

Parkeerkundige onderbouwing Buurtje Wemmersweerd

Tussentijdse bevindingen

Opdrachtgever

Titel rapport

Roosdom Tijhuis

Parkeerkundige onderbouwing Buurtje

Wemmersweerd

Kenmerk

017182.20240301.R1.01

Datum publicatie

1 maart 2024

Projectleider Goudappel

ing. F.A. Aalbers

Status

Concept

© Copyright Goudappel BV 1-3-24

Inhoudsopgave

1. Inleiding	1
1.1 Aanleiding	1
1.2 Functieprogramma	2
1.3 Leeswijzer	2
2. Parkeerbehoefte	3
2.1 Aanpak en uitgangspunten	3
2.2 resultaat parkeerbehoefte	3
3. Passende parkeernorm	5
3.1 Aanpak en uitgangspunten	5
3.2 Autobezit Doesburg	6
3.3 Resultaten parkeerbehoefteberekeningen	7
4. Conclusies	9
5. Bijlagen	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
5.1 Bijlage 1 Verantwoording passende parkeernorm	10
5.1.1 Aanpak CBS-microdata	10
5.1.2 Achtergronden dataset en bewerkingen	11

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Roosdom Tjhuis (hierna de opdrachtgever) is in de gemeente Doesburg bezig met het project 'Wemmersweerd'. Het project bestaat in totaal uit 314 woningen van verschillende oppervlakten, prijsklassen en eigendomssituaties. De opdrachtgever heeft aangegeven dat het onderzoek uitgevoerd dient te worden voor de groene en oranje vlakken in figuur 1. De opdrachtgever is van mening dat, ten behoeve van deze ontwikkeling, veel parkeerplaatsen moeten worden gerealiseerd op basis van de gemeentelijke normering. Om deze reden is Goudappel B.V. gevraagd om een onderbouwing op te stellen voor een meer passende parkeernorm ten behoeve van de woningen. In voorliggende rapportage worden de uitgangspunten en conclusies van het onderzoek toegelicht.



Figuur 1: Planlocatie Wemmersweerd te Doesburg

1.2 Functieprogramma

In tabel 1.1 is het toekomstige functieprogramma weergegeven.

type	prijsklasse	eigendomssituatie	oppervlakte	aantal	eenheid
vrijstaand	vrije sector	koop	228 m ² go	22	woningen
twee-onder-één-kap	vrije sector	koop	206 m ² go	38	woningen
hoekwoning	vrije sector	koop	161 m ² go	33	woningen
tussenwoning	vrije sector	koop	154 m ² go	1	woningen
hoekwoning	midden	koop	152 m ² go	43	woningen
tussenwoning	midden	koop	145 m ² go	99	woningen
appartementen	betalbaar	koop	70 m ² go	14	woningen
tussenwoning	sociaal	huur	70 m ² go	19	woningen
appartementen	sociaal	huur	49 m ² go	11	woningen
beneden-bovenwoning	sociaal	huur	61 m ² go	34	woningen
totaal				314	woningen

Tabel 1.1: Functieprogramma Wemmersweerd

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is de toekomstige parkeerbehoefte berekend aan de hand van de gemeentelijke parkeernormen van Doesburg. In hoofdstuk 3 is een beter passende parkeernorm bepaald aan de hand van het daadwerkelijke autobezit voor de type woningen en hun oppervlakten. In hoofdstuk 4 zijn de conclusies van het onderzoek samengevat.

2. Parkeerbehoefte

2.1 Aanpak en uitgangspunten

Voor de ontwikkeling is het benodigde parkeeraanbod berekend door het functieprogramma te vermenigvuldigen met de bijbehorende parkeernorm (het aantal benodigde parkeerplaatsen per woning). De gemeente Doesburg heeft haar parkeernormen opgenomen in haar 'Parapluplan Parkeren'. De parkeerbehoefte is vervolgens gespiegeld aan het beschikbare parkeeraanbod.

