

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Postbus 161
7400 AD Deventer
T +31 (0)570 666 222
goudappel@goudappel.nl

Den Haag
Anna van Buerenplein 46
2595 DA Den Haag

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Eindhoven
Emmasingel 15
5611 AZ Eindhoven

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

WIMAHO C.V.

Onderbouwing parkeernorm herontwikkeling Kokermolen en De Molen in Houten

Datum	10 december 2021
Kenmerk	006404.20200220.N1.04
Eerste versie	25 oktober 2018 (002828.20181025.N1.09)

1 Inleiding

Aan de Kokermolen 1 – 11 en De Molen 13 – 17 in Houten is WIMAHO C.V. voornemens de beide huidige kantoorgebouwen te slopen en nieuwe woningen te bouwen. Het programma bestaat op hoofdlijnen uit 75 2-kamer huurwoningen van gemiddeld 57 m², 23 3-kamer huurwoningen van gemiddeld 76 m² en 14 4-kamer huurwoningen van gemiddeld 95 m². Daarnaast is een tandartsenpraktijk voorzien van ca. 250 m² VVO.

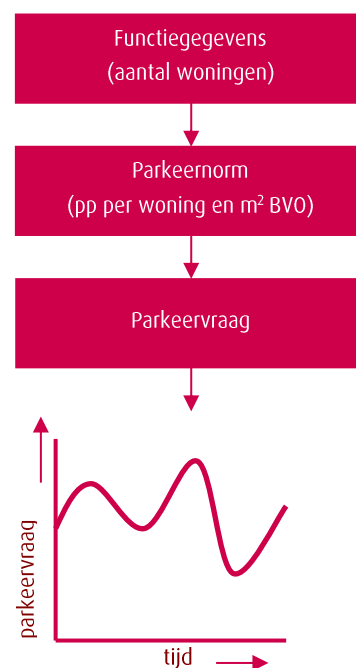
Woningbouworganisatie Wonam wenst voor deze herontwikkelingslocatie uit te gaan van een passende, 'vraaggerichte' parkeeroplossing op basis van maatwerk. Hiertoe wordt het aantal te realiseren parkeerplaatsen gebaseerd op het bereikbaarheidsprofiel van de ontwikkellocatie, het mobiliteitsprofiel van de specifieke doelgroep van de woningen en op de toepassing van bijzondere mobiliteitsmaatregelen zoals deelauto's en het aanmoedigen van fietsgebruik.

Wonam heeft Goudappel Coffeng BV gevraagd een parkeerkundige onderbouwing op te stellen waarin rekening wordt gehouden met voornoemde zaken en de ruimte die het nieuwe collegeakkoord van de gemeente Houten biedt ten aanzien van de vigerende parkeernormen van de gemeente. Voorliggende notitie bevat de gevraagde onderbouwing.

2 Gemeentelijke parkeernormering

2.1 Aanpak

Voor de herontwikkeling van de Kokermolen 1 – 11 en De Molen 13 – 17 in Houten wordt de parkeervraag bepaald aan de hand van de gemeentelijke parkeernormering. De parkeervraag wordt berekend door het aantal woningen dat wordt gerealiseerd, te vermenigvuldigen met de bijbehorende parkeernorm (het aantal benodigde parkeerplaatsen per woning). Ook voor de tandartspraktijk kan met de gemeentelijke parkeernormering de parkeervraag worden berekend. Bij woningen kan onderscheid worden gemaakt tussen bewoners en bezoekers, die niet op alle momenten van de week een even grote parkeervraag genereren. De bewoners kennen de hoogste parkeervraag gedurende de nacht, terwijl het maatgevende moment voor de bezoekers van de woningen de zaterdagavond is. Voor de tandartspraktijk is het maatgevende moment in de werkdagochtenden. Door toepassing van aanwezigheidspercentages (conform gemeentelijk beleid) wordt rekening gehouden met dit effect. In figuur 2.1 is de berekening van de parkeervraag geschematiseerd.



Figuur 2.1: Berekening parkeervraag

2.2 Uitgangspunten

Parkeernormen

De vigerende Nota parkeernormen van de gemeente Houten is op 11 februari 2014 vastgesteld door de gemeenteraad. Deze parkeernormen zijn van toepassing op de herontwikkeling en zijn opgenomen in tabel 2.1. In de parkeernormen wordt onderscheid gemaakt naar een bewoners- en bezoekersgedeelte. De te ontwikkelen woningen zijn 75 2-kamer huurwoningen van gemiddeld 57 m², 23 3-kamer huurwoningen van gemiddeld 76 m² en 14 4-kamer huurwoningen van gemiddeld 95 m². Voor de tandartspraktijk wordt uitgegaan van een praktijk met 4 behandelkamers (net zoals de huidige tandartspraktijk op dezelfde locatie). De locatie van de ontwikkeling valt binnen het gebied 'Rest bebouwde kom Houten' zoals gedefinieerd in de Nota parkeernormen.

