



Memo

Aan : Rob Veelenturf, Gemeente Nieuwkoop
C.c. : -
Van : Johan Eggink, Mobycon
Betreft : Onderbouwing parkeernormen gemeente Nieuwkoop
Datum : 17 februari 2021
Kenmerk : 6992-M-E2

Aanleiding en doel

De gemeente Nieuwkoop is bezig met een nieuwe parkeernota met bijbehorende parkeernormen. In de huidige parkeernota (Parkeerbeleid Gemeente Nieuwkoop 2015) wordt voor ouderenwoningen “sec” een parkeernorm van 1,9 parkeerplaatsen per woning gehanteerd en voor sociale huurwoningen een norm van 1,8 parkeerplaatsen per woning. De gemeente vindt een lagere parkeernorm voor seniorenwoningen denkbaar, namelijk een norm van 1,0 parkeerplaatsen per woning. In deze memo wordt onderbouwd in hoeverre dit een haalbare en realistische parkeernorm is.

U heeft Mobycon gevraagd een onderzoek uit te voeren waarin we kunnen onderbouwen dat voor de gehele gemeente Nieuwkoop een parkeernorm van 1,0 voor seniorenwoningen mogelijk is. Deze onderbouwing ziet u graag afgeleid van landelijke normen en CROW-richtlijnen, net als vergelijking met overeenkomstige dorpen/wijken/centrumlocaties en doelgroepen.

Methode

In dit onderzoek onderbouwen we op basis van verschillende aspecten in hoeverre het hanteren van een parkeernorm van 1,0 voor seniorenwoningen binnen de gehele gemeente Nieuwkoop haalbaar is. We onderzoeken daarvoor:

- het autobezit binnen de gemeente per woninggrootte;
- het autobezit van de specifieke doelgroep;
- verschillende locatie-aspecten, zoals:
 - de aanwezigheid van openbaar vervoer;
 - de focus op goede loop- en fietsverbindingen;
 - de aanwezige voorzieningen binnen de gemeente.



Vooraf geven we aan dat in de huidige versie van het parkeerbeleid van de gemeente Nieuwkoop uit wordt gegaan van parkeernormen voor 'niet stedelijk gebied'. De gemeente maakt geen onderscheid naar gebiedskenmerken, aangezien de verschillen in inrichting en bebouwing te klein zijn. Er wordt dus enkel gerekend met de parkeernormen behorende tot het gebied 'rest bebouwde kom'. Hier houden we rekening mee bij het uiteindelijk bepalen van geschikte parkeernormen.

Ook willen we aangeven dat de uiteindelijke onderbouwing wordt gestaafd aan CROW-parkeerkencijfers. Het CROW hanteert minimale en maximale parkeerkencijfers. Afhankelijk van verschillende factoren (waaronder autobezit en locatie-gerichte aspecten) is het hanteren van minimale of maximale parkeerkencijfers of het gemiddelde hiervan realistisch. De CROW-kencijfers worden met name gebruikt wanneer een gemeente geen parkeernormen toepast of wil afwijken van de gemeentelijke parkeernormen.

Resultaten

Autobezit binnen de gemeente per woninggrootte

De provincie Zuid-Holland beschikt over data over het autobezit van alle gemeenten, plaatsen en wijken binnen de provincie. Het autobezit is daarbij afgezet tegen de grootte van de woningen en deze data wordt regelmatig geüpdatet. Met behulp van de gegevens over het aantal huishoudens met geen, 1, 2 of 3+ auto's, hebben we het autobezit van alle bewoners van de gemeente Nieuwkoop berekend. Zie de volgende tabel met de resultaten.