Parkeernormen

Het benodigde parkeeraanbod is berekend door de functies uit tabel 1.1 te vermenigvuldigen met de bijbehorende gemeentelijke parkeernorm. In haar parkeerbeleid maakt de gemeente Doesburg onderscheid naar ligging en stedelijkheidsgraad binnen de gemeente, conform de CROW-systematiek. Bij de gehanteerde parkeernormen is uitgegaan van de stedelijkheidsgraad 'matig stedelijk'. De ontwikkellocatie is gelegen in het buitengebied. De gehanteerde parkeernormen zijn weergegeven in tabel 2.1.

functie in beleid	parkeernorm	bezoekers	eenheid
koop, vrijstaand	2,1	0,3	ppl per woning
koop, twee-onder-één-kap	1,9	0,3	ppl per woning
koop, tussen/hoek	1,6	0,3	ppl per woning
huurhuis/ sociale huur	1,3	0,3	ppl per woning

Tabel 2.1: Gehanteerde parkeernormen conform gemeentelijk beleid

2.2 resultaat parkeerbehoefte

In tabel 2.2 is de berekende parkeerbehoefte weergegeven voor de toekomstige situatie, hierin zijn alle

functie	functie in beleid	omvang	parkeernorm	parkeerbehoefte
vrijstaand, vrije sector, koop	koop, vrijstaand	12	2,1	25,2
twee-onder-één-kap, vrije sector, koop	koop, twee-onder-één-kap	20	1,9	38
hoekwoning, vrije sector, koop	koop, tussen/hoek	15	1,6	24
hoekwoning, midden sector, koop	koop, tussen/hoek	27	1,6	43,2
tussenwoning, midden sector, koop	koop, tussen/hoek	52	1,6	83,2
tussenwoning, sociaal, huur	huurhuis/ sociale huur	16	1,3	20,8
beneden-bovenwoning, sociaal huur	huurhuis/ sociale huur	16	1,3	20,8
bezoekers	bezoekers	158	0,3	47,4
totaal		158		303

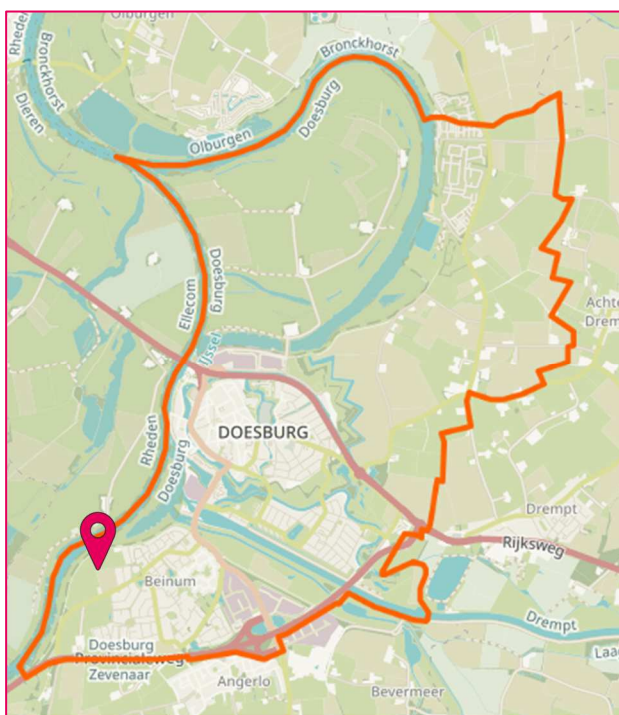
Tabel 2.2: Toekomstige parkeerbehoefte

Op basis van bovenstaande tabel bestaat er een parkeerbehoefte van circa 303 parkeerplaatsen.

3. Passende parkeernorm

3.1 Aanpak en uitgangspunten

Goudappel heeft de beschikking tot recente niet-openbare microdata van CBS over het gemiddelde autobezit per bewoonde woning op gemeente-, wijk- en buurtniveau. Meer achtergrondinformatie over deze data is opgenomen in bijlage 1. Het gemiddelde autobezit voor de woningen van deze ontwikkeling is geanalyseerd om te bekijken in hoeverre de vigerende parkeernorm aansluit bij het daadwerkelijke autobezit. Uit ervaring blijkt namelijk vaak dat de parkeernormen, hoger liggen dan het daadwerkelijke autobezit in de praktijk. Het autobezit voor de type woningen en de bijbehorende eigendomssituaties is geanalyseerd over de hele gemeente (zie figuur 3.1).