		parkeernorm	Waarvan bewoners	waarvan bezoekers
Studio / klein appartement 30 – 60 m² bvo	1,0	ppl per woning	0,7 ppl	0,3 ppl
Woning klein 60 – 100 m² bvo	1,5	ppl per woning	1,2 ppl	0,3 ppl
Tandartspraktijk	2,2	Ppl per behandelkamer		

Tabel 2.1: Te hanteren parkeernormen Kokermolen 1-11 en De Molen 13-17

De 2-kamerappartementen die aan de Kokermolen en aan De Molen worden gerealiseerd vallen in de categorie 'Studio / klein appartement'. De 3- en 4-kamerappartementen vallen in de categorie 'Woning klein'. Meer nog dan het exacte metrage, is bij deze woonoppervlaktes met name het aantal kamers van de appartementen bepalend voor het aantal mensen dat daar naar verwachting in zal wonen en daarmee voor het benodigd aantal parkeerplaatsen. Daarom stellen we voor de benamingen 'Studio / klein appartement' en 'Woning klein' in deze rapportage en voor dit project aan te passen naar respectievelijk '2-kamer appartement' en '3- en 4-kamer appartement'. Rekening houdend met 75 2-kamer appartementen en 37 3- en 4-kamer appartementen, is er op basis van de gemeentelijke parkeernorm voor bewoners (afgerond) 0,9 parkeerplaats per gemiddelde woning nodig en voor bezoekers 0,3 parkeerplaats per woning. Voor de tandartspraktijk zijn daarnaast 9 parkeerplaatsen nodig conform de gemeentelijke parkeernorm.

Aanwezigheidspercentages

In de Nota parkeernormen van de gemeente Houten zijn aanwezigheidspercentages opgenomen voor bewoners en bezoekers van woningen en voor de tandartspraktijk (categorie 'sociaal medisch'). Deze zijn opgenomen in tabel 2.2.

	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
woningen bewoners	50%	50%	90%	100%	90%	60%	80%	70%
woningen bezoekers	10%	20%	80%	0%	80%	60%	100%	70%
Sociaal medisch (tandartspraktijk)	100%	75%	10%	0%	10%	10%	10%	10%

Tabel 2.2: Aanwezigheidspercentages woningen en tandartspraktijk, gemeente Houten

2.3 Afwijken van gemeentelijke parkeernormen

In de Nota parkeernormen geeft de gemeente Houten aan dat het te strikt hanteren van de parkeernormen er toe kan leiden dat gewenste ontwikkelingen geen doorgang kunnen vinden. En dat een afwijking van de parkeernorm daarom in bijzondere gevallen mogelijk is indien door de aanvrager van de vergunning een goed onderbouwd voorstel wordt gedaan.

In de nota worden de volgende uitzonderingsmogelijkheden beschreven:

- *Verlaging parkeereis bij gebiedsontwikkeling met een bijzondere uitwerking (bijvoorbeeld een eco-wijk of toepassing van bijzondere mobiliteitsmaatregelen):* in de onderbouwing moet specifiek aandacht zijn voor de houdbaarheid van de normen op de langere termijn, het parkeren voor bezoekers en hoe overloop naar de omgeving wordt voorkomen als de parkeervraag toch hoger uitvalt.

- *Opvangen parkeerdruk in openbare ruimte*: indien de loopafstand acceptabel is en er structureel restcapaciteit is om de parkeervraag op te vangen (parkeerdruk <85% inclusief de extra parkeervraag).
- *Aanleg nieuwe parkeerplaatsen in de openbare ruimte*: de gemeente kan worden gevraagd om op kosten van de initiatiefnemer extra parkeerplaatsen in de openbare ruimte aan te leggen.
- *Opvangen parkeerdruk op privaat terrein van derden*: dit kan alleen als blijkt dat hier binnen een acceptabele loopafstand structureel restcapaciteit aanwezig is om de parkeervraag op te vangen. Ook dient uit contractafspraken duidelijk te worden, dat er van privaat terrein van derden gebruik kan worden gemaakt.

In het kader van de ontwikkeling aan de Kokermolen en De Molen doen we een beroep op de eerstgenoemde uitzonderingsmogelijkheid, aangezien er sprake is van een gebiedsontwikkeling met een bijzondere uitwerking door bijzondere mobiliteitsmaatregelen.

