

Concept notitie verkeersonderzoek tennispark Wormer

Auteur Eveline Loudon
Projectnummer sweco.projectId
Onderwerp sweco.name
Klant sweco.mainCustomer.name
Projectleider sweco.projectManager.firstName
sweco.projectManager.lastName

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Binnen de gemeente Wormerland bestaan plannen om de huidige landijsbaan en jeu de boulesbanen, gelegen ter hoogte van Dorpsstraat nummer 214a, te verplaatsen naar de aangrenzende kavel aan de oostzijde. Het hierdoor vrijgekomen kavel biedt vervolgens plaats aan functies die (deels) van andere locaties binnen de gemeente hierheen verhuizen:

Tabel 1: Programma planontwikkeling

Soort	Soort - specifiek	Aantal	BVO/stuk (m ²)	BVO totaal (m ²)
Tennis	Dubbele baan	3	1252	3756
	Enkele baan	3	669	2007
	Minibaan	1	160	160
Padel	Padelbaan	4	224	896

1.2 Vraag en aanpak

Sweco is gevraagd om te onderzoeken of de verkeerskundige effecten van het plan passen binnen de bestaande infrastructuur.

Om deze vraag te beantwoorden wordt gekeken naar de parkeervraag en de verkeersgeneratie. Sweco onderzoekt of de parkeervraag van de ontwikkeling opgevangen kan worden door de parkeercapaciteit in het omliggende gebied. Hierbij worden de parkeernormen gehanteerd die volgens vigerend beleid van toepassing zijn binnen het plangebied. Voor de verkeersgeneratie wordt de verwachte verkeersgeneratie van de ontwikkeling getoetst aan de intensiteiten van de relevante wegcategorie, gedefinieerd door het CROW. Gekeken wordt of de nieuwe intensiteiten passen binnen de intensiteiten gedefinieerd voor de categorieën van deze toegangswegen.

De gemeente Wormerland heeft geen eigen beleid op het gebied van parkeernormering of normen verkeersgeneratie. Daarom is CROW-publicatie 744 'Parkeerkencijfers, basis voor parkeernormering' hierin leidend. Het te ontwikkelen plangebied valt hier, volgens de stedelijkheidsgraad zoals door het CBS omschreven, onder de categorisering 'matig stedelijk' en 'rest bebouwde kom'.

1.3 Uitgangspunten

Bij het opstellen van deze notitie zijn de volgende uitgangspunten aangehouden:

- Afgaande op de CBS-gebiedsclassificatie ligt het plangebied in:

- Gebiedsclassificatie 'matig stedelijk', en
 - Rest bebouwde kom
- Voor het bepalen van de verkeersgeneratie en de parkeerbehoefte dient CROW-publicatie 744 'Parkeerkencijfers, basis voor parkeernormering' als basis;
 - Voor een padelbaan is in publicatie 744 geen passende categorie voor verkeersgeneratie opgenomen. Als uitgangspunt is derhalve de verkeersgeneratie van een tennishal genomen. Er wordt vanuit gegaan dat padel met vier spelers gespeeld wordt, wat bij tennis niet hoofdzakelijk het geval is. Om hiervoor een veilige marge in te bouwen is de verkeersgeneratie van een tennishal met enkele tienden opgehoogd.
- Op dit moment zijn op de planlocatie een ijsbaan en jeu de boulesbanen aanwezig. Deze schuiven één kavel op richting het oosten. Aangezien deze functies al aanwezig zijn (en niet nieuw worden ontwikkeld), laten we deze buiten beschouwing in de berekening van de parkeervraag en de verkeersgeneratie van de planontwikkeling. De parkeervraag en verkeersgeneratie van deze functies zijn immers al aanwezig in de huidige situatie.

30-04-2025

Versie Def
 Projectnummer sweco.projectId
 Onderwerp sweco.name

2. Parkeren

30-04-2025

Versie Def

Projectnummer sweco.projectId

Onderwerp sweco.name

2.1 Parkeervraag ontwikkeling

Om de parkeervraag van de ontwikkeling te berekenen is een parkeerbalans opgesteld. De parkeerbalans is in tabel 2 in versimpelde vorm weergegeven. De volledige balans is te vinden in de bijlage van deze notitie.

Tabel 2 Parkeerbalans tennispark Wormer

Omschrijving	Parkeernorm			Dubbelgebruik											
				normaleve		Werkdag ochtend		Werkdag middag		Werkdag avond		Koopavond		Werkdag nacht	
	Min.	Max.	Categorie aanw. perc.	%	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	Aantal
Parkeervraag nieuwe functies															
Tennisbanen dubbel (3x = 6x)	0.4	0.6	Sportfuncties buiten	100%	15.0	22.5	25%	3.8	5.6	25%	3.8	5.6	50%	7.5	11.3
Tennisbanen enkel (3x)	0.4	0.6	Sportfuncties buiten	100%	8.0	12.0	25%	2.0	3.0	25%	2.0	3.0	50%	2.2	6.0
Tennisbanen minibaan (1x)	0.4	0.6	Sportfuncties buiten	100%	0.6	1.0	25%	0.2	0.2	25%	0.2	0.2	50%	2.2	0.5
Padelbanen (4x)	0.5	0.8	Sportfuncties buiten	100%	4.5	7.2	25%	1.1	1.8	25%	1.1	1.8	50%	2.2	3.6
Totale parkeervraag					Min. Max.		Min. Max.		Min. Max.		Min. Max.		Min. Max.		Min. Max.
					28 43		7 11		7 11		14 21		14 21		0 0
															28 43
															7 11
															4.5 7.2

In de tabel is af te lezen dat de drukste momenten vallen op de zaterdagmiddag en zondagmiddag. Op beide dagen is de parkeervraag 28 parkeerplaatsen bij het hanteren van de minimale norm, en 43 parkeerplaatsen bij het hanteren van de maximale norm.

