maar dit lost nadat de vrachtwagen door de bocht is, snel weer op. Het verkeersbeeld herstelt snel. Dit zal ook niet veranderen als gevolg van de beoogde ontwikkeling.

²⁰ De ervaring leert dat in veel gevallen fietsverkeer in beperkte mate richting aangeeft. In dit geval gebeurde dat relatief vaak wel, waarschijnlijk om de complexiteit in de vormgeving te 'compenseren'.

²¹ Tijd dat verkeer moet wachten om het kruisende verkeer voorrang te verlenen, ten opzichte van een situatie zonder kruisend verkeer.

²² Per e-mail d.d. 2 oktober 2024.

8. Conclusies

Venterra is betrokken bij de ontwikkeling van het nieuwbouwplan Hoendersveld in het centrum van Venray. Het voornemen is om op de ontwikkellocatie 64 woningen te realiseren. Ten behoeve van de ontwikkeling is een onderzoek parkeren en verkeer uitgevoerd. De belangrijkste conclusies zijn hierna opgenomen.

8.1 Parkeren

Het onderzoek parkeren leidt tot de volgende conclusies:

- Een solitaire beschouwing van de ontwikkeling van Hoendersveld leidt tot de conclusie dat zowel conform het gemeentelijke parkeerbeleid als conform maatwerk voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd ten behoeve van de toekomstige bewoners en hun bezoekers. Echter dient hierbij aanvullend rekening te worden gehouden met de compensatie van de parkeerterreinen die komen te vervallen. In de toekomstige situatie is daarom ook rekening gehouden met de huidige parkeerders (op straat direct rondom de ontwikkellocatie, op parkeerterrein Sint Jozefweg (noordzijde) en parkeerterrein Hoenderstraat (zuidzijde)).
- In de toekomstige parkeersituatie op en direct rondom de ontwikkellocatie zijn, conform het gemeentelijk beleid, de werkdagmiddag, zaterdagmiddag en maandelijkse koopzondag maatgevend. Op deze momenten zijn respectievelijk 217, 223 en 231 parkeerplaatsen benodigd, waar 206 parkeerplaatsen beschikbaar zijn (binnen 100 meter loopafstand).
- Het is een reële aanname dat deze tekorten veroorzaakt worden door bezoekers van het centrum die in de huidige situatie gebruik maken van de parkeerplaatsen op en rondom Hoendersveld. Deze parkeerders kunnen in de toekomstige situatie ook gebruik maken van de overige parkeerplaatsen in het centrum van Venray, zij accepteren een grotere loopafstand. De resulterende parkeerdruk op zaterdagmiddag en de maandelijkse koopzondag is respectievelijk 91% en 93%. Gegeven de centrumfunctie en overzichtelijkheid van de parkeerterreinen wordt dit acceptabel geacht.
- De parkeerdruk is weliswaar hoger dan 85%, maar ruimschoots onder de 100% waar het gemeentelijke beleid vanuit gaat bij langparkeerders. Uit de huidige parkeersituatie blijkt dat een groot gedeelte van de parkeerders langparkeerders betreft, waardoor het reëel is om die grens aan te houden. In dat geval is ruimschoots sprake van een passende parkeersituatie. Tevens betekent een parkeerdruk van 93% dat nog niet alle parkeerplaatsen bezet zijn: er zijn nog parkeerplaatsen beschikbaar.
- Hiermee is sprake van een acceptabele parkeersituatie als gevolg van de ontwikkeling van Hoendersveld, waarbij rekening is gehouden met de gemeentelijke parkeernormen (worst-case).

- Aanvullend geldt dat bij toepassen van de passende parkeernormen op en direct rondom de ontwikkellocatie op vrijwel alle momenten voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn in de toekomstige situatie. De situatie in de praktijk zal naar verwachting dan ook gunstiger zijn dan conform het gemeentelijke beleid. De theoretische tekorten kunnen worden opgevangen op de overige parkeerplaatsen in het centrum van Venray. De resulterende parkeerdruk is 90%. Gegeven de beperkte toename ten opzichte van de huidige situatie, de centrumfunctie en overzichtelijkheid van de parkeerterreinen wordt dit acceptabel geacht.
- In alle gevallen is sprake van een acceptabele toekomstige parkeersituatie.