Voor de ontwikkeling aan de Kokermolen en De Molen is sprake van bijzondere mobiliteitsmaatregelen, aangezien er een grote gemeenschappelijke inpandige fietsenstalling wordt gerealiseerd met 3 fietsparkeerplaatsen per woning. Daarnaast wordt het gebruik van deelauto's gestimuleerd. In het volgende hoofdstuk van deze notitie geven we een nadere onderbouwing voor het hanteren van een afwijkende parkeernorm.

In het collegeprogramma 2018-2022 is aangekondigd dat een nieuwe parkeernota wordt opgesteld waarmee zowel de parkeervisie als parkeernormen worden geactualiseerd. Daarnaast wordt in het collegeprogramma aangegeven dat uitgangspunten en randvoorwaarden worden uitgewerkt voor gebieden met een hoge dynamiek, zodat niet gewacht hoeft te worden totdat de nog op te stellen stedenbouwkundige visie wordt vastgesteld. In binnenstedelijke gebieden – zoals de Molenzoom waar de voorziene ontwikkelingen aan De Molen en de Kokermolen onderdeel van uitmaken – zijn al volop ontwikkelingen gaande. Om die ontwikkelkansen aan de ene kant niet af te remmen door de tijd die nodig is om een stedenbouwkundige visie te ontwikkelen en aan de andere kant een zo hoog mogelijke kwaliteit na te streven, biedt het college de ruimte voor deze gebieden uitgangspunten en randvoorwaarden uit te werken. Deze kunnen ingaan op onder meer het parkeren.

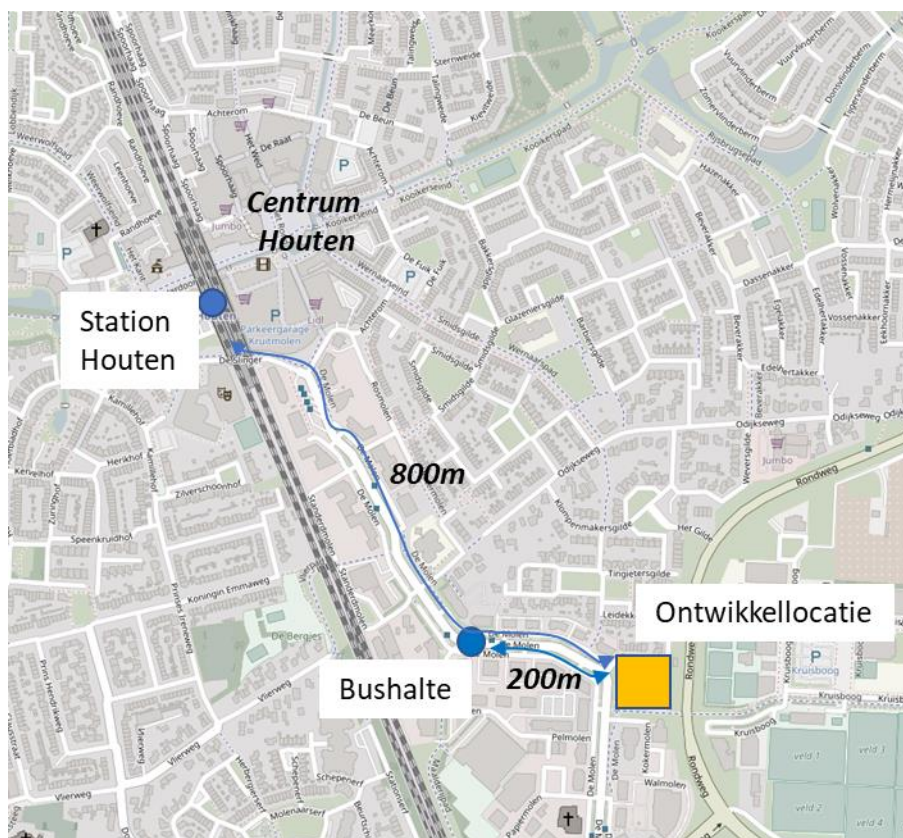
Zowel de eerstgenoemde uitzonderingsmogelijkheid uit de Nota parkeernormen (verlaging parkeereis vanwege bijzondere mobiliteitsmaatregelen) als het nieuwe collegeprogramma (nieuwe parkeernormen in 2021 en de ontwikkeling van aparte uitgangspunten en randvoorwaarden voor ontwikkelingen in de Molenzoom) bieden de ruimte om voor de ontwikkelingen aan De Molen en Kokermolen het gebruik van een afwijkende parkeernorm te onderbouwen. Deze onderbouwing is opgenomen in het volgende hoofdstuk van deze notitie.

