

Kennisgeving aan de gemeenteraad

Documentnummer: 201734642

Zaaknummer: Z/26/151739

Portefeuillehouder(s): P.J.H. Pennekamp

Voor vragen

Naam: Ruben Loendersloot
Telefoon: 06-51328082
E-mail: r.loendersloot@1stroom.nl

Komt niet terug tot besluitvorming in de raad

Onderwerp: Kennisgeving parkeerproblematiek

Aanleiding voor deze kennisgeving

In diverse wijken in Westervoort ervaren bewoners een tekort aan parkeerplaatsen in de directe woonomgeving. Mede naar aanleiding van deze signalen is in het voorjaar van 2026 een parkeeronderzoek uitgevoerd voor heel Westervoort. Middels deze kennisgeving willen wij de raad hierover informeren.

Relevant beleidskader

Op dit moment is de parkeernormennota van 2023 van kracht. Deze nota gaat met name in op het benodigd aantal parkeerplaatsen bij nieuwe ontwikkelingen. De nota is niet van toepassing op bestaande voorzieningen/gebouwen.

Naast de parkeernormennota is de mobiliteitsvisie van kracht. Hierin staan geen specifieke parkeerbeleidsregels beschreven maar wordt wel gestuurd op een minder dominante positie van de auto in de openbare ruimte. Daarnaast bestaat vanuit de mobiliteitsvisie het voornemen om een parkeerbeleidsplan op te stellen.

Er is op dit moment geen beleid dat voorziet in de aanleg van extra parkeerplaatsen. Vanuit het groen- en klimaatbeleid is het niet wenselijk om groen om te vormen naar parkeervoorzieningen.

Inhoud van mededeling

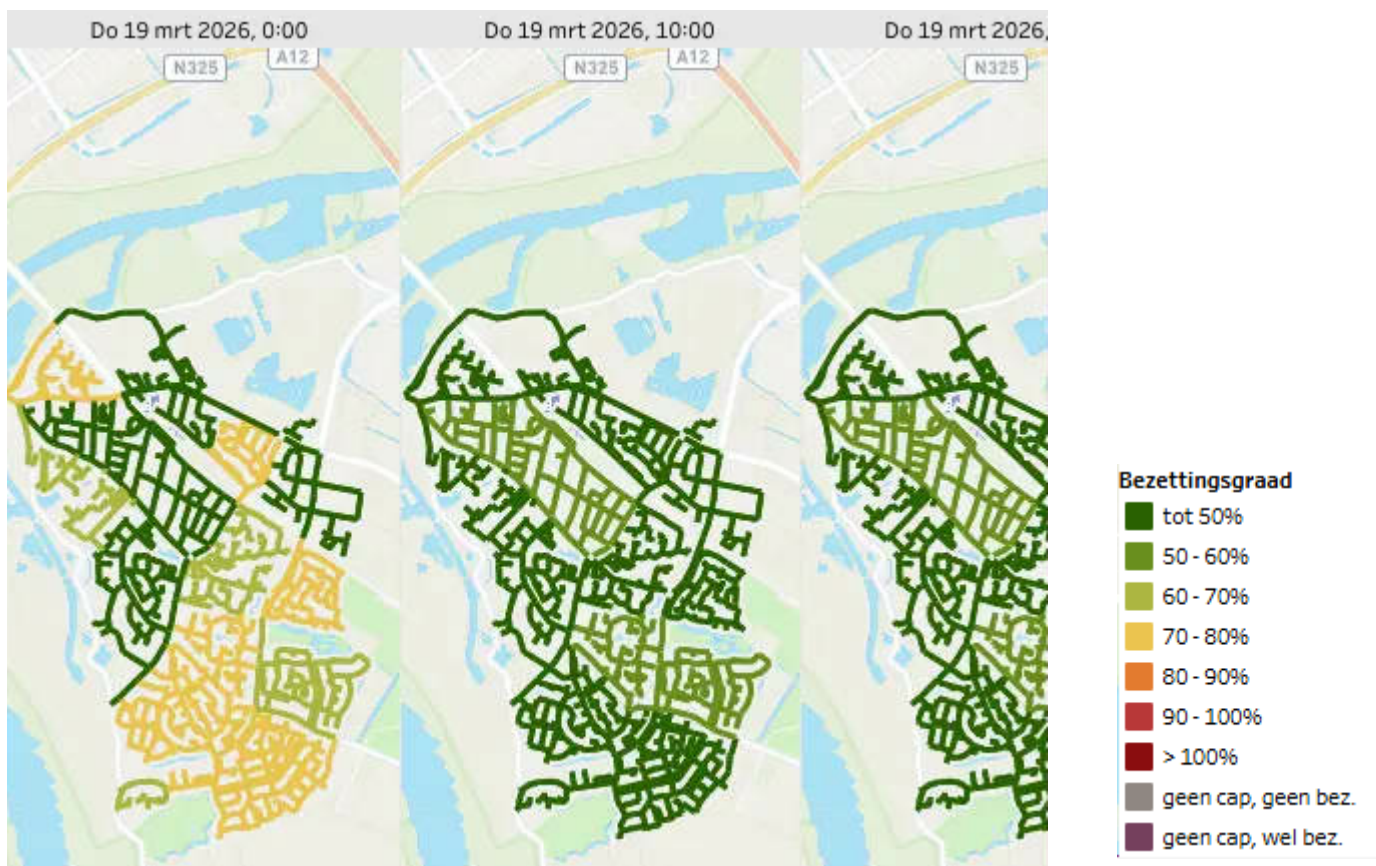
In maart 2026 is er in geheel Westervoort een parkeeronderzoek uitgevoerd. In dit onderzoek is gekeken naar de bezettingsgraad van (openbare) parkeerplaatsen in Westervoort. De bezetting van de parkeerplaatsen is op verschillende dagen en op verschillende momenten van de dag gemeten. Het onderzoek laat zien dat er gemeentebreed bezien over het algemeen voldoende parkeerruimte beschikbaar is. Tegelijkertijd blijkt dat deze beschikbare capaciteit niet overal binnen een acceptabele loopafstand van circa 100 meter vanaf de voordeur aanwezig is.