Figuur 3.1: Gehanteerd onderzoeksgebied voor de analyse naar het daadwerkelijke autobezit

De CBS-microdata houdt echter geen rekening met de volgende zaken:

- grijze kentekens (bedrijfswagens en/of buitenlandse kentekens die niet bij het CBS zijn geregistreerd);
- trend in autobezit.

De twee genoemde elementen worden hierna nader toegelicht.

Grijze en buitenlandse kentekens

Er zijn auto's die niet staan geregistreerd bij het CBS. Dit zijn voornamelijk auto's met een buitenlands kenteken en bedrijfswagens. Voor laatstgenoemde geldt dat deze kentekens meestal beginnen met een B of V. Uit grootschalig veldonderzoek van Goudappel in

woonwijken blijkt dat circa 8% van de geparkeerde auto's bedrijfsauto is of een buitenlands kenteken heeft. Deze 8% is daarom opgeteld bij het autobezit van bewoners zoals blijkt uit de data.

Trend in autobezit

In de microdata is geen rekening gehouden met bepaalde trends in autobezit. De microdata zegt iets over het huidige autobezit maar zegt niks over het toekomstige autobezit. Uit een analyse blijkt dat het autobezit in de hele gemeente Doesburg met circa 6% is gestegen tussen 2018 en 2022¹. Er wordt voor dit onderzoek uitgegaan dat deze trend zich doorzet. Daarom is de data van autobezit opgehoogd met 6% groei om rekening te houden met een stijgende trend van autobezit in de gemeente Doesburg.

3.2 Autobezit Doesburg

In de analyse is voor de gemeente Doesburg onderzocht wat het autobezit is bij de woningtypen die benoemd zijn in paragraaf 1.2. Door middel van het volgen van de stappen zoals beschreven in paragraaf 3.1 wordt toegewerkt naar een passende parkeernorm op basis van het autobezit. In tabel 3.1 zijn de passende parkeernormen op basis van het autobezit voor het bewonersdeel van de woningen weergegeven (deze zijn rekenkundig afgerond). Hierin zijn de percentages voor grijze/buitenlandse kentekens (8%) en de trend in autobezit (circa 6%) al inbegrepen.

type woning	passende parkeernorm
koopwoning, vrijstaand, > 125 m ²	1,9
koopwoning, twee-onder-één-kap, > 125 m ²	1,9
koopwoning, rijwoning, > 125 m ²	1,9
sociale huurwoning, rijwoning, < 75 m ²	0,9
sociale huurwoning, rijwoning, < 100 m ²	1,0
sociale huurwoning, appartement < 75 m ²	0,6

Tabel 3.1: Passende parkeernorm naar woningtype en eigendomssituatie

Bezoekersdeel

Al geruime tijd is binnen de verkeerskundige vakwereld de ervaring dat het ooit 'arbitrair' vastgelegde parkeerkencijfer voor bezoekersparkeren bij woningen (vaak 0,3 parkeerplaatsen per woning) te hoog is. Daar waar voor het bewonersparkeren in woonwijken onderscheid wordt gemaakt voor locatiespecifieke kenmerken bij het bepalen van het aantal parkeerplekken (zoals ligging ten opzichte van het centrum en/of openbaar vervoer), is dit voor bezoekersparkeren bij de functie wonen nog niet het geval.