3 Argumenten voor gebruik afwijkende parkeernorm

In dit hoofdstuk verkennen we de mogelijkheden om een afwijkende parkeernorm te hanteren op basis van het bereikbaarheidsprofiel van de ontwikkellocatie, het mobiliteitsprofiel van de specifieke doelgroep van de woningen en op basis van de toepassing van bijzondere mobiliteitsmaatregelen.

3.1 Bereikbaarheidsprofiel ontwikkellocatie

De ontwikkellocatie aan De Molen en de Kokermolen is gelegen op 800 meter van het centrum en treinstation van Houten (vanwaar je iedere 10 minuten met de trein in 11 minuten tijd naar Utrecht CS kunt). Op 200 meter afstand ligt een bushalte die bediend wordt door meerdere buslijnen waardoor om de paar minuten een bus richting het centrum van Houten en omliggende plaatsen vertrekt. Daarnaast is de locatie goed aangesloten op het fijnmazig fietsnetwerk van de gemeente Houten. De ligging is weergegeven in figuur 3.1.



Figuur 3.1: Ligging ontwikkellocatie t.o.v. station Houten, het centrum van Houten en de dichtstbijzijnde bushalte

De gemeente Houten heeft haar parkeernormen gebaseerd op de CROW-parkeerkencijfers. In haar Nota Parkeernormen maakt de gemeente onderscheid naar drie typen stedelijke zones: 'Centrum', 'Rest bebouwde kom' en 'Kleine kernen en buitengebied'. Volgens de gebiedsindeling uit de Nota Parkeernormen maakt de ontwikkellocatie aan De Molen en de Kokermolen onderdeel uit van de zone 'Rest bebouwde kom'. In CROW-publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' wordt ook het type 'Schil centrum' onderscheiden welke een tussencategorie vormt tussen de typen 'Centrum' en 'Rest bebouwde kom'. Gezien de ligging van De Molen en de Kokermolen op korte loop- en fietsafstand van het centrum en het treinstation van Houten en gezien het centrumstedelijk woonmilieu dat beoogd wordt op de ontwikkellocatie sluit de typering 'Schil centrum' beter aan bij deze locatie dan de typering 'Rest bebouwde kom', waartoe ook wijken behoren die verder van het centrum zijn gelegen en minder goed per openbaar vervoer te bereiken zijn. Naar verwachting ligt het autobezit en -gebruik in deze wijken dan ook hoger dan bij de ontwikkellocatie.

De parkeerkencijfers voor de zone 'Schil centrum' liggen conform CROW-publicatie 317 tussen die van de zone 'Centrum' en 'Rest bebouwde kom'. Wanneer dit principe op de parkeernormen van de gemeente Houten wordt geprojecteerd, kan voor de 2-kamer appartementen, 3- en 4-kamer appartementen en voor de tandartspraktijk worden uitgegaan van de parkeernormen in de zone 'Schil centrum' zoals weergegeven in tabel 3.1.

functie	eenheid	parkeernorm			Aandeel bewoners	aandeel bezoekers
		centrum	rest bebouwde kom	schil centrum		
					Schil centrum	
3- en 4-kamerappartement	woning	1,0	1,5	1,2	0,9	0,3
2-kamerappartement	woning	0,8	1,0	0,9	0,6	0,3
Tandartspraktijk	behandelkamer	1,6	2,2	1,9		

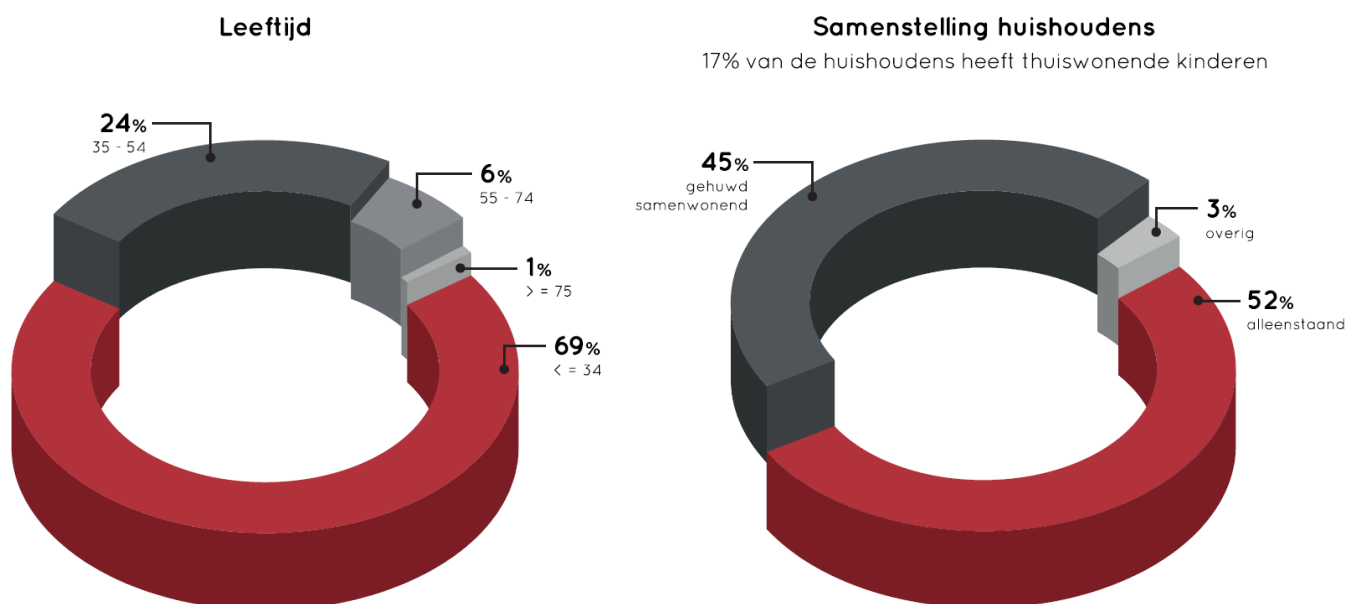
Tabel 3.1: Voorstel voor parkeernorm 'Schil centrum' Houten, uitgaande van het gemiddelde van de norm voor 'Centrum' en voor 'Rest bebouwde kom'.