2.2 Parkeeraanbod omgeving

2.2.1 Loopafstanden

Het CROW hanteert in publicatie 744 kencijfers voor de maximale acceptabele loopafstand van de geparkeerde auto tot bepaalde hoofdfuncties. Voor de functie 'sportlocatie buiten' bedraagt deze maximale loopafstand 300 meter, zoals weergegeven in tabel 3.

Tabel 3 Maximale loopafstanden (bron: CROW publicatie 744)

	Acceptabele loopafstand (in meters)
vanaf geparkeerde auto naar woning	75 -100 ¹⁾ (100-250 voor bezoekers)
vanaf geparkeerde auto naar supermarkt	100-250 ²⁾
vanaf geparkeerde auto naar stadscentrum/winkelgebied	200-600 ¹⁾
vanaf geparkeerde auto naar werklocatie	200-800 ¹⁾
vanaf geparkeerde auto naar schoollocatie	100-300 ¹⁾
vanaf geparkeerde auto naar horeca	100-500 ¹⁾
vanaf geparkeerde auto naar huisarts/fysio/apotheek	100-250 ²⁾
vanaf geparkeerde auto naar ziekenhuis	100-350 ²⁾
vanaf geparkeerde auto naar bioscoop/theater	100-600 ¹⁾
vanaf geparkeerde auto naar sportlocatie binnen	100-300 ¹⁾
vanaf geparkeerde auto naar sportlocatie buiten	100-300 ¹⁾

Het plangebied wordt middels verschillende entrees toegankelijk gemaakt. De huidige ingang aan de Dorpsstraat blijft bestaan. Daarnaast wordt een voetgangersbrug gerealiseerd. De locatie van deze voetgangersbrug is weergegeven op het ontwerp op Figuur 1.

In de huidige situatie is het plangebied alleen toegankelijk via de noordelijke hoofdaansluiting op de Dorpsstraat. Na realisatie van deze voetgangersbrug is het gebied ook toegankelijk vanaf het terrein van de naastgelegen voetbalclub. Doordat de loopafstand tussen de voetbalclub en het plangebied ten opzichte van de huidige situatie wordt verkort, betekent dit dat er meer parkeerplaatsen binnen de 300 meter loopafstand van het plangebied liggen. Het feit dat de voetbalclub slechts via één kant te betreden is (er is bijvoorbeeld geen brug over het water aan de westzijde), beperkt echter het gebied dat binnen 300 meter te bereiken is.



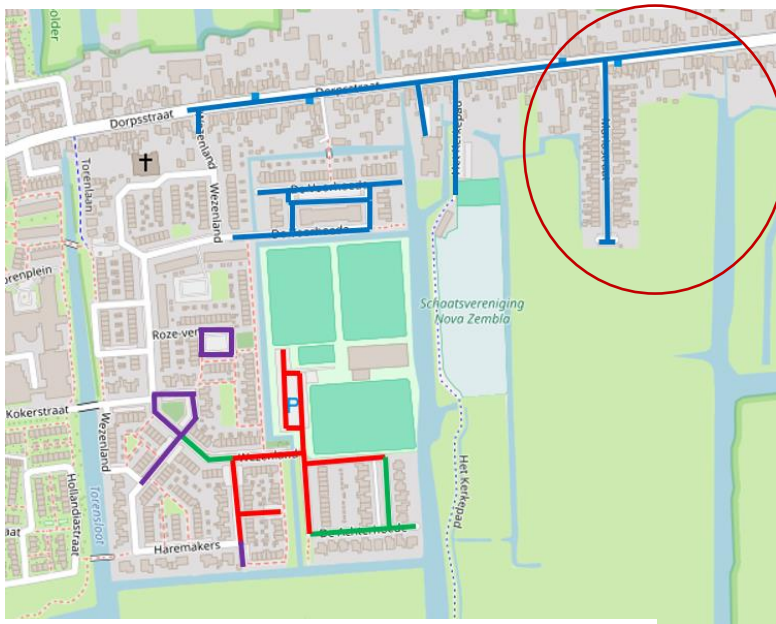
Figuur 1 Ontwerp plangebied en voetgangersbrug

Aangezien de voetgangersbrug een verbinding vormt tussen de voetbalclub en het nieuwe tennispark, is de definitie van deze ingang van het tennispark niet eenduidig. Strikt genomen is de ingang van het tennispark net na de voetgangersbrug. Door de verbinding via de brug vormen de voetbalclub en het tennispark echter voor een deel van de bezoekers (gevoelsmatig) gezamenlijk één groot sportpark. In de praktijk is het daarom waarschijnlijk dat een deel van de mensen de voetbalclub ziet als de ingang. Dit heeft invloed op het aantal parkeerplekken dat binnen de 300 meter loopafstand valt. We gaan in de analyse van de resultaten uit van drie scenario's, die op Figuur 2 weergegeven staan. De gekleurde lijnen geven de (secties van) straten aan die per scenario meetellen voor de capaciteit en bezetting:

- De voetgangersbrug is de ingang (blauwe en rode lijnen)
- Het clubhuis van WSV 1930 is de ingang (blauwe, rode en groene lijnen)
- De noordkant van de parkeerplaats van WSV 1930 is de ingang (blauwe, rode, groene en paarse lijnen)

30-04-2025

Versie Def
Projectnummer sweco.projectId
Onderwerp sweco.name



Figuur 2 Meegenomen parkeerplekken per scenario

2.2.2 Parkeeronderzoek uitvoering

Om te onderzoeken wat de parkeerdruk in de directe omgeving van het plangebied bedraagt, is voor dit onderzoek een parkeerdrukmeting uitgevoerd. Deze meting is uitgevoerd op de volgende momenten. Tijdens de meting was het weer gemiddeld. Achter de meetmomenten staat, indien van toepassing, het moment uit de aanwezigheidspercentages van CROW-publicatie 744:

- Donderdag 30 januari 2025:
 - 18:00 – 19:00 (*werkdagavond*)
 - 19:30 – 20:30 (*werkdagavond*)
 - 23:00 – 00:00 (*werkdagnacht*)
- Zaterdag 1 februari 2025:
 - 09:30 – 10:30
 - 14:00 – 15:00 (*zaterdagmiddag*)
- Zondag 2 februari 2025:
 - 10:00 – 11:00
 - 11:00 – 12:00
- Donderdag 6 februari 2025:
 - 18:00 – 19:00 (*werkdagavond*)
 - 19:30 – 20:30 (*werkdagavond*)
 - 23:00 – 00:00 (*werkdagnacht*)
- Zaterdag 8 februari 2025:
 - 09:30 – 10:30
 - 14:00 – 15:00 (*zaterdagmiddag*)
- Zondag 9 februari 2025:
 - 11:00 – 12:00
 - 14:00 – 15:00 (*zondagmiddag*)

Door een vergissing van de uitvoerende partij is een deel van het gecommuniceerde gebied (op Figuur 2 binnen de rode cirkel) niet gemeten in de initiële meting. Daarom is op latere momenten nogmaals een meting uitgevoerd van het gehele gebied:

- Donderdag 27 februari 2025:

- 18:00 – 19:00 (*werkdagavond*)
- 19:30 – 20:30 (*werkdagavond*)
- 23:00 – 00:00 (*werkdagnacht*)
- Zaterdag 1 maart 2025:
 - 09:30 – 10:30
 - 14:00 – 15:00 (*zaterdagmiddag*)
- Zondag 2 maart 2025:
 - 10:00 – 11:00
 - 11:00 – 12:00
- Donderdag 6 maart 2025:
 - 18:00 – 19:00 (*werkdagavond*)
 - 19:30 – 20:30 (*werkdagavond*)
 - 23:00 – 00:00 (*werkdagnacht*)
- Zaterdag 8 maart 2025:
 - 09:30 – 10:30
 - 14:00 – 15:00 (*zaterdagmiddag*)
- Zondag 9 maart 2025:
 - 11:00 – 12:00
 - 14:00 – 15:00 (*zondagmiddag*)

In 2023 is ook een meting uitgevoerd. Deze meting is uitgevoerd op de volgende momenten:

- Donderdag 16 maart 2023:
 - 20:30 – 21.30
 - 23:00 – 00:00
- Zaterdag 18 maart 2023:
 - 09:30 – 10:30
 - 15:00 – 16:00
 - 19:30 – 20:30
- Zondag 19 maart 2023:
 - 14:30 – 15:30

Na analyse van de drie metingen is besloten om initieel uit te gaan van het worst-case scenario, oftewel de drukste meting. Dat is in dit geval de eerstgenoemde meting. Hiermee worden de piekmomenten in beeld gebracht. De meetdagen uit de eerste meting waren specifiek uitgekozen door de gemeente, op basis van het speelschema van WSV 1930. Naar verwachting zou de parkeerdruk op deze momenten hoog zijn, waardoor de parkeerdruk op deze momenten mogelijk zou gaan knellen na realisatie van het tennispark. De meting is aangevuld met de data van het missende stuk uit de tweede meting. In de analyse wordt ook de vergelijking gemaakt met de tweede meting (in zijn geheel) en de meting uit 2023. Ook de meting uit 2023 wordt aangevuld met dezelfde data als de eerstgenoemde meting, omdat dit stuk toentertijd niet was opgenomen in het meetgebied.

2.2.3 Resultaten parkeeronderzoek

Deze paragraaf behandelt de resultaten van het parkeeronderzoek. Deze zijn uitgesplitst in de drie scenario's. Per scenario is gekeken naar de gemiddelde parkeerdruk, de parkeerdruk op het drukste moment, de parkeerdruk op het één-na-drukste moment en de parkeerdruk op het drukste moment als de capaciteit van Het Kerkepad niet wordt meegenomen. Er is discussie over de geschiktheid van Het Kerkepad als parkeerlocatie, in verband met de smalle en onoverzichtelijke toegang. Daarom is ervoor gekozen om de verschillen tussen wel en niet meenemen in beeld te brengen.

Enkele algemene zaken vallen op bij de analyse van het parkeeronderzoek:

30-04-2025

- Het parkeerterrein van WSV 1930 staat niet vol. De hoogste parkeerdruk is gemeten op zondagochtend 9 februari, deze was 75%. Op zaterdagochtend 8 februari werd de één-na-hoogste parkeerdruk gemeten van 65%. De overige metingen vielen lager uit. Met name op werkdagochtenden en -nachten is de parkeerdruk erg laag. De gemiddelde parkeerdruk over alle meetmomenten is 37%. In het extra onderzoek was de hoogste gemeten parkeerdruk 40% (werkdagavond); in het onderzoek van 2023 was de hoogste parkeerdruk 69% (zondagmiddag).
- Het Roze Ven laat een vrij hoge parkeerdruk zien. Op negen van de veertien meetmomenten was de parkeerdruk tussen de 76% en de 92%. De werkdagnachten laten de hoogste druk zien, van 88% en 92%. De gemiddelde parkeerdruk over alle meetmomenten is 78%. In de extra parkeerdrukmeting (eind februari/begin maart) lag de druk lager: de gemiddelde parkeerdruk op het Roze Ven was toen 69%, de hoogst gemeten druk was 82%. Het is waarschijnlijk dat de hoge parkeerdruk (deels) te verklaren is door de ontbrekende parkeercapaciteit op het hofje van Wezenland. Deze 47 parkeerplekken waren als gevolg van werkzaamheden in beide metingen niet beschikbaar. In het eerdere onderzoek van 2023, toen deze parkeerplekken wel beschikbaar waren, was de hoogst gemeten parkeerdruk op het Roze Ven 65%. Dit werd gemeten op de werkdagnacht, de zaterdagavond en de zondagmiddag.
- De parkeerdruk op Het Kerkepad is erg wisselend. De hoogste parkeerdruk, van 68%, is gemeten op zondagmiddag 9 februari. Op dezelfde zondagochtend en de avond van donderdag 6 februari is de parkeerdruk 50% of hoger. De overige meetmomenten laten een parkeerdruk van minder dan 30% zien. De extra parkeerdrukmeting laat een hoogste parkeerdruk van 39% zien; in het onderzoek uit 2023 was de hoogst gemeten druk 32%. Het Kerkepad bevat 28 parkeerplekken.
- De parkeerdruk op de Voorhoede is redelijk constant, met een gemiddelde van 67%. De hoogste uitschieter is een werkdagnacht, met een parkeerdruk van 76%. De laagste uitschieter is een zaterdagochtend, met een parkeerdruk van 46%. Een vergelijkbaar beeld is te zien in de extra parkeerdrukmeting. In 2023 varieerde de gemeten druk tussen de 62% en 73%.
- De parkeerdruk op de Achterhoede is ook redelijk constant, met een gemiddelde van 62%. De hoogst gemeten druk is 70%, op de werkdagavond en werkdagnacht. De twee laagste parkeerdrukken zijn beide op de zaterdagmiddag, respectievelijk 47% en 51%. In de extra parkeerdrukmeting is de hoogste gemeten druk 77%, en de laagste 42%. In 2023 zijn hier parkeerdrukken gemeten tussen de 74% en 83%, met één uitschieter naar 102% op de zaterdagmiddag. Om dezelfde tijd was er in aangrenzende secties nog voldoende ruimte. Mogelijk was deze hoge druk het resultaat van een evenement in deze buurt, zoals een verjaardag.

Versie Def
Projectnummer sweco.projectId
Onderwerp sweco.name

2.2.3.1 *De voetgangersbrug is de ingang*

Het gemeten gebied voor scenario 1 is weergegeven in Figuur 3. Binnen dit gebied liggen 428 parkeerplekken.

De gemiddelde parkeerdruk over alle meetmomenten is 58%. De hoogste uitschieter is 72%, gemeten op zondagochtend 9 februari. De één-na-hoogste

gemeten parkeerdruk is 64%, gemeten op de zondagmiddag 9 februari. De laagste uitschieter is 50%, gemeten op een zaterdagmiddag.

Als de capaciteit van Het Kerkepad niet wordt meegenomen in de parkeerdruk (maar de bezetting wel), is deze 73% op het drukste moment (zondagochtend 9 februari).

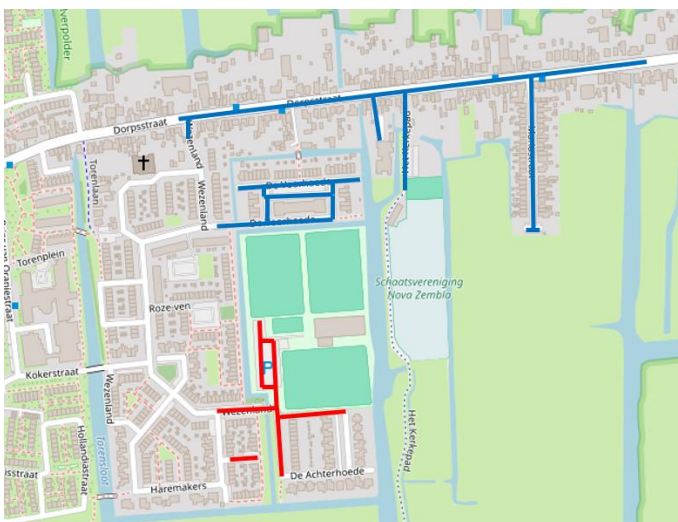
In het extra onderzoek was de gemiddelde parkeerdruk 54%, met als hoogste uitschieter 60% op een donderdagavond en als laagste uitschieter 47% op een zaterdagmiddag. In het onderzoek van 2023 was de gemiddelde parkeerdruk 63%, met als hoogste uitschieter 66% op de zaterdagochtend en als laagste uitschieter 60% op zaterdagmiddag. Als de capaciteit van Het Kerkepad niet wordt meegenomen (maar de bezetting wel), is de parkeerdruk in de extra parkeerdrukmeting 67% op het drukste moment (donderdagavond) en in de meting van 2023 71% op het drukste moment (zaterdagochtend).

30-04-2025

Versie Def

Projectnummer sweco.projectId

Onderwerp sweco.name



Figuur 3 Analysegebied scenario 1

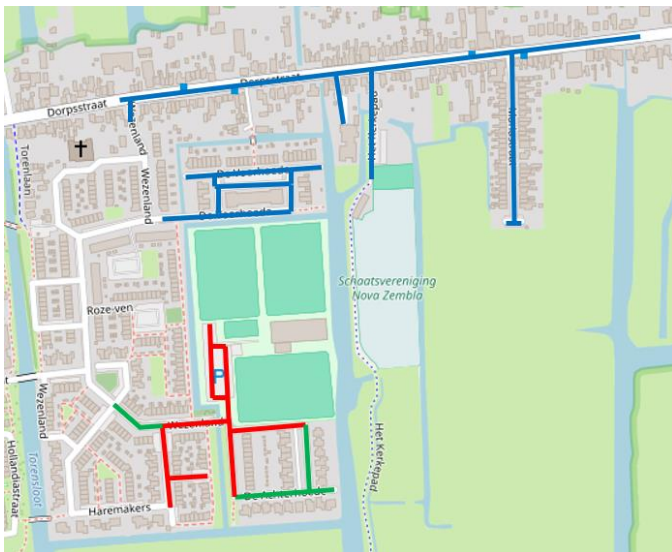
2.2.3.2 *Het clubhuis is de ingang*

Het gemeten gebied voor scenario 2 is weergegeven in Figuur 4. Binnen dit gebied liggen 483 parkeerplekken.