Door digitalisering is steeds meer data beschikbaar gekomen over het parkeergedrag van

¹ [Klimaatmonitor - Aantal geregistreerde personenauto's per huishouden - Doesburg \(databank.nl\)](https://klimaatmonitor.doesburg.nl/data/bewonersauto's-per-huishouden)

bezoekers aan woningen². Hieruit blijkt dat de bezoekersnorm van 0,3 parkeerplaatsen per woning vaak te hoog is. Dit blijkt onder andere uit onderzoeken³ in 16 steden in Nederland. *Er wordt geconcludeerd dat een waarde van 0,1 parkeerplaats per woning in stedelijk gebied vaak al voldoende is. Dit komt ook overeen met het bezoekersdeel wat in steeds meer andere gemeenten in stedelijk gebied gehanteerd wordt.*

Steeds meer gemeenten passen hun bezoekersnormen ook aan naar de meest recente inzichten. Hieronder volgt een kort overzicht van enkele gemeenten die hun bezoekersnormen recent naar beneden hebben bijgesteld:

- gemeente Haarlem (2023) in een bandbreedte van 0,1 tot 0,15 parkeerplaats per woning;
- gemeente Oss (2023) in een bandbreedte van 0,1 tot 0,3 parkeerplaats per woning;
- gemeente Hilversum (2023) overall 0,1 parkeerplaats per woning;
- gemeente Oosterhout (2022) in een bandbreedte van 0,1 tot 0,2 parkeerplaats per woning;
- gemeente Geldrop-Mierlo (2022) in een bandbreedte van 0,1 tot 0,2 parkeerplaats per woning.

Uit de onderzoeken blijkt dat voor weinig stedelijke gebieden in de rest bebouwde kom een bezoekersnorm van 0,1-0,15 parkeerplaats per woning voldoende is. In dit onderzoek is dit worst-case naar boven afgerond op 0,2 parkeerplaats per woning.

Hierdoor sluiten de bezoekersnormen naar verwachting goed aan op de nieuwste (nog te verschijnen) parkeerkencijfers van CROW die begin 2024 worden gepubliceerd. Hierin wordt ook expliciet aandacht besteed aan het actualiseren van het bezoekerskencijfer bij woningen, dat nu nog vaak standaard als 0,3 parkeerplaats per woning wordt toegepast.

3.3 Resultaten parkeerbehoefteberekeningen

Op basis van het functieprogramma uit tabel 1.1 en de passende parkeernormen uit tabel 3.1 is de parkeerbehoefte berekend. Door hetzelfde functieprogramma te hanteren als bij de parkeerbehoefteberekening op basis van de gemeentelijke parkeernormen is het mogelijk om een vergelijking te maken. De resultaten van de parkeerbehoefteberekening op basis van een maatwerkbenadering is zichtbaar in tabel 3.2.

² Parkeerkencijfers voor bezoek aan bewoners: de grote onbekende, bijdrage aan CVS-congres (november 2021).

³ A new perspective on residential parking policy, TU Delft (augustus 2021).

functie	functie conform Goudappel data	aantal woningen	ongewogen	eenheid
vrijstaand, vrije sector, koop	koopwoning, vrijstaand, > 125 m ²	12	22,8	ppl per woning
twee-onder-één-kap, vrije sector, koop	koopwoning, twee-onder-één-kap, > 125 m ²	20	38	ppl per woning
hoekwoning, vrije sector, koop	koopwoning, rijwoning, > 125 m ²	15	28,5	ppl per woning
hoekwoning, midden sector, koop	koopwoning, rijwoning, > 125 m ²	27	51,3	ppl per woning
tussenwoning, midden sector, koop	koopwoning, rijwoning, > 125 m ²	52	98,8	ppl per woning
tussenwoning, sociaal, huur	sociale huurwoning, rijwoning, < 100 m ²	16	16	ppl per woning
beneden-bovenwoning, sociaal huur	sociale huurwoning, appartement < 75 m ²	16	9,6	ppl per woning
bezoekers	bezoekers	158	31,6	ppl per woning
totaal		158	297	parkeerplaatsen

Tabel 3.2: Parkeerbehoefteberekening o.b.v. een maatwerkbenadering

Op basis van een maatwerkbenadering is er een parkeerbehoefte van circa 297 parkeerplaatsen. Dit is 56 parkeerplaatsen minder dan de parkeerbehoefte op basis van het gemeentelijke beleid. De winst zit hem hier grotendeels in het aanpassen van de bezoekersnorm. De grootste hoeveelheid woningen zijn 'koopwoning, rijwoning, > 125 m²' het autobezit bij deze woningen ligt hoger dan de parkeernorm toeschrijft, hierdoor blijft de winst omtrent de parkeerbehoefte beperkt.