Toepassing van deze aangepaste norm voor 'Schil centrum' leidt voor de ontwikkeling aan De Molen en de Kokermolen (rekening houdend met 75 2-kamerappartementen, 37 3- en 4-kamerappartementen en een tandartspraktijk met 4 behandelkamers) tot een gemiddelde parkeernorm van 0,7 parkeerplaatsen per woning voor bewoners en 0,3 parkeerplaatsen per persoon voor bezoekers en daarnaast 8 parkeerplaatsen voor de tandartspraktijk. Zie de parkeerberekeningen in bijlage 1.

3.2 Mobiliteitsprofiel specifieke doelgroep

De gemeentelijke parkeernormen zijn bedoeld voor woningen binnen de betreffende woninggrootte voor elk type huishouden. De te ontwikkelen woningen aan De Molen en de Kokermolen, richten zich echter op een specifieke doelgroep, namelijk de bewoners van middenhuurwoningen. Dit is een doelgroep waar Wonam zich op toe heeft gelegd in

haar projecten en derhalve veel ervaring mee heeft. Zie daarvoor ook het aparte kader aan het einde van deze paragraaf met de ervaring die Wonam heeft met haar specifieke doelgroep. De doelgroep voor de ontwikkellocatie in Houten kenmerkt zich voor wat betreft leeftijd en samenstelling van de huishoudens als weergegeven in figuur 3.2. Deze cijfers zijn gebaseerd op de samenstelling van de doelgroep bij reeds opgeleverde projecten van Wonam. In de bijlage is daarnaast de leeftijdsverdeling weergegeven van huurders van de nabij de Kokermolen en De Molen gelegen locatie de Citadel. Die locatie heeft een vergelijkbaar aantal woningen met vergelijkbare woninggroottes als deze ontwikkeling. Daarom is de verwachting dat ook in de ontwikkeling aan de Kokermolen en De Molen sprake zal zijn van een overwegend jonge doelgroep.

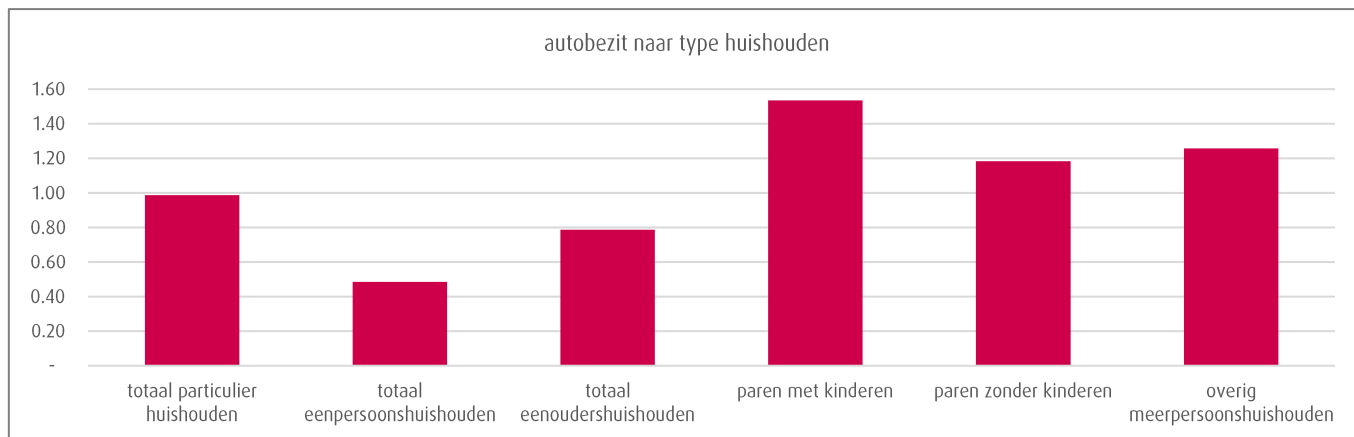


Figuur 3.2: Leeftijd en samenstelling van de huishoudens van de specifieke doelgroep