De gemiddelde parkeerdruk over alle meetmomenten is 59%. De hoogste uitschieter is 72%, gemeten op zondagochtend 9 februari. De één-na-hoogste gemeten parkeerdruk is 65%, gemeten op zondagmiddag 9 februari. De laagste uitschieter is 52%, gemeten op een zaterdagmiddag.

Als de capaciteit van Het Kerkepad niet wordt meegenomen in de parkeerdruk (maar de bezetting wel), is deze 73% op het drukste moment (zondagochtend 9 februari).

In het extra onderzoek was de gemiddelde parkeerdruk 55%, met als hoogste uitschieter 60% op een donderdagavond en zaterdagochtend en als laagste uitschieter 47% op een zaterdagmiddag. In het onderzoek van 2023 was de gemiddelde parkeerdruk 65%, met als hoogste uitschieter 67% op zaterdagochtend en als laagste uitschieter 64% op zaterdagmiddag en donderdagavond. Als de capaciteit van Het Kerkepad niet wordt meegenomen (maar de bezetting wel), is de parkeerdruk in de extra parkeerdrukmeting 63% op het drukste moment (donderdagavond en zaterdagochtend) en in de meting van 2023 op het drukste moment 72% (zaterdagochtend).



Figuur 4 Analysegebied scenario 2

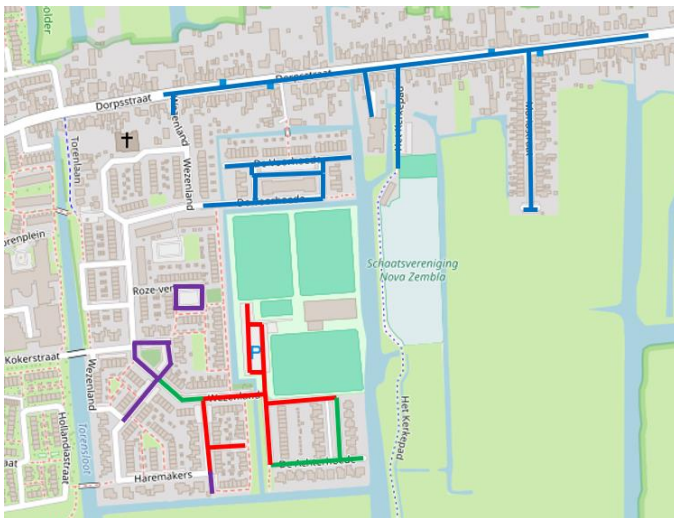
2.2.3.3 De parkeerplaats is de ingang

Het gemeten gebied voor scenario 3 is weergegeven in Figuur 5. Door werkzaamheden aan de Haremakers tijdens de meetperiode verschilden de capaciteit tussen de eerste en tweede meetweek. In de eerste meetweek waren er 565 beschikbare parkeerplekken; in de tweede meetweek waren er 591 beschikbare parkeerplekken.

De gemiddelde parkeerdruk over alle meetmomenten in de eerste meetweek is 60%; in de tweede meetweek is dit 63%. De hoogste uitschieter is 71%, gemeten op zondagochtend 9 februari (de tweede meetweek). De één-na-hoogste gemeten parkeerdruk is 64%, gemeten op zondagmiddag 9 februari, zondagochtend 2 februari en donderdagnacht 30 januari. De laagste uitschieter is 54%, gemeten op een zaterdagmiddag 2 februari.

Als de capaciteit van Het Kerkepad niet wordt meegenomen in de parkeerdruk (maar de bezetting wel), is deze 71% op het drukste moment (zondagochtend 9 februari).

In het extra onderzoek was de gemiddelde parkeerdruk 55%, met als hoogste uitschieter 60% op een donderdagavond en als laagste uitschieter 48% op een zaterdagmiddag. In het onderzoek van 2023 was de gemiddelde parkeerdruk 61%, met als hoogste uitschieter 62% op zaterdagochtend en zondagmiddag en als laagste uitschieter 60% op zaterdagmiddag en donderdagavond. Als de capaciteit van Het Kerkepad niet wordt meegenomen (maar de bezetting wel), is de parkeerdruk in de extra parkeerdrukmeting 57% op het drukste moment (werkdagavond) en in de meting van 2023 op het drukste moment 66% (zaterdagochtend/zondagmiddag).



Figuur 5 Analysegebied scenario 3

2.2.4 Parkeerdruk na ontwikkeling

Uit voorgaande paragrafen blijkt dat de eerste meting uit 2025 de hoogste parkeerdruk kent. Om inzicht te geven in het worst-case scenario, gaan we, bij het bepalen of de parkeervraag past binnen het huidige parkeeraanbod, uit van deze meting.

De zondagochtend is het moment dat in de huidige situatie in alle scenario's de hoogste parkeerdruk laat zien. De CROW-publicatie hanteert alleen kencijfers voor de zondagmiddag. De berekende extra parkeervraag geldt dus eigenlijk voor de zondagmiddag. Omdat de zondagochtend de hoogste parkeerdruk laat zien, en we het worst-case scenario in beeld willen brengen, gaan we voor de zekerheid uit van de gemeten parkeerdruk voor de zondagochtend.

2.2.4.1 Scenario 1

Binnen het gebied liggen 428 parkeerplekken. Op het drukste moment, zondagochtend 9 februari, waren 308 plekken hiervan bezet. Dit resulteert in een parkeerdruk van 72%. Op het één-na-drukste moment waren 275 plekken hiervan bezet, resulterend in een parkeerdruk van 64%.