Grootte woning / aantal huishoudens	Geen auto	1 auto	2 auto's	3+ auto's	Totaal aantal huishoudens	Totaal aantal auto's	Gemiddeld autobezit per huishouden
< 50 m ²	139	109	12	11	271	166	0,61
50 – 80 m ²	343	513	130	80	1.066	1.013	0,95
80 – 130 m ²	982	3.066	1.727	889	6.664	9.187	1,38
> 130 m ²	191	958	1.208	1.140	3.497	6.794	1,94

Tabel 1: Autobezit per woninggrootte voor de gemeente Nieuwkoop

De gemiddelde woninggrootte voor alle huishoudens in de gemeente Nieuwkoop bedraagt 68,62 vierkante meter¹. De grootte van seniorenwoningen zal naar verwachting redelijk rondom dit gemiddelde liggen. We zien bij nieuwe ontwikkelingen in Nieuwkoop en Nieuwveen dat hier seniorenwoningen/-appartementen worden gerealiseerd van respectievelijk 82 vierkante meter en 70 vierkante meter. Kijken we naar de categorieën woningen uit de tabel, sluit deze dus het meest aan bij de categorie 50 – 80 m² en dat bijbehorende autobezit. Het gaat hier enkel op het autobezit van de bewoners, aangezien de bezoekers van de bewoners niet in de tool van het autobezit zijn meegenomen. Om de totale parkeernorm aan de hand van het autobezit in te schatten, gaan we uit van een bezoekersnorm van 0,3 voor elk type woning, vergelijkbaar met de kencijfers van het CROW en de normen van het Parkeerbeleid gemeente Nieuwkoop 2015. Het zou dan gaan om een parkeernorm van 1,25 parkeerplaatsen per huishouden (0,95 parkeerplaatsen voor bewoners en 0,3 voor hun bezoekers). Echter, de tool waar het autobezit van afkomstig is houdt geen rekening met verschillen in autobezit tussen de verschillende doelgroepen. Hier gaan we in het volgende onderdeel op in.

¹ <https://www.cbs.nl/nl-nl/achtergrond/2018/22/woonoppervlakte-in-nederland>



Autobezit van specifieke doelgroep

De volgende doelgroepen staan bewezen het meest open voor nieuwe vormen voor mobiliteit en daarmee een lager autobezit: eenpersoonshuishoudens, starters/jongeren, ouderen (70+), mensen met weinig geld, millennials en stedelijke ontvluchters die gewend zijn aan autoloos leven. Dit houdt in dat bij seniorenwoningen – in het bijzonder bij sociale huur (lage inkomensgroep) – inderdaad rekening kan worden gehouden met een lager autobezit van de doelgroep. Het houdt ook in dat rekening kan worden gehouden met een lager autobezit dan in het vorige onderdeel is bepaald.

Het CBS heeft berekend dat in 2018 het landelijke autobezit als volgt was:

- 65- tot 75-jarigen: 607 auto's per 1000 inwoners;
- 75 jaar en ouder: 437 auto's per 1000 inwoners.

In de gemeente Nieuwkoop bezaten in het jaar 2018 de 75+'ers 489 per 1000 inwoners een auto's. Op basis van de landelijke trend kan het autobezit binnen de gemeente voor de groep 65-75 jaar worden ingeschat op $(607/437 * 489 =) 679$ auto's per 1000 inwoners. Al deze cijfers zijn gemiddeld over alle inkomensgroepen. Het is aannemelijk dat het autobezit lager is bij de lagere inkomensgroepen, die zijn aangewezen op sociale huurwoningen.

Volgens het Woningmarktonderzoek Nieuwkoop 2015 was ten tijden van het schrijven de voorspelling dat er in 2020 in totaal 3.591 inwoners tussen de 65 en 75 jaar zouden zijn en in totaal 2.486 inwoners van 75 jaar en ouder. Het aantal huishoudens werd op dat moment geschat op 2.189 onder inwoners tussen de 65 en 75 jaar en 1.728 onder de inwoners van 75 jaar en ouder. Dat houdt in dat op dat moment uit werd gegaan van een gemiddeld aantal inwoners per huishouden van 1,64 onder inwoners tussen de 65 en 75 jaar en 1,44 onder de inwoners van 75 jaar en ouder. Voor de gehele groep ouder dan 65 jaar is de gemiddelde huishoudengrootte 1,55 personen per huishouden.