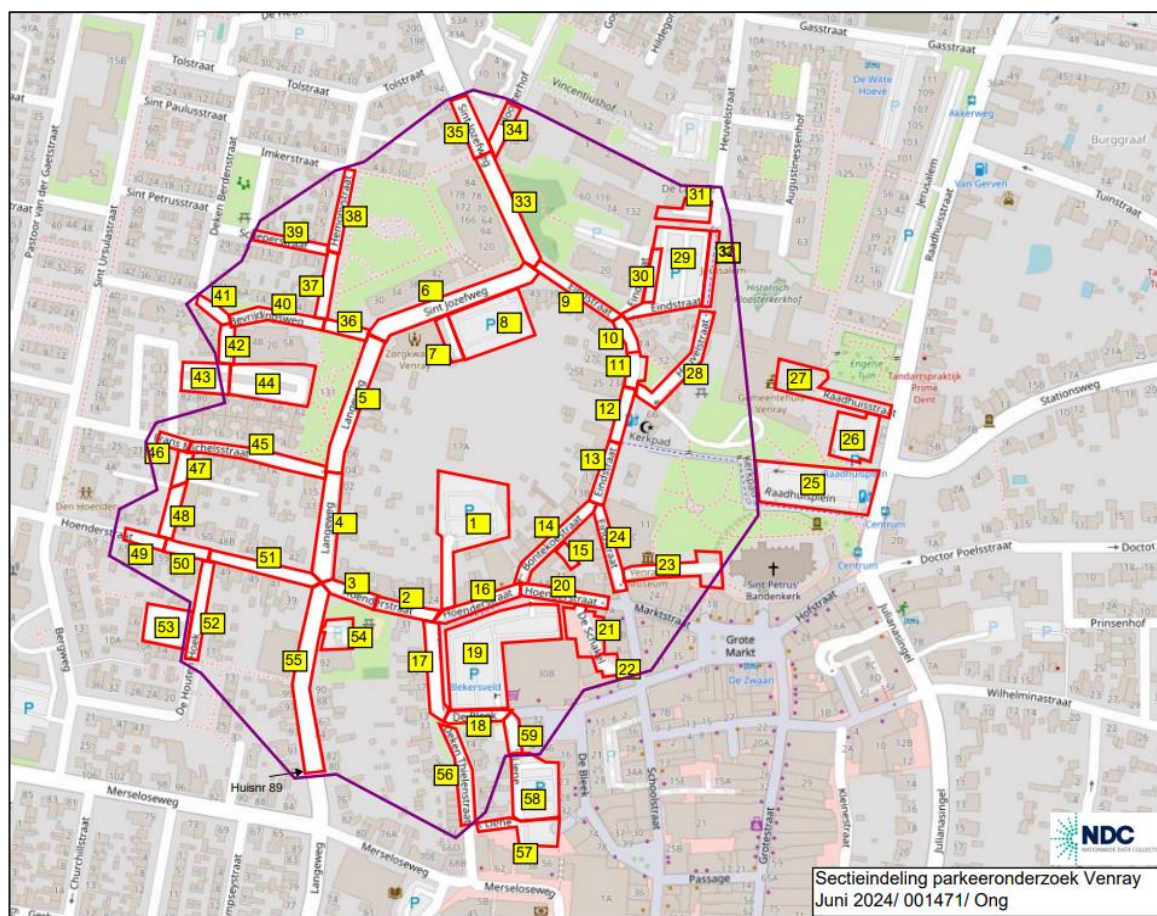
8.2 Verkeer

Het verkeersonderzoek leidt tot de volgende conclusies:

- De verkeersgeneratie bedraagt circa 184 mvt/etmaal voor de beoogde ontwikkelingen aan de noordzijde en 149 mvt/etmaal op een gemiddelde werkdag aan de zuidzijde. Dit betreft een worstcase berekening, waarin geen rekening is gehouden met de verkeersgeneratie van/naar de bestaande parkeerplaats waarop de ontwikkeling is voorzien. Hierbij is immers sprake van een verplaatsing in plaats van dat de verkeersbewegingen komen te vervallen.
- Ten opzichte van de huidige verkeersintensiteiten is het planeffect (zeer) beperkt, de toename bedraagt maximaal circa 6%. Marges van circa 10% zijn hierin zeer gangbaar. In de spitsperioden zijn de relatieve toenames groter, maar in absolute aantallen alsnog zeer beperkt, circa 1 voertuig per 3,5 tot 4,5 minuten. Ook dat is dermate beperkt dat dit niet leidt tot een waarneembaar verkeerseffect in de spitsperioden.
- De toename als gevolg van de theoretische verkeersgeneratie van de ontwikkeling blijft ruim onder de fluctuatie in de verkeersintensiteiten over de dagen van de week in de perioden per jaar en zal in de praktijk nauwelijks tot niet waarneembaar zijn en/of van invloed zijn op de verkeersstromen. .
- Op het kruispunt tussen de Sint Jozefweg en Eindstraat zijn in de periode januari 2019 – augustus 2024 geen ongevallen geregistreerd.
- Het kruispunt is zodanig vormgegeven dat alle verkeersdeelnemers ongeacht de verkeersbeweging die zij maken, hun gedrag aanpassen aan de vormgeving. Dat leidt tot onder andere relatief veel richting aangeven door fietsverkeer en automobilisten (ook die de voorrangsbocht volgen).

Bijlage 1 Resultaten parkeeronderzoek

In deze bijlage zijn de volledige resultaten van het parkeeronderzoek opgenomen, inclusief een sectiekaart van het onderzoeksgebied.



Figuur B1.1: Onderzoeksgebied parkeeronderzoek

Parkeeronderzoek Venray

Juni 2024

Projectcode: 001471

Zone 1 = 150 meter loopafstand vanaf de woningen rondom het plangebied ontwikkeling

Zone 2 => > 150 meter loopafstand (aanvullend geteld)