4. Conclusies

Roosdom Tijhuis heeft Goudappel gevraagd om een passende parkeerbehoefte te berekenen voor een woningbouwontwikkeling in Doesburg. Uit dit onderzoek worden de volgende conclusies getrokken:

- De toekomstige parkeerbehoefte conform gemeentelijke beleid bedraagt in totaal 303 autoparkeerplaatsen;
- Op basis van een maatwerkbenadering zijn passende parkeernormen opgesteld aan de hand van het feitelijke autobezit;
- Op basis van een maatwerkbenadering bedraagt de toekomstige (passende) parkeerbehoefte 298 autoparkeerplaatsen;
- Op basis van de maatwerkbenadering zijn er zodoende 5 autoparkeerplaatsen minder nodig dan conform het gemeentelijke beleid;
- De winst wordt voornamelijk behaald door het verlagen van het bezoekersdeel;
- Het autobezit voor koop- rijwoningen groter dan 125 m² ligt hoger dan waarin de gemeentelijke parkeernorm voorziet, hierdoor blijft de mindering in parkeerplaatsen beperkt.

Bijlage 1 Verantwoording passende parkeernorm

Aanpak CBS-microdata

Goudappel heeft in vakliteratuur al een aantal publicaties geschreven over te hoge parkeernormen voor (sociale) woningbouw. In het kort komt de boodschap erop neer dat er binnen de woningbouw, met appartementen in het bijzonder, vaak te veel parkeerplaatsen gerealiseerd worden. Dit leidt tot onnodig ruimtegebruik voor parkeervoorzieningen en onnodig hoge kosten die businesscase van ontwikkelingen onder druk zetten. Het probleem wordt veroorzaakt door de parkeernormen die gemeenten hanteren. In de basis dient men te voldoen aan de parkeernorm die de gemeente opstelt voor woningen. Veel gemeenten hebben echter parkeernormen die niet recent zijn en daarmee niet aansluiten bij het daadwerkelijke autobezit van het type woning dat gerealiseerd wordt. Zo komen de parkeernormen van de Gemeente Overbetuwe uit 2016 waarin één parkeernorm is opgenomen voor sociale huurappartementen en appartementen in de middelste prijs categorie. Dit terwijl er in de praktijk een degelijk verschil in autobezit van bewoners bij sociale huurappartementen ten opzichte van de bewoners in het middensegment.

Goudappel heeft de laatste jaren veel onderzoek gedaan naar gemeentelijke parkeernormen in Nederland in relatie tot het daadwerkelijke autobezit. Hierbij is gebruik gemaakt van een dataset die tot stand is gekomen door het combineren van gegevens uit analysebestanden/bronnen over bijvoorbeeld type woningen en de ligging van woningen in stedelijk gebied met output van onderzoek op microdata van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) over (lease)autobezit, woningvoorraad, type woningen, eigendomssituatie en inkomen. Hiermee kan voor heel Nederland op gemeente-, wijk-, en buurtniveau het autobezit gericht geanalyseerd worden wat het feitelijke autobezit is. Daarbij kan onderscheid gemaakt worden naar autobezit per categorie zoals:

- eigendomssituatie (koop, particuliere huur en sociale huur);
- woningtype (vrijstaand huis, twee-onder-een-kap, rijwoning, en appartement);
- leeftijd (0-30 jaar, 30-65 jaar en 65+ jaar);
- oppervlakte (tot 50m² gbo, 50-75m² gbo, 75-100m² gbo, 100-125m² gbo en groter dan 125m² gbo).