Resultaten

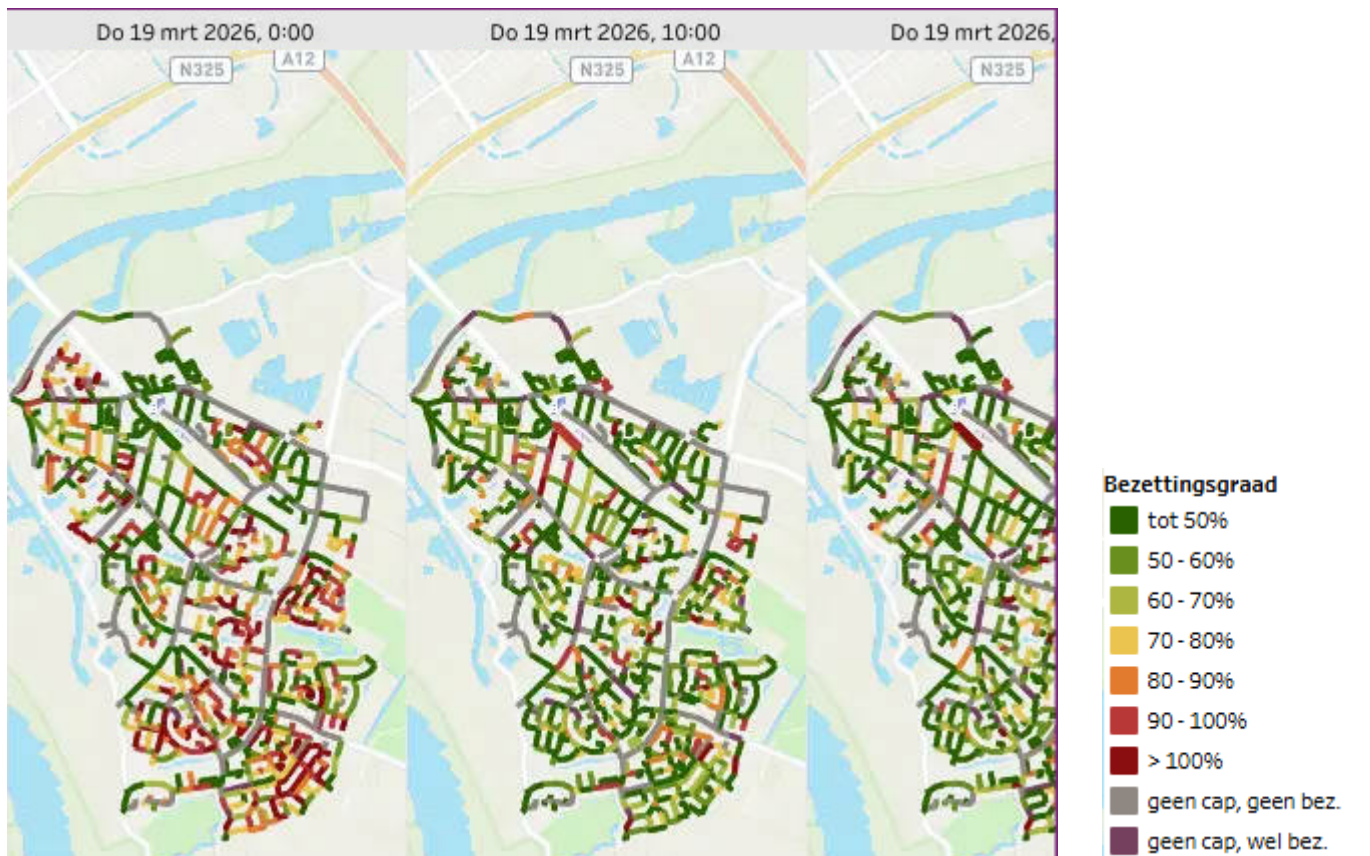
Uit onderzoek blijkt dat de bezetting algemene zin niet hoog is; overdag zeker niet, maar ook in de nacht vallen de bezettingsgraden mee als er op wijk niveau wordt gekeken (kaart 1).