ObjectCode: 601471

Sectie	Omschrijving sectie	Zone	Capaciteiten									Opmerkingen	
			Vak	Langs	Blauw	Inv.	Geres.	Elec	L&L	Inv. Kent	Verg. K		Totaal
1	Parkeerterrein Hoenderstraat	1		75								75	Lastig te inventariseren!
2	Hoenderstraat	1	4									4	
3	Hoenderstraat	1			3							3	
4	Langeweg	1										0	
5	Langeweg	1										0	
6	Sint Jozefweg	1										0	
7	Parkeerterrein Sint Jozefweg	1	12				1					13	Gereserveerd: hulpverlening
8	Parkeerterrein Sint Jozefweg	1		70								70	Lastig te inventariseren!
9	Eindstraat	1	5									5	
10	Eindstraat	1										0	
11	Eindstraat	1			7							7	
12	Eindstraat	1			7			2				9	
13	Eindstraat	1			4							4	
14	Bontekoestraat	1										0	
15	Bontekoestraat	1	6									6	
16	Hoenderstraat	1										0	
17	Deken Thielenstraat	1										0	
18	De Bleek	1										0	
19	Parkeerplaats Blekersveld	1	192					2				194	
20	Hoenderstraat	1										0	
21	De Schakel	1			9							9	
22	De Schakel	1					11					11	Vergunninghouders
23	MGR Goumansplein	1				4						4	
24	Eindstraat	1										0	
25	Parkeerplaats Raadhuisplein	2	112					2				114	
26	Parkeerplaats Raadhuisplein	2	42					6				48	Gereserveerd: opladen elec auto gemeente Venray
27	Parkeerplaats Raadhuisplein	2				3	2					5	Gereserveerd: vergunninghouders
28	Heuvelstraat	1			11							11	
29	Sint Jozefklooster Parking	1	78			1		2				81	
30	Sint Jozefklooster Parking	1					17					17	Gereserveerd: parkeerplaatsen bedrijven
31	Parkeerplaats Augustinessenhof	1	7									7	Eigen terrein?
32	Sint Jozefklooster Parking	1						9				9	Kiss and ride strook
33	Sint Jozefweg	1										0	
34	Kloosterhof	1	6									6	
35	Sint Jozefweg	1										0	
36	Bevrijdingsweg	1										0	
37	Hemonystraat	1	13					2				15	
38	Hemonystraat	1	20									20	
39	Schepersstraat	1		7								7	
40	Bevrijdingsweg	1		10								10	
41	Deken Berdenstraat	1		3								3	
42	Bevrijdingsweg	1		5								5	
43	Burgemeester Esserstraat	2		5	9							14	
44	Burgemeester Esserstraat	1	16	15								31	
45	Frans Michelstraat	1		3	5							8	
46	Frans Michelstraat	1										0	
47	Burgemeester van de Loostraat	1		7								7	
48	Burgemeester van de Loostraat	1			4							4	
49	Hoenderstraat	1	2									2	
50	Hoenderstraat	1	3									3	
51	Hoendersstraat	1										0	
52	De Houten Hoek	1	6									6	
53	De Houten Hoek	1	9									9	
54	Parkeerplaats omroep Venray	1		18								18	
55	Langeweg	1	7									7	
56	Deken Thielenstraat	1			8							8	
57	Parkeerplaats Deken Thielenstraat	2		12	2			1		5	1	15	
58	Parkeerplaats Deken Thielenstraat	2		39				4	2			45	
59	De Bleek	1			6							6	
	<150 meter loopafstand	1	394	210	53	11	38	8	0	0	0	714	
	> 150 meter loopafstand (aanvullend)	2	159	9	51	5	8	6	3	5	1	241	
	Totaal 1&2		553	219	104	16	46	14	3	5	1	955	

Figuur B1.2: Sectieindeling

Resultaten parkeerdruk parkeeronderzoek Venray

Parkeerdruk in aantallen op dinsdag 18 juni 2024

Projectcode: 001460

Secctie	Omschrijving sectie	Zone	Capaciteit
1	Parkeerterrein Hoenderstraat	1	75
2	Hoenderstraat	1	4
3	Hoenderstraat	1	3
4	Langeweg	1	0
5	Langeweg	1	0
6	Sint Jozefweg	1	0
7	Parkeerterrein Sint Jozefweg	1	13
8	Parkeerterrein Sint Jozefweg	1	70
9	Eindstraat	1	5
10	Eindstraat	1	0
11	Eindstraat	1	7
12	Eindstraat	1	9
13	Eindstraat	1	4
14	Bontekoestraat	1	0
15	Bontekoestraat	1	6
16	Hoenderstraat	1	0
17	Deken Thielenstraat	1	0
18	De Bleek	1	0
19	Parkeerplaats Bokersveld	1	194
20	Hoenderstraat	1	0
21	De Schakel	1	9
22	De Schakel	1	11
23	MGR Goumansplein	1	4
24	Eindstraat	1	0
25	Parkeerplaats Raadhuisplein	2	114
26	Parkeerplaats Raadhuisplein	2	48
27	Parkeerplaats Raadhuisplein	2	5
28	Heuvelstraat	1	11
29	Sint Jozefklooster Parking	1	81
30	Sint Jozefklooster Parking	1	17
31	Parkeerplaats Augustinessenhof	1	7
32	Sint Jozefklooster Parking	1	9
33	Sint Jozefweg	1	0
34	Kloosterhof	1	6
35	Sint Jozefweg	1	0
36	Bevrijdingsweg	1	0
37	Hemonystraat	1	15
38	Hemonystraat	1	20
39	Scheperstraat	1	7
40	Bevrijdingsweg	1	10
41	Deken Berdenstraat	1	3
42	Bevrijdingsweg	1	5
43	Burgemeester Esserstraat	2	14
44	Burgemeester Esserstraat	1	31
45	Frans Michelstraat	1	8
46	Frans Michelstraat	1	0
47	Burgemeester van de Loostraat	1	7
48	Burgemeester van de Loostraat	1	4
49	Hoenderstraat	1	2
50	Hoenderstraat	1	3
51	Hoenderstraat	1	0
52	De Houten Hoek	1	4
53	De Houten Hoek	1	9
54	Parkeerplaats omroep Venray	1	18
55	Langeweg	1	7
56	Deken Thielenstraat	1	8
57	Parkeerplaats Deken Thielenstraat	2	15
58	Parkeerplaats Deken Thielenstraat	2	45
59	De Bleek	1	6
			<150 meter loopafstand
			>150 meter loopstand (aanvullend)
			Totaal 1&2
			955