In deze paragraaf is onderzocht wat het effect van deze specifieke doelgroep is op het autobezit. De analyses zijn uitgevoerd op basis van gegevens van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS).

Autobezit naar type huishouden

Om het autobezit voor verschillende typen huishouden te analyseren, is gebruik gemaakt van de volgende tabel van CBS/Statline: 'Huishoudens in bezit van auto of motor; huishoudkenmerken, 2015'. Figuur 3.3 geeft het gemiddelde aantal auto's per type huishouden weer. Bij deze analyse is aangenomen dat het aantal huishoudens dat drie of meer auto's bezit, gemiddeld drie auto's bezit.



Figuur 3.3: Gemiddeld aantal auto's per type huishouden, 2015

Figuur 3.3 laat zien dat de huishoudenssamenstelling van grote invloed is op het gemiddelde autobezit. Wonam geeft de volgende gegevens aan over de verwachte samenstelling van de huishoudens in de ontwikkellocatie:

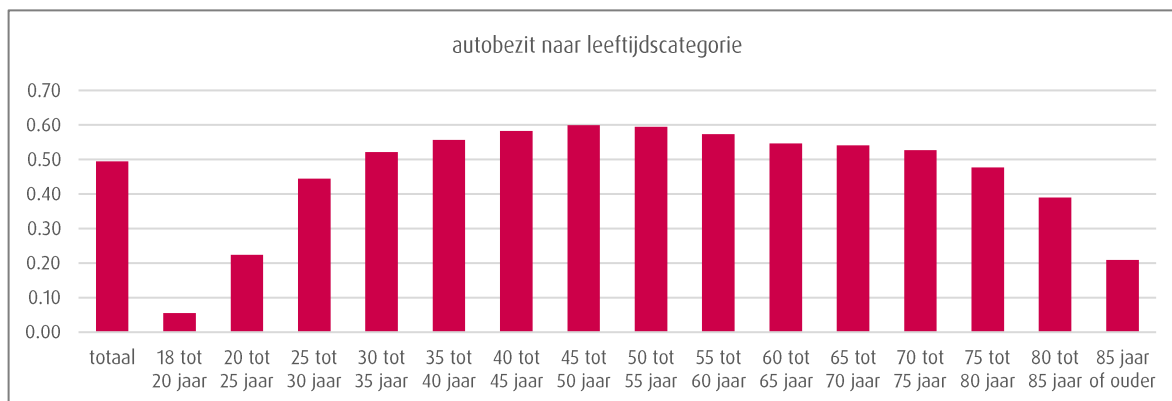
- 45% is gehuwd/samenwonend, 52% is alleenstaand, 3% overig.
- 17% van de huishoudens heeft thuiswonende kinderen.

Uitgaande van deze specifieke doelgroep¹ is het gemiddelde autobezit 89% van het gemiddelde huishouden (0,88 auto per huishouden ten opzichte van 0,99 auto per huishouden).

Autobezit naar leeftijd

De specifieke doelgroep kent qua leeftijdsopbouw ook een lager dan gemiddeld autobezit. Aan de hand van data beschikbaar gesteld door het CBS is geanalyseerd of verschillende leeftijdsgroepen een lager dan gemiddeld autobezit hebben. Voor deze analyse is gebruik gemaakt van de volgende tabel van CBS/Statline: 'Personen in bezit van auto of motor; persoonskenmerken, 2015'. Figuur 3.4 geeft het aantal auto's per inwoner van 18 jaar en ouder weer, met onderscheid naar leeftijdscategorie, inclusief eventuele leaseauto's, die privé gebruikt worden.

¹ Onder de aanname dat de huishoudens met kinderen allemaal in de categorie 'paren met kinderen' vallen.