We hadden al bepaald dat het aantal auto's per 1000 inwoners in de gemeente Nieuwkoop op 679 ligt voor de groep 65-75 jaar (naar schatting) en 489 voor de groep 75 jaar en ouder. Uitgaand van de gemiddelde huishoudengrootte zoals net berekend, gaat het dus voor de groep 65-75 jaar om afgerond 610 huishoudens en voor de groep 75 jaar en ouder om afgerond 695 huishoudens. Het gemiddelde autobezit zou onder de groep 65-75 jaar dan $(679 \text{ auto's} / 610 \text{ huishoudens} =) 1,11$ auto's per huishouden zijn en onder de groep 75 jaar en ouder $(489 \text{ auto's} / 695 \text{ huishoudens} =) 0,70$ auto's per huishouden. Rekening houdend met een parkeernorm van 0,3 voor bezoekers, komt het dan neer op een totale parkeernorm van 1,41 parkeerplaatsen per huishouden voor de groep 65-75 jaar en van 1,00 parkeerplaatsen per huishouden voor de groep 75 jaar en ouder. Gemiddeld voor de gehele groep van 65 jaar en ouder gaat het dan om een gemiddeld autobezit van 0,90 auto's per huishouden en zou het gaan om een parkeernorm van 1,20 parkeerplaatsen per huishouden. Dit getal ligt lichtelijk lager dan het berekende autobezit van het vorige onderdeel. Echter, ook hier moet worden opgemerkt dat hierbij geen rekening is gehouden met inkomensgroepen. Mogelijk ligt het daadwerkelijke autobezit van de bewoners van de sociale huurwoningen (vanwege het lagere inkomen) lager dan die 0,90 auto's per huishouden voor deze sociale huurwoningen. Op dit detailniveau (leeftijd van 65 jaar en ouder én een laag inkomen) zijn onvoldoende cijfers beschikbaar om dit te onderbouwen.



Aanwezigheid openbaar vervoer

Woongebieden nabij een ov-locatie kennen een lager autobezit. Het exacte aantal is afhankelijk van de omvang van de kern en het voorzieningsniveau in de directe omgeving. Binnen de gemeente Nieuwkoop rijden momenteel de buslijnen 101 Nieuwkoop – Woerden, 147 Alphen aan den Rijn – Uithoorn, 182 Leiden – Ter Aar – Alphen aan den Rijn, 247 Alphen aan den Rijn – Uithoorn en buurtbuslijn 727 Ter Aar – Nieuwveen – Woubrugge – Ter Aar. Lijn 101 rijdt 2 keer in de ochtendspits en 4 keer in de middagspits, lijn 147 rijdt alle dagen van de week 1 keer per uur, lijn 182 rijdt op werkdagen overdag 2 keer per uur en daarbuiten 1 keer per uur, lijn 247 rijdt enkel op werkdagen overdag en ook 1 keer per uur en tot slot rijdt buurtbuslijn 727 enkel op werkdagen overdag en 1 keer per uur. De frequentie van het gehele openbaar vervoersysteem is daarmee niet hoog te noemen, maar is wel passend bij de voorzieningen die de gemeente Nieuwkoop biedt.

Fietsverbindingen

Binnen de gemeente Nieuwkoop zijn de belangrijkste kernen: Nieuwkoop, Nieuwveen, Ter Aar en Zevenhoven. Tussen Nieuwkoop, Nieuwveen en Zevenhoven kan comfortabel worden gefietst, aangezien op alle directe routes tussen deze kernen aparte fietspaden aanwezig zijn. De verbindingen van/naar Ter Aar zijn minder comfortabel als in dat er geen vrijliggende fietspaden aanwezig zijn, maar wel regelmatig fietsstroken of dat de routes over wegen gaan waar weinig gemotoriseerd verkeer rijdt.