= <85% van de capaciteit bezet
= 85 - 100% van de capaciteit bezet
= >100% van de capaciteit bezet

**** Geen meting



Parkeerdruk in aantallen op dinsdag 18 juni 2024										
06.00 uur	09.00 uur	11.00 uur	13.00 uur	15.00 uur	17.00 uur	19.00 uur	21.00 uur	23.00 uur	00.00 uur	
23	43	59	73	61	67	38	44	28	26	
3	4	4	4	4	3	2	2	2	2	
0	0	0	0	1	0	2	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
2	7	10	6	6	7	4	4	4	3	
7	35	42	48	42	26	16	12	10	9	
2	5	5	5	5	4	2	3	2	2	
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
3	7	7	6	7	3	4	7	3	3	
3	5	5	6	6	6	7	4	5	6	
5	5	3	4	4	5	5	5	4	4	
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
7	1	1	3	3	5	6	7	7	7	
0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	
****	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
****	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
****	42	84	72	91	62	76	50	45	44	
****	0	0	0	0	0	1	1	0	0	
****	8	9	5	8	11	17	15	8	8	
****	4	7	5	4	5	4	8	7	7	
****	2	3	2	2	3	2	5	2	2	
****	0	0	0	0	0	1	0	0	0	
****	47	52	67	59	50	75	64	26	21	
****	20	26	33	30	12	16	22	13	9	
****	1	0	1	2	0	0	0	0	0	
****	11	11	7	4	0	0	0	0	0	
****	81	84	83	76	40	52	46	24	24	
****	17	11	4	5	3	1	1	1	1	
****	5	5	4	3	4	4	5	4	2	
****	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
****	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
****	3	4	4	3	6	5	6	7	7	
****	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
****	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
****	2	2	2	4	3	3	1	1	1	
****	6	5	9	7	8	13	11	9	9	
****	6	7	5	4	8	11	9	9	9	
****	7	5	5	8	7	6	7	7	7	
****	3	2	2	2	1	1	2	2	2	
****	4	3	3	2	3	3	4	6	6	
****	3	3	2	2	1	1	1	1	1	
****	9	15	11	12	15	16	16	15	16	
****	8	8	7	7	10	12	10	11	11	
****	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
****	1	1	1	4	2	0	2	1	1	
****	0	0	0	0	1	1	1	1	1	
****	3	2	0	2	2	1	1	1	1	
****	2	2	2	3	3	3	2	3	3	
****	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
****	4	5	4	5	5	5	5	5	5	
****	6	8	7	6	6	8	7	8	8	
****	1	3	1	2	2	9	7	2	2	
****	3	3	3	5	6	4	4	4	3	
****	0	2	1	3	4	2	1	1	1	
****	11	12	11	13	14	13	14	11	8	
****	41	35	33	43	36	31	18	13	13	
****	5	4	2	4	4	4	4	4	4	
55	355	431	406	415	349	355	319	253	247	
0	123	128	147	149	113	136	119	64	52	
55	478	559	553	564	462	491	438	317	299	