De parkeervraag van de planontwikkeling bedraagt op dit piekmoment 28 tot 43 parkeerplaatsen. Wanneer deze 28 tot 43 extra voertuigen binnen het invloedsgebied uit Figuur 3 in paragraaf 2.2.3.1 parkeren, stijgt de parkeerdruk op het drukste moment tot minimaal 79% en maximaal 82%. De parkeerdruk op het een-na-drukste moment stijgt tot minimaal 71% en maximaal 74%.

Als de capaciteit van Het Kerkepad niet wordt meegenomen in de parkeerdruk (maar de bezetting wel), stijgt de parkeerdruk op het drukste moment naar minimaal 80% en maximaal 84%.

2.2.4.2 Scenario 2

Binnen het gebied liggen 483 parkeerplekken. Op het drukste moment, zondagochtend 9 februari, waren 348 plekken hiervan bezet. Dit resulteert in een parkeerdruk van 72%. Op het één-na-drukste moment waren 312 plekken hiervan bezet, resulterend in een parkeerdruk van 65%.

De parkeervraag van de planontwikkeling bedraagt op dit piekmoment 28 tot 43 parkeerplaatsen. Wanneer deze 28 tot 43 extra voertuigen binnen het

invloedsgebied uit Figuur 4 in paragraaf 2.2.3.2 parkeren, stijgt de parkeerdruk tot minimaal 78% en maximaal 81%. De parkeerdruk op het een-na-drukste moment stijgt tot minimaal 70% en maximaal 73%.

Als de capaciteit van Het Kerkepad niet wordt meegenomen in de parkeerdruk (maar de bezetting wel), stijgt de parkeerdruk op het drukste moment naar minimaal 79% en maximaal 83%.

2.2.4.3 Scenario 3

Binnen het gebied liggen in de eerste meetweek 565 parkeerplekken en in de tweede meetweek 591 parkeerplekken. Op het drukste moment, zondagochtend 9 februari, waren 417 van de 591 plekken bezet. Dit resulteert in een parkeerdruk van 71%. Drie momenten hebben een parkeerdruk van 64%, de één-na-drukste gemeten druk. Dit zijn: donderdagnacht 30 januari (359 bezette plekken), zondagochtend 2 februari (361 bezette plekken) en zondagmiddag 9 februari (376 bezette plekken).

De parkeervraag van de planontwikkeling bedraagt op het piekmoment 28 tot 43 parkeerplaatsen. Wanneer deze 28 tot 43 extra voertuigen binnen het invloedsgebied uit Figuur 5 in paragraaf 2.2.3.3 parkeren, stijgt de parkeerdruk tot minimaal 75% en maximaal 78%. De parkeerdruk op de één-na-drukste momenten stijgt tot:

- 30 januari: minimaal 68%, maximaal 71%
- 2 februari: minimaal 69%, maximaal 72%
- 9 februari: minimaal 68%, maximaal 71%

Als de capaciteit van Het Kerkepad niet wordt meegenomen in de parkeerdruk (maar de bezetting wel), stijgt de parkeerdruk op het drukste moment naar minimaal 76% en maximaal 79%.

De tabel met parkeerdruk is in de bijlage 2 van deze notitie te vinden.

2.3 Conclusie

Door het toevoegen van de planontwikkeling stijgt de parkeerdruk in de nabije omgeving. Het eerste in 2025 uitgevoerde parkeeronderzoek laat een gemiddelde parkeerdruk in de huidige situatie zien van 58% - 63%, afhankelijk van het scenario en de meetweek. Dit parkeeronderzoek is gebruikt om de parkeerdruk na de planontwikkeling te berekenen.

Na het toevoegen van de planontwikkeling stijgt de parkeerdruk op het drukste moment naar maximaal 78% - 82%, afhankelijk van het scenario. De parkeerdruk blijft daarmee in alle scenario's onder de 85%. Indien Het Kerkepad niet wordt meegenomen in de capaciteit, stijgt de parkeerdruk naar maximaal 79% - 84%. De gemeente hanteert een bovengrens voor parkeerdruk van 85%. Het CROW hanteert hiervoor een percentage van 90%. De parkeerdruk blijft dus te allen tijde binnen de acceptabele marge. Dit wordt verder versterkt door het feit dat in deze analyse uitgegaan wordt van het worst-case scenario, waarbij de parkeerdrukmeting is uitgevoerd gedurende piekmomenten. Op andere momenten is de parkeerdruk lager. Dit is ook duidelijk zichtbaar in de verschillen tussen de gemeten parkeerdrukken in de verschillende uitgevoerde metingen.

Bij het bovenstaande moet in acht worden genomen dat het voetbalseizoen en het tennisseizoen dan wel deels overlappen; er is ook een groot aantal (winter)maanden dat het op het tennisveld een stuk rustiger is. De parkeervraag van deze functie is dan logischerwijs ook lager. Het voetbalseizoen loopt

grofweg van eind augustus tot half december en van eind januari tot half mei. Voor tennis ligt dit hoogtepunt in de periode april – oktober. In najaar en winter wordt er minder getennist. Het aantal maanden dat voetbal en tennis elkaar overlappen is, met circa vijf maanden, dus relatief beperkt. Daarbij speelt het weer ook een rol in de keuze voor vervoersmiddel. In de periode dat er getennist wordt, is het vaak mooier weer waardoor meer mensen bijvoorbeeld per fiets naar de sportlocatie te gaan.

Afgaande op gestelde richtlijnen en vigerend beleid, worden op het gebied van parkeren geen problemen voorzien.