Buiten de gemeente zijn de belangrijkste omliggende kernen: Alphen aan den Rijn, Bodegraven, Woerden, Mijdrecht, Uithoorn en Roelofarendsveen. Vanaf Nieuwkoop is met name het centrum van Bodegraven interessant qua afstand (circa 9,5 kilometer). Vanaf Nieuwveen gaat het vooral om de centra van Uithoorn (circa 8,5 kilometer), Mijdrecht en Roelofarendsveen (beide circa 9,5 kilometer). Vanaf Zevenbergen is vooral de ligging van de centra van Uithoorn (circa 9,5 kilometer) en Mijdrecht (circa 10,5 kilometer) interessant. Vanaf Ter Aar ligt het centrum van Alphen aan den Rijn het meest gunstig (circa 7 kilometer). Met een e-bike kan men al deze centra bereiken binnen 26 minuten, uitgaand van een snelheid van 25 kilometer per uur. Vermoedelijk zijn de afstanden voor senioren met een gewone fiets te ver.

De route van Nieuwkoop naar Bodegraven per fiets verloopt deels via fietsstroken. De Zierendeweg echter is vrij smal en daarmee mogelijk oncomfortabel voor fietsers. Wel fietst men door mooie weidse landschappen wat voor fietsers gewenst is om 'de moed erin te houden' en aantrekkelijker te zijn voor keuzereizigers. Op de route van Nieuwveen naar Roelofarendsveen fietst men grotendeels via aparte fietspaden en via fiets(suggestie)stroken. Op de snelste route komt men ook via een fietsveerpont, wat de route door de afwisseling aantrekkelijk kan maken. Om naar Mijdrecht en naar Uithoorn te fietsen, fietst men buiten de bebouwde kom de hele route via aparte fietspaden, maar wel langs minder aantrekkelijke N-wegen. Van Zevenhoven naar Uithoorn geldt grotendeels hetzelfde. Van Zevenhoven naar Mijdrecht fietst men via fietsstroken of over smallere maar rustige wegen, maar wel langs natuur en water. Tot slot verloopt de route van Ter Aar naar Alphen aan den Rijn via aparte fietspaden of fietsstroken en langs een mooie route (via het water en door Park Zegersloot).

Loopverbindingen

Binnen de kernen die bij de gemeente horen, zijn met name de looproutes van en naar de centra relevant. In Nieuwkoop verloopt de belangrijkste looproute via de Dorpsstraat. Op deze weg is voor voetgangers slechts een vrij smal trottoir aanwezig is aan één kant van de weg.



Het trottoir verbreden of een extra trottoir aan de andere zijde van de weg is lastig tot niet realiseerbaar dankzij de huizen (en bijbehorende opritten) die vrij dicht langs de weg staan. Het ontmoedigen van autoverkeer door bijvoorbeeld halverwege de Dorpsstraat een knip aan te brengen kan het lopen via de Dorpsstraat aantrekkelijker maken en autogebruik ontmoedigen.

In Nieuwveen gaan de belangrijkste looproutes via de A.H. Kooistrastraat, Dorpsstraat en Kerkstraat gaan. Op al deze wegen is het trottoir vrij breed en in het geval van de A.H. Kooistrastraat zelfs in beide richtingen aanwezig. Hier en daar is een voetgangersoversteekplaats aanwezig. Dit maakt het veilig en aantrekkelijk om je als voetganger naar het centrum en bijbehorende voorzieningen te begeven.

In Ter Aar bevindt het centrum zich aan de Essenlaan. Komende vanaf het noordoosten of het zuidwesten is het niet nodig om nabij de voorzieningen de Essenlaan over te steken, doordat aan beide zijden van de weg een prima trottoir aanwezig is. Mocht oversteken wel nodig zijn, kan dit naar verwachting veilig doordat in de Essenlaan zich hier en daar een kleine knik bevindt wat gemotoriseerd verkeer afremt.

In Zevenhoven tot slot bevindt zich niet echt een centrum, maar zijn de voorzieningen verspreid in de kern te vinden. De belangrijkste wegen zijn de Stationsweg, Dorpsstraat en de kruisende wegen. Deze wegen hebben allen trottoirs langs één kant of beide kanten van de weg.