Figuur B1.3: Resultaten parkeerdrukmetingen dinsdag 18 juni 2024

Resultaten parkeerdruk parkeeronderzoek Venray

Parkeerdruk in aantallen op zaterdag 22 juni 2024

Projectcode: 001460

Sectie	Omschrijving sectie	Zone	Capaciteit
1	Parkeerterrein Hoenderstraat	1	75
2	Hoenderstraat	1	4
3	Hoenderstraat	1	3
4	Langeweg	1	0
5	Langeweg	1	0
6	Sint Jozefweg	1	0
7	Parkeerterrein Sint Jozefweg	1	13
8	Parkeerterrein Sint Jozefweg	1	70
9	Eindstraat	1	5
10	Eindstraat	1	0
11	Eindstraat	1	7
12	Eindstraat	1	9
13	Eindstraat	1	4
14	Bontekoestraat	1	0
15	Bontekoestraat	1	6
16	Hoenderstraat	1	0
17	Deken Thielenstraat	1	0
18	De Bleek	1	0
19	Parkeerplaats Blekersveld	1	194
20	Hoenderstraat	1	0
21	De Schakel	1	9
22	De Schakel	1	11
23	MGR Goumansplein	1	4
24	Eindstraat	1	0
25	Parkeerplaats Raadhuisplein	2	114
26	Parkeerplaats Raadhuisplein	2	48
27	Parkeerplaats Raadhuisplein	2	5
28	Heuvelstraat	1	11
29	Sint Jozefklooster Parking	1	81
30	Sint Jozefklooster Parking	1	17
31	Parkeerplaats Augustinessenhof	1	7
32	Sint Jozefklooster Parking	1	9
33	Sint Jozefweg	1	0
34	Kloosterhof	1	6
35	Sint Jozefweg	1	0
36	Bevrijdingsweg	1	0
37	Hemonystraat	1	15
38	Hemonystraat	1	20
39	Schepersstraat	1	7
40	Bevrijdingsweg	1	10
41	Deken Berdenstraat	1	3
42	Bevrijdingsweg	1	5
43	Burgemeester Esserstraat	2	14
44	Burgemeester Esserstraat	1	31
45	Frans Michelstraat	1	8
46	Frans Michelstraat	1	0
47	Burgemeester van de Loostraat	1	7
48	Burgemeester van de Loostraat	1	4
49	Hoenderstraat	1	2
50	Hoenderstraat	1	3
51	Hoenderstraat	1	0
52	De Houten Hoek	1	6
53	De Houten Hoek	1	9
54	Parkeerplaats omroep Venray	1	18
55	Langeweg	1	7
56	Deken Thielenstraat	1	8
57	Parkeerplaats Deken Thielenstraat	2	15
58	Parkeerplaats Deken Thielenstraat	2	45
59	De Bleek	1	6
<150 meter loopafstand			714
> 150 meter loopstand (aanvullend)			241
Totaal 1&2			955