Figuur 3.4: Gemiddeld aantal auto's per inwoner naar leeftijdscategorie, 2015

Uit figuur 3.4 blijkt dat het gemiddelde autobezit in Nederland 0,49 auto per persoon is. Het gewogen gemiddelde autobezit voor jongeren tot 35 jaar is 0,36 auto per persoon. Voor de leeftijdscategorie 35 tot en met 54 jaar is dat 0,58 auto per persoon, voor de categorie tussen de 55 en 74 jaar is dat 0,55 en voor de categorie 75 jaar en ouder is dat 0,36. Het gemiddelde autobezit is – gelet op de leeftijdsverdeling van de doelgroep – 0,42 auto per persoon. Het autobezit van de doelgroep voor de ontwikkeling aan De Molen en de Kokermolen ligt op basis van de leeftijdsverdeling van deze groep op 86% van het gemiddelde autobezit.

Resultaat parkeervraag specifieke doelgroep

De gemeentelijke parkeernormen zijn gebaseerd op een generieke doelgroep, waarbij binnen de betreffende stedelijke zone enkel onderscheid wordt gemaakt naar woninggrootte. Het autobezit van de doelgroep voor de woningen aan De Molen en De Kokermolen ligt op grond van hun huishoudingssamenstelling op 89% van het gemiddelde en op grond van hun leeftijd op 86% van het gemiddelde. In verband met mogelijke dubbeltelling in de dataset is het niet mogelijk om deze beide correcties toe te passen. Het uiteindelijke effect op het autobezit van de specifieke doelgroep is hierdoor niet in te schatten. Het effect van de huishoudingssamenstelling zit deels al verrekend in de gemeentelijke parkeernorm naar woninggrootte. De leeftijd van de doelgroep is echter een effect dat niet in de gemeentelijke norm is meegenomen. Enkel rekening houdend met de correctie voor leeftijd zal de parkeervraag naar verwachting maximaal 86% zijn van de gemeentelijke parkeervraag.

Wanneer de gemeentelijke parkeernorm voor de gemiddelde woning aan de Molen en De Kokermolen wordt gecorrigeerd op basis van leeftijd leidt dit tot een norm van 0,7 voor bewoners en 0,3 voor bezoekers. Dit is enkel op basis van correctie naar leeftijd, geen rekening houdend met de ligging, zoals in de vorige paragraaf aangegeven. Zie de parkeerberekeningen in bijlage 1.

Ervaringen met autobezit binnen de specifieke doelgroep van Wonam

Naast de landelijke CBS-cijfers bieden referentieprojecten van Wonam ook inzicht in de ervaringen die zij hebben met het autobezit onder bewoners van middenhuur woningen. Dit vormt een extra onderbouwing voor de afwijkende parkeernorm. In dit tekstkader zullen de parkeernormen bij deze referentieprojecten nader worden belicht.

Wonam is een woningbouworganisatie die zich specifiek richt op het realiseren van betaalbare woningen in het middensegment. De ervaring bij andere projecten van Wonam leert dat het autobezit onder deze doelgroep een stuk lager ligt dan het gemiddelde waarvan de gemeentelijke parkeernormen uitgaan. Zelfs nog lager dan wordt beschreven in deze notitie op basis van de cijfers van het CROW en CBS.

In Bijlage 3 van deze notitie is een overzicht opgenomen van de projecten van Wonam met middenhuur woningen (voornamelijk 2- en 3-kamer appartementen) in gebieden waar geen parkeerregulering van toepassing is (net zoals het geval is bij de ontwikkellocatie in Houten). Het gemiddelde van deze referentieprojecten ligt - gemiddeld voor alle woninggroottes en na toepassing van dubbelgebruik - onder de 0,5 parkeerplaats per woning (voor bewoners én bezoekers). In onderstaande tabel is een nadere specificatie van deze referentieprojecten weergegeven.

Referentieprojecten Wonam in niet-gereguleerd gebied						
Project	Plaats	Aantal woningen				Aantal parkeerplaatsen
		Studio	2-kamer app.	3-kamer app.	4-kamer app.	Totaal
Toon	Utrecht		81	17		98
The Ox	Amsterdam		104	61	3	168
Karsp!	Amsterdam	8	138	128		274
Karsp16	Amsterdam	24	144	46		214

Wonam is zich er van bewust dat het mobiliteitsprofiel van Houten verschilt van dat van Utrecht en Amsterdam. Om die reden zullen de parkeernormen zoals toegepast bij de referentieprojecten niet 1 op 1 gehanteerd kunnen worden voor de ontwikkellocatie in Houten. Echter, bieden de genoemde referentieprojecten wel een extra onderbouwing uit de praktijk voor het feit dat de specifieke doelgroep waar Wonam voor bouwt, een lagere parkeerbehoefte hebben dan waar de huidige gemeentelijke parkeernormen vanuit gaan. Toepassing van maatwerk in parkeeroplossingen voorkomt dat er parkeerplekken gerealiseerd worden voor de leegstand.