Voorzieningen binnen de gemeente

De belangrijkste voorzieningen die zich binnen de gemeenten bevinden zijn supermarkten, (kleding)winkels, apotheken, tandartsen, restaurants, kerken, scholen, bibliotheken en het gemeentehuis.

Voor elke dorp is er een supermarkt op aanvaardbare fietsafstand, met uitzondering van Woerdense Verlaat, waarbij de dichtstbijzijnde supermarkt zich op 15 minuten fietsen (4,5 kilometer) bevindt.

De (kleding)winkels bevinden zich met name in Nieuwkoop, Nieuwveen en Ter Aar, waardoor altijd wel een (kleding)winkel beschikbaar is op fietsafstand. Uitzondering is wederom Woerdense Verlaat. Een aandachtspunt bij het doen van veel boodschappen en het kopen van bijvoorbeeld kleding is dat de fiets niet altijd geschikt is. Hier kan echter online bestellen een oplossing bieden, wat ook onder senioren gebruikelijker wordt, mede dankzij de coronacrisis².

Apotheken zijn er in Nieuwkoop en Ter Aar. De dichtstbijzijnde apotheek voor Nieuwveen bijvoorbeeld is daardoor op 20 minuten fietsen.

Tandartsen bevinden zich in alle dorpen behalve Noorden en Woerdense Verlaat, waardoor voor deze dorpen de (fiets)afstand groter is.

Restaurants bevinden zich in alle dorpen, soms groter en soms kleiner. Kerken en basisscholen bevinden zich ook in alle dorpen, behalve Papenveer.

² <https://www.marketingtribune.nl/food-en-retail/nieuws/2020/07/50-plusser-winkelt-steeds-meer-online/index.xml>



De dichtstbijzijnde kerk en school bevinden zich echter op ongeveer 2 kilometer. De bibliotheek is voor veel dorpen op grotere afstand te vinden, meestal tussen de 6 en 7 kilometer.

Het gemeentehuis ten slotte bevindt zich voor veel dorpen op maximaal 5,5 kilometer, maar in ieder geval binnen 6,5 kilometer, waarbij voor Woerdense Verlaat de afstand wel weer groter is.

Kortom, vele voorzieningen bevinden zich in de meeste dorpen zelf of zijn op fietsafstand. Waar dit niet het geval is, is een e-bike, het openbaar vervoer of toch de auto een oplossing, dit in combinatie met wellicht het bezoeken van een locatie buiten de gemeente waar deze voorzieningen ook zijn.

Conclusie: te hanteren parkeerkencijfers

De inschatting van het autobezit, de voorziene doelgroepen en de aanwezigheid van degelijke tot goede loop- en fietsinfra om het centrum, overige voorzieningen en omliggende kernen te bereiken, laten het toe om met een lagere parkeernorm te rekenen dan waar momenteel mee wordt gerekend in de huidige parkeernota. Bij de eerste berekening van het autobezit kwamen we op een gemiddeld autobezit uit van 0,95 auto's per huishouden, wat gezamenlijk met een parkeernorm van 0,3 parkeerplaatsen per bezoeker zou neerkomen op een totale parkeernorm van 1,25 auto's. Bij de inschatting van het autobezit op basis van de daadwerkelijke doelgroep (senioren) kwamen we uit op een gemiddeld autobezit van 0,90 auto's per huishouden en een totale parkeernorm van 1,20 parkeerplaatsen per woning. Dit laatste cijfer sluit aan bij de minimale CROW-kencijfers van het woningtype 'Huur, huis, sociale huur' (het type dat het meest in de buurt komt van seniorenwoningen), waarbij ook 0,9 parkeerplaatsen voor de bewoners zijn bestemd en 0,3 parkeerplaatsen voor haar bezoekers. Mogelijk ligt het daadwerkelijke autobezit nog iets lager onder de bewoners van de seniorenwoningen – doordat sprake is van een lage inkomensgroep – maar dit is onvoldoende te onderbouwen door het ontbreken van specifieke gegevens hiervan. Om van een soort worstcasescenario uit te gaan nemen we dit aspect dan ook niet mee.