	= <85% van de capaciteit bezet			
	= 85 - 100% van de capaciteit bezet			
	= >100% van de capaciteit bezet			
Parkeerdruk in aantallen op zaterdag 22 juni 2024				
09.00 uur	11.00 uur	13.00 uur	15.00 uur	
59	71	83	75	
4	4	4	2	
0	2	1	0	
0	0	0	0	
0	0	0	0	
1	1	0	0	
4	5	4	4	
14	22	29	28	
5	4	4	5	
0	0	0	0	
3	1	7	7	
2	7	7	8	
3	2	3	3	
0	1	0	1	
5	5	6	4	
0	0	3	0	
0	0	0	0	
0	0	0	0	
60	118	176	150	
0	0	0	0	
5	7	9	8	
7	6	5	5	
2	4	3	4	
0	0	0	0	
32	79	111	78	
8	16	26	15	
0	0	1	1	
2	1	3	4	
59	50	28	32	
0	5	3	3	
0	2	3	3	
0	0	1	0	
0	0	0	0	
5	5	4	4	
0	0	0	0	
0	0	0	0	
0	0	0	0	
1	1	2	3	
5	7	6	11	
7	8	6	7	
6	5	7	4	
1	1	1	2	
4	3	4	5	
3	2	3	2	
11	10	11	11	
11	8	10	9	
0	0	0	0	
4	4	4	5	
1	3	0	2	
1	1	1	2	
3	3	2	3	
0	0	0	0	
5	5	5	5	
9	8	7	6	
7	9	7	7	
6	7	7	5	
0	8	8	2	
10	13	10	13	
22	40	41	40	
1	3	1	1	
323	417	475	440	
75	150	192	149	
398	567	667	589	

Figuur B1.4: Resultaten parkeerdrukmetingen zaterdag 22 juni 2024

Resultaten parkeermotiefmeting parkeeronderzoek Venray
 Parkeermotief op sectieniveau op dinsdag 18 juni 2024
 Projectcode: 001471