2.4 Aanbevelingen

Naar verwachting kan de binnen 300 meter aanwezige parkeercapaciteit de extra parkeervraag van de ontwikkeling opvangen. Bij uitsluiting van Het Kerkepad is de verwachte parkeerdruk maximaal 84% en daarmee lager dan de 85% die de gemeente als bovengrens hanteert. Vanwege de onoverzichtelijke en smalle ingang is het aan te raden om parkeren bij Het Kerkepad niet toe te staan. Er is voldoende ruimte om de bezetting op Het Kerkepad elders op te vangen. Eventueel kan ervoor gekozen worden om voor Het Kerkepad parkeervergunningen uit te geven aan specifieke groepen, bijvoorbeeld vrijwilligers of mindervaliden. Hiermee kan de druk op de omliggende straten worden verlicht. Dit is een mogelijkheid die verder onderzocht kan worden.

3. Verkeersgeneratie

3.1 Verkeersgeneratie planontwikkeling

Voor de planontwikkeling is de verkeersaantrekkende werking (de verkeersgeneratie) bepaald. Omdat voor padel geen kengetallen voor verkeersgeneratie zijn opgenomen, is de verkeersgeneratie voor deze functie op een andere manier bepaald. In tabel 4 is deze berekening weergegeven.

Tabel 4 Verkeersgeneratie nieuwe voorzieningen

Categorie voorzien	Voorzieningstype	Aantal			Categorie CROW 381	Norm (CROW 744)		Verkeersgeneratie	
		Aantal	Bvo/stuk	Bvo/totaa		Min.	Max.	Min.	Max.
Tennis	Dubbele baan	3	1252	3756	Tennishal	2,7	4,3	101	162
	Enkele baan	3	669	2007	Tennishal	2,7	4,3	54	86
	Minibaan	1	160	160	Tennishal	2,7	4,3	4	7
Padel	Padelbaan	4	224	896	Padelhal**	3,5	5,5	131	207
Totalen		11				Weekdagemaal		291	461
						Werkdagemaal (*1,11)		323	512
						Drukste uur (10%)		32	51

**Voor een padelbaan is in publicatie 744 geen passende categorie voor verkeersgeneratie opgenomen. Als uitgangspunt is derhalve de verkeersgeneratie van een tennishal genomen. Padel wordt in alle gevallen gespeeld met vier spelers, waar dat bij tennis niet hoofdzakelijk het geval is. Om hiervoor een veilige marge in te bouwen is de verkeersgeneratie van een tennishal met enkele tienden opgehoogd.

Af te lezen is dat de verkeersgeneratie van de nieuwe voorzieningen op een werkdagemaal circa tussen de 323 en 512 motorvoertuigen bedraagt.

3.2 Impact omliggend wegennet

3.2.1 Verdeling verkeer

Het plangebied is via verschillende kanten te bereiken. Verkeer dat in de richting van de nieuw aan te leggen voetgangersbrug ten westen van het tennispark rijdt, rijdt bijvoorbeeld via de Kokerstraat (locatie 3 uit Figuur 1). Verkeer dat richting De Voorhoede rijdt passeert locatie 1 en locatie 2 uit afbeelding 3.

Om te verkennen hoe het verkeer zich gaat verdelen, gaan we uit van drie scenario's:

- 100% van het verkeer rijdt via de Dorpsstraat en slaat af naar Wezenland (locatie 2). Dit is een worst-case scenario, omdat in werkelijkheid nooit 100% van het verkeer over één route rijdt.
- 80% van het verkeer rijdt via de Dorpsstraat, waarvan 70% afslaat naar Wezenland. De overige 10% rijdt richting het oosten en parkeert in de Dorpsstraat, bij het Kerkepad en in de Mariastraat. De resterende 20% rijdt via de Kokerstraat.
- 50% van het verkeer rijdt via de Dorpsstraat, waarvan 40% afslaat naar Wezenland. De overige 10% rijdt richting het oosten en parkeert bij de Dorpsstraat, het Kerkepad en in de Mariastraat. De resterende 50% rijdt via de Kokerstraat.



Figuur 6 Locaties verkeerstellingen

3.2.2 Verkeerstellingen

Om te bepalen wat de huidige intensiteit op de wegen rondom de planontwikkeling bedraagt, is van zaterdag 4 maart 2023 t/m zondag 19 maart 2023 op een drietal locaties nabij het plangebied geteld. De locaties zijn middels rode lijnen weergegeven op Figuur 6. Aan de hand van deze tellingen, de berekende etmaalintensiteit uit Tabel 4 en de gedefinieerde scenario's kan een bandbreedte worden verkregen van de intensiteit op deze omliggende wegen na ingebruikname van de nieuwe functies binnen het plangebied.

Voor de drie getelde locaties is bij elke locatie afzonderlijk gekeken wat het drukste gemeten uur was. De gemeten intensiteiten waren als volgt:

- Locatie 1: 317 mvt/uur
- Locatie 2: 83 mvt/uur
- Locatie 3: 205 mvt/uur

3.2.3 Beoordeling impact

In Tabel 5 is voor de verschillende scenario's weergegeven wat de intensiteiten op de omliggende wegen bedragen na het realiseren van het tennispark.

Tabel 5 Intensiteiten na planontwikkeling

Scenario	Meetlocatie	Huidige situatie DU* (mvt/uur)		Verkeersgeneratie DU* (mvt/uur)	Toekomstige intensiteit DU* (mvt/uur)	
		Mvt/uur	Sec/mvt		Mvt/uur	Sec/mvt
100% via Dorpsstraat	Dorpsstraat (1)	317	11	51	368	10
	Wezenland (2)	83	43	51	134	27
	Kokerstraat (3)	205	18	0	205	18
80% via Dorpsstraat; 20% via Kokerstraat	Dorpsstraat (1)	317	11	41	358	10
	Wezenland (2)	83	43	36	119	30
	Kokerstraat (3)	205	18	10	215	17
50% via Dorpsstraat; 50% via Kokerstraat	Dorpsstraat (1)	317	11	26	343	11
	Wezenland (2)	83	43	20	103	35
	Kokerstraat (3)	205	18	25	230	16

*DU = drukste uur

De intensiteit van het gemeten drukste uur is vermeerderd met het drukste uur (10%) van de intensiteit van de planontwikkeling: dit is een veelgebruikte methode binnen de verkeerskunde om de piekbelasting van een ontwikkeling op het wegennet te bepalen.