Deze categorieën kunnen ook 'gestapeld' worden en zo inzichtelijk maken wat het autobezit is onder bijvoorbeeld 65-plussers in sociale huurappartementen in buurt X in gemeente Y (bij voldoende waarnemingen). De microdata zorgt zodoende voor een cijfermatige onderbouwing om in discussie te gaan met gemeenten over het aanpassen van de parkeernormen.

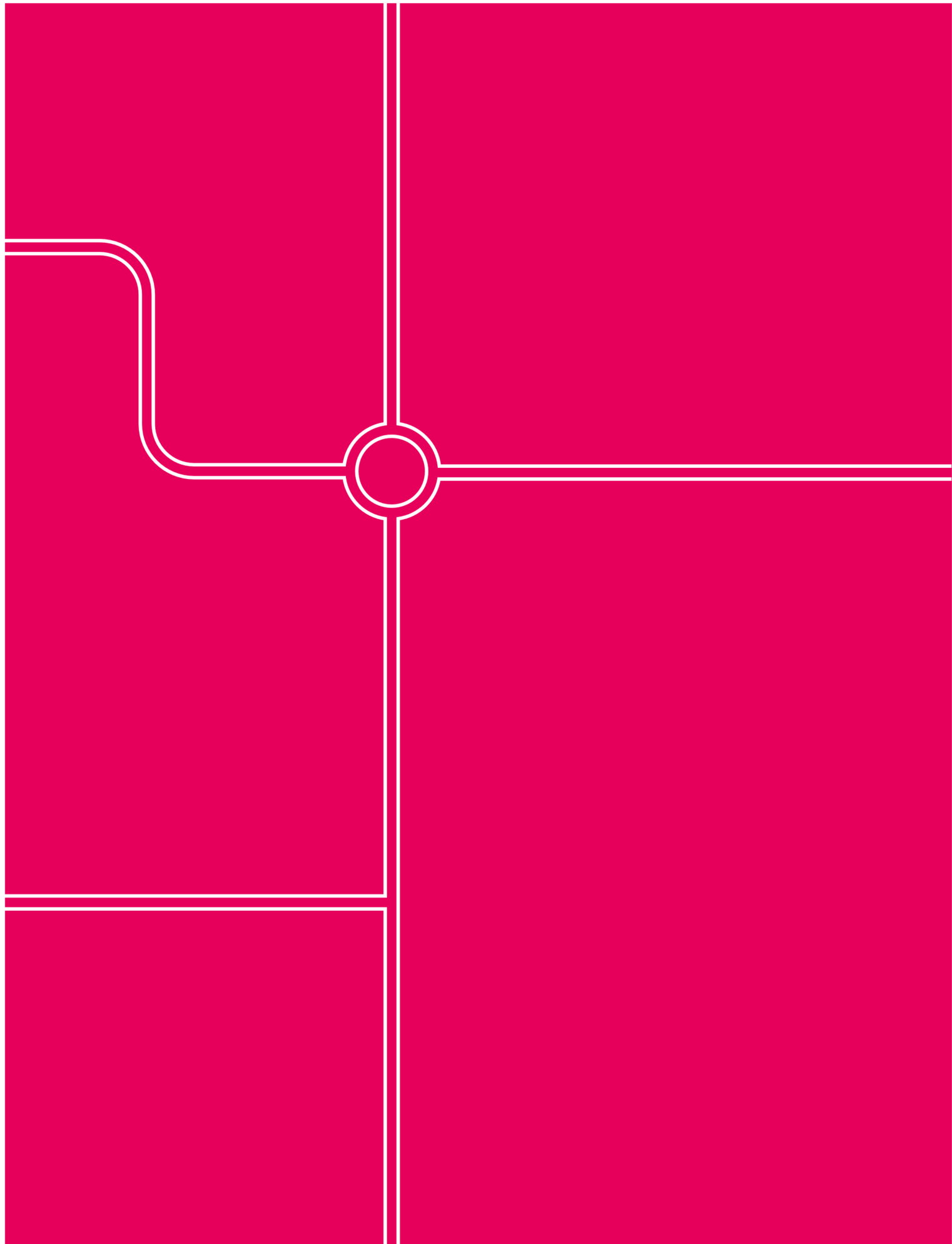
Achtergronden dataset en bewerkingen

De data over het autobezit is exclusief bezoekers en exclusief een aandeel grijze/buitenlandse kentekens. Onder grijze kentekens vallen voornamelijk bedrijfsauto's en -busjes die mee naar huis worden genomen. Denk hierbij aan busjes van schilders en timmerlui die de bedrijfsbussen na werk mee naar huis nemen en voor de deur parkeren. Omdat de bedrijfsbussen niet geregistreerd staan bij woonadressen zijn deze niet standaard in de data over autobezit bij woningen opgenomen. Het aandeel grijze/buitenlandse kentekens verschilt per buurt. Om rekening te houden met geparkeerde bedrijfsbussen/buitenlandse kentekens in de straat verhogen we de data met een percentage. Ook voor de trend in autobezit wordt de data opgehoogd met een percentage. Parkeernormen worden namelijk vaak voor langere tijd vastgesteld. Daarom wordt de trend in autobezit van de afgelopen jaren vertaald naar een ophoging van het autobezit dat blijkt uit de data. Zo wordt rekening gehouden met eenzelfde trend in autobezit voor de komende jaren.

De gebruikte indeling in gemeenten, wijken en buurten is conform de CBS-indeling van 2022. De stedelijkheidsgraad (omgevingsaddressendichtheid) van gemeenten, wijken en buurten komt uit 'Kerncijfers wijken en buurten 2022'. De in de analyse gebruikte gegevens betreffende woningvoorraad, eigendomssituatie en RDW-gegevens hebben betrekking op het jaar 2022. Het 'bezit'/gebruik van een leaseauto heeft betrekking op het jaar 2021 en is inbegrepen in de data.