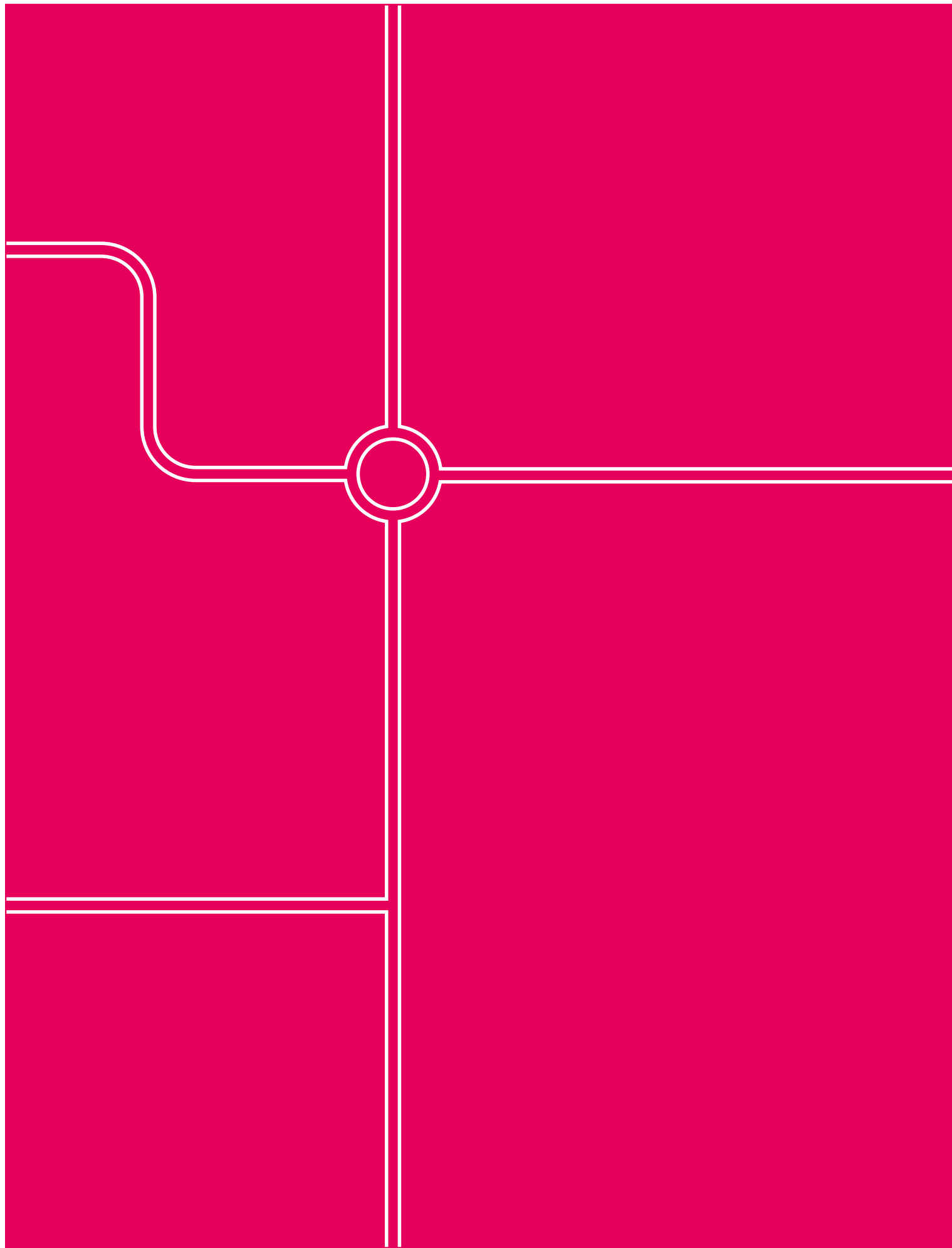


06.00 uur					09.00 uur					11.00 uur				
Soort parkeerder op dinsdag 18 juni 2024					Soort parkeerder op dinsdag 18 juni 2024					Soort parkeerder op dinsdag 18 juni 2024				
Sectie	Bewoner	Bezoeker	Werker	Totaal	Sectie	Bewoner	Bezoeker	Werker	Totaal	Sectie	Bewoner	Bezoeker	Werker	Totaal
1	23	0	0	23	1	14	4	25	43	1	13	21	25	59
2	3	0	0	3	2	1	0	3	4	2	1	0	3	4
3	0	0	0	0	3	0	0	0	0	3	0	0	0	0
4	0	0	0	0	4	0	0	0	0	4	0	0	0	0
5	0	0	0	0	5	0	0	0	0	5	0	0	0	0
6	0	0	0	0	6	0	0	0	0	6	0	0	0	0
7	2	0	0	2	7	1	0	6	7	7	1	3	6	10
8	7	0	0	7	8	7	7	21	35	8	6	15	21	42
9	2	0	0	2	9	1	0	4	5	9	1	0	4	5
10	0	0	0	0	10	0	0	0	0	10	0	0	0	0
11	3	0	0	3	11	0	3	4	7	11	0	3	4	7
12	3	0	0	3	12	1	4	0	5	12	0	5	0	5
13	5	0	0	5	13	3	2	0	5	13	3	0	0	3
14	0	0	0	0	14	0	0	0	0	14	0	0	0	0
15	7	0	0	7	15	1	0	0	1	15	1	0	0	1
16	0	0	0	0	16	0	0	0	0	16	0	0	0	0
Totaal	55	0	0	55	Totaal	29	20	63	112	Totaal	26	47	63	136

Tabel parkeermotieftoekenning parkeeronderzoek Venray

Dinsdag 18 juni 2024			
06.00 uur	09.00 uur	11.00 uur	
X			motief wonen, iedere auto waargenomen om 06.00 uur (ongeacht andere tussentijdse waarneming)
X	X		motief wonen, iedere auto waargenomen om 06.00 uur (ongeacht andere tussentijdse waarneming)
X	X	X	motief wonen, iedere auto waargenomen om 06.00 uur (ongeacht andere tussentijdse waarneming)
X		X	motief wonen, iedere auto waargenomen om 06.00 uur (ongeacht andere tussentijdse waarneming)
	X	X	motief werker, 2 aansluitende waarnemingen, mits niet waargenomen om 06.00 uur
	X		motief bezoeker: enkelvoudige waarneming
		X	motiefbezoeker: enkelvoudige waarneming

Figuur B1.5: Resultaten parkeermotiefmetingen dinsdag 18 juni 2024



Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden en via onze partners in het buitenland

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Nederland

Postbus 161
7400 AD Deventer
Nederland

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32