Indien wordt gekeken naar de parkeerdruk op straat niveau dan blijkt dat de parkeerbezetting op een aantal straten in de wijken met name in de nacht een hoge bezetting kennen waarbij de bezettingsgraad in een aantal straten de 100% overschrijdt. Het gaat hierbij om de onderstaande wijken (kaart 2).

- Mosterdhof
- Emmerik
- Hoge Eind
- Ganzenpoel
- Leigraaf
- Broeklanden



Kaart 1: bezettingsgraden op wijkniveau



Kaart 2: bezettingsgraden op straatniveau

Samenvatting onderzoek

- Op hoofdlijnen is in Westervoort voldoende parkeercapaciteit aanwezig.
- De parkeerdruk is niet gelijkmatig verdeeld over alle buurten en straten.
- In delen van woonwijken is binnen 100 meter loopafstand vanaf woningen de parkeerdruk soms hoog (met name in de avond/nacht).
- In veel gevallen is buiten de 100 meter voldoende vrije parkeerruimte aanwezig.
- Het ervaren tekort wordt versterkt door veranderend autobezit: huishoudens beschikken tegenwoordig vaker over meer dan één auto.
- Een deel van de wijken is ontworpen in een periode waarin met lagere parkeernormen en een lager autobezit werd gerekend.

Knelpunten samengevat

- *Ongelijke spreiding van parkeerruimte.*
Hoewel op wijk- of gemeentelijk niveau nog ruimte beschikbaar is, ligt deze niet altijd op de plek waar bewoners de parkeerbehoefte ervaren.
- *Loopafstand en gebruiksgemak.*
Bewoners beoordelen de parkeersituatie vooral vanuit de directe omgeving van de woning. Wanneer parkeren op grotere afstand nodig is, wordt dit ervaren als een tekort.
- *Historische wijkopzet.*
Oudere woonwijken zijn ontworpen met minder parkeerplaatsen per woning dan tegenwoordig wenselijk wordt geacht.
- *Toegenomen autobezit.*

Meer huishoudens beschikken over twee of meer auto's, waardoor de druk op openbare parkeerruimte toeneemt.

- **Beperkte fysieke ruimte.**

Extra parkeerplaatsen realiseren kan ten koste gaan van groen, speelruimte, klimaatadaptatie, verkeersveiligheid of verblijfskwaliteit.

- **Verwachtingsverschil.**

Er kan spanning ontstaan tussen de feitelijke beschikbaarheid op grotere afstand en de wens van bewoners om direct voor of nabij de woning te parkeren.

Voorstel vervolgproces

1. **Vaststellen uitgangspunt:** gemeentebreed is er geen sprake van een algemeen capaciteitstekort, maar lokaal is de parkeerdruk op sommige momenten erg hoog.
2. **Prioriteren van knelpuntgebieden:** op basis van de onderzoeksresultaten bepalen in welke straten of buurten de parkeerdruk het hoogst is en waar klachten structureel terugkomen.
3. **Locatiegerichte verkenning:** per knelpuntgebied beoordelen welke maatregelen technisch, ruimtelijk, beleidsmatig en financieel haalbaar zijn.
4. **Integrale afweging:** maatregelen toetsen aan beleidskaders voor verkeersveiligheid, groen, waterberging, toegankelijkheid, leefbaarheid en beheer.
5. **Bewonerscommunicatie:** bewoners informeren over de uitkomsten, het verschil tussen feitelijke en ervaren parkeerdruk en de mogelijke oplossingsrichtingen.

Conclusie

Het parkeeronderzoek geeft een genuanceerd beeld: Westervoort beschikt in algemene zin over voldoende parkeerruimte, maar de verdeling daarvan sluit niet overal aan op de dagelijkse parkeerbehoefte van bewoners. De belangrijkste opgave ligt daarom niet in een generieke uitbreiding van parkeercapaciteit, maar in een gebiedsgerichte aanpak van lokale knelpunten. Daarbij is maatwerk nodig, omdat de eventuele aanleg van extra parkeerplaatsen altijd moeten worden afgewogen tegen andere belangen in de openbare ruimte.

Westervoort, 7 juli 2026.

Burgemeester en wethouders van gemeente Westervoort
M. Sluiter (MA) Drs. A.J. van Hout

Bijlagen:

Registratienummer:

1. N.v.t.

Omschrijving:

Verdere informatie:

1.