Gebaseerd op het verwachte autobezit en de locatie-aspecten (de vrij goede fiets- en loopinfra en de aanwezigheid van diverse voorzieningen) is ons inziens het toepassen van de minimale CROW-kencijfers realistisch en adviseren we om in de nieuwe nota parkeernormen uit te gaan van 1,2 parkeerplaatsen per woning voor seniorenwoningen. Daarbij merken we wel op dat – wanneer enkel dit type woningen wordt gerealiseerd – het aantal daadwerkelijk benodigde parkeerplaatsen bij dit soort woningen uiteindelijk nog lager uitvalt doordat gewerkt kan worden met aanwezigheidspercentages. Immers, bewoners en bezoekers zijn niet allen tegelijkertijd aanwezig. Het CROW hanteert de aanwezigheidspercentages die in de volgende tabel te zien zijn. Ook tonen we in de tabel het aantal te realiseren parkeerplaatsen per woning voor het maatgevende moment. De tabel geeft dus aan dat bij een parkeernorm van 1,2 parkeerplaatsen er feitelijk maar 1,05 parkeerplaatsen per woning hoeven te worden gerealiseerd.

	Parkeernorm (100%)	Werkdag- ochtend	Werkdag- middag	Werkdag- avond	Werkdag- nacht	Koop- avond	Zaterdag- middag	Zaterdag- avond	Zondag- middag
Bewoners	0,9	50% 0,45	50% 0,45	90% 0,81	100% 0,9	80% 0,72	60% 0,54	80% 0,72	70% 0,63
Bezoekers	0,3	10% 0,03	20% 0,06	80% 0,24	0% 0	70% 0,21	60% 0,18	80% 0,24	70% 0,21
Totaal	1,2	0,48	0,51	1,05	0,9	0,93	0,72	0,96	0,84

Tabel 2: Daadwerkelijke parkeervraag per woning, rekening houdend met aanwezigheidspercentages

**Aanbevelingen voor implementatie**

We hebben in ons onderzoek aangetoond dat het autobezit onder bewoners van 75 jaar en ouder lager is (0,70 auto's per huishouden) dan onder bewoners tussen de 65 en 75 jaar oud (1,11 auto's per huishouden). Ondanks dat we een parkeernorm van 1,2 parkeerplaatsen per seniorenwoning adviseren, is het dus mogelijk om met een lagere parkeernorm te rekenen wanneer specifiek wordt ingezet op senioren van 75 jaar en ouder. Rekening houdend met een bezoekersnorm van 0,3 parkeerplaatsen, zou de totale parkeernorm dan 1,00 parkeerplaatsen per woning bedragen. Rekening houdend met aanwezigheidspercentages zijn er dan 0,87 parkeerplaatsen per woning nodig. Het is dan wel belangrijk om bij de toewijzing van de huurhuizen alleen aan deze doelgroep toe te wijzen.

Bij mutaties van de huurhuizen dient het huis wederom aan deze doelgroep verhuurd te worden. Immers, de vraag is in hoeverre het mobiliteitsgedrag en de parkeervraag in de toekomst verandert. Advies is hierin om een inschatting te maken van de termijn waarop een hogere parkeervraag verwacht kan worden door veranderingen in de doelgroep. Met vergunningsverlening en grondreservering voor reservecapaciteit kan hier in sommige gevallen voor de toekomst rekening mee worden gehouden. De reservecapaciteit kan worden vormgegeven als groenvoorziening en worden gereserveerd voor toekomstige parkeerplaatsen als blijkt dat dat nodig is en deze mogelijkheid binnen het plan aanwezig is. Hiervoor kan een instandhoudingstermijn worden gesteld op basis van de termijn die verwacht wordt voor veranderingen in de doelgroep.