Hoeveel de intensiteiten op bepaalde meetpunten relatief gezien behoorlijk stijgen in het drukste uur, blijven de intensiteiten ver binnen de marges die de vigerende richtlijnen¹ voor dit soort wegen stellen. Een intensiteit van 368 motorvoertuigen in het drukste uur resulteert in 3680 motorvoertuigen per etmaal; de richtlijnen stellen dat dit wegtype zo'n 6000 motorvoertuigen per etmaal kan verwerken. Daarbij is in deze berekening uitgegaan van een *worst-case* (gebaseerd op drukste gemeten uur). In de praktijk is te zien dat verkeer zich meer over de dag spreidt. Woon-werkverkeer (werkdagochtend en -avond) valt bijvoorbeeld niet samen met de piekmomenten van sportvoorzieningen (weekenddagen). Ook de impact van zoekverkeer zal naar verwachting beperkt zijn. Uit onderzoek van de Radboud Universiteit en Universiteit van Tel Aviv²

¹ ASVV, CROW

² VEXPAN, "Zoekverkeer en bezettingsgraad, hoe vol is vol?"

<https://vexpan.nl/artikelen/zoekverkeer-en-bezettingsgraad-hoe-vol-is-vol/>

blijkt dat de hoeveelheid zoekverkeer ook bij relatief hoge bezettingsgraden redelijk beperkt blijft. Zelfs bij bezettingsgraden van 95-97% (3 tot 5% vrije parkeerplaatsen) blijft de gemiddelde zoektijd beperkt tot circa een halve minuut.

30-04-2025

Versie Def

Projectnummer sweco.projectId

Onderwerp sweco.name

3.3 Conclusie verkeersgeneratie

Het tennispark genereert maximaal zo'n 510 motorvoertuigen per werkdagemaal. In de berekening is uitgegaan van een worst-case-benadering. De nieuwe intensiteitswaarden blijven voor alle scenario's binnen de marges die voor het type weg zijn gesteld.

Op gebied van verkeersgeneratie worden geen problemen voorzien.

30-04-2025

Versie Def

Projectnummer sweco.projectId

Onderwerp sweco.name

Bijlage

Bijlage 1: parkeerbalans tennispark Wormer

Parkeerbalans tennispark Wormer

17-3-2025

[illegible]

Bijlage 2: Parkeerdruk na toevoegen ontwikkeling

30-04-2025

Versie Def

Projectnummer sweco.projectId

Onderwerp sweco.name

Scenario 1		Werkdag		Zaterdag	Zondag
		Avond	Nacht	Middag	Ochtend*
Huidig	Capaciteit	428	428	428	428
	Bezetting	263	239	231	308
	Parkeerdruk	61%	56%	54%	72%
Toekomstige situatie					
Parkeervraag plangebied	Min	14	0	28	28
	Max	21	0	43	43
Bezetting	Min	277	239	259	336
	Max	284	239	274	351
Parkeerdruk	Min	65%	56%	61%	79%
	Max	66%	56%	64%	82%

Voor elke categorie zijn meerdere momenten gemeten in de parkeerdrukmeting. In deze tabel is voor elke categorie de hoogste waarde genomen uit de parkeerdrukmeting.

*CROW-richtlijnen bevatten geen kencijfers voor zondagochtend, alleen zondagmiddag. Om uit te gaan van het worst-case scenario, combineren we de hoogste parkeerdruk (zondagochtend) met het kencijfer voor de zondagmiddag.

Scenario 2		Werkdag		Zaterdag	Zondag
		Avond	Nacht	Middag	Ochtend*
Huidig	Capaciteit	483	483	483	483
	Bezetting	310	285	261	348
	Parkeerdruk	64%	59%	54%	72%
Toekomstige situatie					
Parkeervraag plangebied	Min	14	0	28	28
	Max	21	0	43	43
Bezetting	Min	324	285	289	376
	Max	331	285	304	391
Parkeerdruk	Min	67%	59%	60%	78%
	Max	69%	59%	63%	81%

Voor elke categorie zijn meerdere momenten gemeten in de parkeerdrukmeting. In deze tabel is voor elke categorie de hoogste waarde genomen uit de

*CROW-richtlijnen bevatten geen kencijfers voor zondagochtend, alleen zondagmiddag. Om uit te gaan van het worst-case scenario, combineren we de hoogste parkeerdruk (zondagochtend) met het kencijfer voor de zondagmiddag.

Scenario 3		Werkdag				Zaterdag		Zondag	
		Week 1		Week 2		Week 1	Week 2	Week 1	Week 2
		Avond	Nacht	Avond	Nacht	Middag	Middag	Ochtend*	Ochtend*
Huidig	Capaciteit	565	565	591	591	565	591	565	591
	Bezetting	352	359	373	347	305	334	361	417
	Parkeerdruk	62%	64%	63%	59%	54%	57%	64%	71%
Toekomstige situatie									
Parkeervraag plangebied	Min	14	0	14	0	28	28	28	28
	Max	21	0	21	0	43	43	43	43
Bezetting	Min	366	359	387	347	333	362	389	445
	Max	373	359	394	347	348	377	404	460
Parkeerdruk	Min	65%	64%	65%	59%	59%	61%	69%	75%
	Max	66%	64%	67%	59%	62%	64%	72%	78%

*CROW-richtlijnen bevatten geen kencijfers voor zondagochtend, alleen zondagmiddag. Om uit te gaan van het worst-case scenario, combineren we de hoogste parkeerdruk (zondagochtend) met het kencijfer voor de zondagmiddag.