'Normale' zakelijke leaseauto's staan op naam van de leasemaatschappijen. Deze staan niet op naam van de berijders en zijn dus ook niet rechtstreeks te koppelen aan type woningen in buurten/wijken waar de berijders wonen. Deze leaseauto's worden in onze data echter (via afgeschermd analyses door/bij CBS via belastinggegevens) toch aan type woningen in buurten/wijken gekoppeld en zijn zodoende inbegrepen in onze cijfers. Bij financial leaseconstructies staat de leaseauto op naam van de berijder en is ook direct het economische eigendom van de berijder (geen juridisch eigendom; net als een huis dat je nog aan het afbetalen bent met een hypotheek; het is van jou, maar het onderpand voor de financier). Deze vallen in de analyse in de groep van privé personenauto's. Bij private lease is het anders. Daarbij is zowel het juridische als het economische eigendom van de leasemaatschappij, maar staat de auto wel op naam van de berijder (zodat bijvoorbeeld de RDW rechtstreeks met de berijder kan communiceren). En dat laatste is waar het CBS naar kijkt. De data die wij hebben heeft betrekking op het jaar 2021. Toen waren er in totaal 8,828 miljoen personenauto's. In de gebruikte data zitten er 8,951 miljoen. Dit verschil komt met name zekerheid grenzende waarschijnlijk door het vertalen van belastinggegevens naar leaseauto's en door het afronden naar minder decimalen van autobezit op buurt- en wijkniveau. Van enige onderschatting van autobezit is in ieder geval geen sprake.

Voor de duidelijkheid wordt vermeld dat de oorspronkelijk gebruikte CBS-microdata altijd binnen de volledig afgesloten netwerkomgeving van het CBS blijft, en alleen resultaten van bewerkingen/statistische gegevens die niet naar personen te herleiden zijn (kunnen) worden geëxporteerd. En om in deze gegevens de laatste mogelijke vorm van onthullingsgevaar naar huishoudens te voorkomen, zijn door het CBS alle gegevens die betrekking hebben op minder dan tien huishoudens verwijderd. Ook zijn de aantallen huishouden afgerond op vijftallen en is het gemiddelde aantal auto's per huishoudens afgerond op 2 decimalen.



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