Ervaring Goudappel Coffeng met afwijkende parkeernormen

Goudappel Coffeng heeft ervaring met het hanteren van afwijkende parkeernormen ten opzichte van gemeentelijke parkeernormen. Dit wordt toegepast, omdat gemeentelijke parkeernormen uitgaan van gemiddeldes op basis van enkel de woninggrootte en de zone waarin de woningen zijn gelegen, terwijl woningbouw gericht op een meer specifieke doelgroep kan zijn die afwijkt van dit gemiddelde. Voorbeelden van gemeenten waar Goudappel Coffeng dit eerder heeft toegepast zijn Haarlem, Amstelveen, 's-Hertogenbosch, Zeist, Nieuwegein, Den Haag, Zaanstad en Utrecht.

3.3 Toepassing bijzondere mobiliteitsmaatregelen

Wonam wenst een duurzame mobiliteitsoplossing te implementeren in haar ontwikkeling aan De Molen en de Kokermolen, onder meer door het aanmoedigen van fietsgebruik en door in te zetten op deelauto's. Daarmee wil Wonam aansluiten bij de duurzaamheidsambities van de gemeente Houten, zoals zij die heeft geformuleerd in de Proeftuin Duurzame Mobiliteit - onderdeel van de Toekomstvisie Houten 2025. Daarin geeft de gemeente aan dat zij wil laten zien hoe een houdbare mobiliteit er uit kan zien. Door onder meer autodelen te faciliteren en fietspaden te verbreden. Om bij deze ambities aan te sluiten realiseert Wonam in haar ontwikkeling een inpandige fietsenstalling met 3 fietsparkeerplaatsen per woning. Het effect daarvan op de parkeervraag is in het kader van deze notitie niet apart berekend. Daarnaast stimuleert Wonam voor haar bewoners het gebruik van deelauto's. Het effect daarvan is wel ingeschat en in deze paragraaf nader toegelicht.

Autodelen is het principe dat meerdere mensen gebruik maken van dezelfde auto. Het voordeel van autodelen is dat bewoners wel gebruik kunnen maken van een auto, maar deze niet hoeven te bezitten. Veel verschillende onderzoeken zijn beschikbaar naar de effecten van autodelen op het autobezit (zie ook bijlage 2). Uit deze onderzoeken blijkt dat de parkeerbehoefte van bewoners met 15 tot 30% gereduceerd kan worden ten gevolge van het stallen van deelauto's. Dit effect geldt alleen mits het deelautogebruik optimaal gefaciliteerd wordt. Aanbieders van deelauto's hanteren veelal het uitgangspunt dat per 30 woningen, één deelauto wordt gestald en dat elke deelauto 5 reguliere auto's vervangt.

Bij de realisatie van 112 woningen aan De Molen en de Kokermolen worden de bewoners bij het stallen van 4 deelauto's goed bediend. Dit leidt tot een reductie op de parkeervraag van 20 parkeerplaatsen. Ten opzichte van de berekende parkeervraag op basis van de vigerende parkeernormen is dit een reductie van ca. 12% van de parkeervraag. Dit ligt nog onder de genoemde bandbreedte van 15 tot 30% en is daarmee een wat conservatieve inschatting. Tevens dient bij het bepalen van de parkeervraag rekening te worden gehouden met het stallen van de 4 deelauto's.

Het faciliteren van het deelautogebruik betekent dat het autodelen zo eenvoudig mogelijk wordt gemaakt. Dit betekent onder meer dat:

- de deelauto's binnen het complex (*op eigen terrein*) beschikbaar moeten zijn;
- er variëteit is in het aanbod van deelauto's;
- bewoners automatisch lid zijn van de deelauto via bijvoorbeeld de Vereniging van Eigenaren of via de servicekosten, waardoor alleen voor het daadwerkelijke gebruik wordt betaald en mensen zich mede-eigenaar voelen;
- gemak en flexibiliteit wordt geboden, bijvoorbeeld een huismeester die praktische zaken regelt in geval van pech, onderhoud en schoonhouden.

Wanneer de gemeentelijke parkeernorm voor de gemiddelde woning aan de Molen en De Kokermolen wordt gecorrigeerd op basis van de inzet van deelauto's leidt dit tot een norm van (afgerond) 0,7 voor bewoners en 0,3 voor bezoekers. Dit is enkel op basis van correctie naar deelauto's, geen rekening houdend met de ligging of leeftijd van de

doelgroep, zoals in de vorige paragrafen aangegeven. Zie de parkeerberekeningen in bijlage 1.

4 Conclusie

Uitgaande van de vigerende parkeernormen van de gemeente Houten moet bij realisatie van de 112 woningen aan De Molen en de Kokermolen rekening worden gehouden met een gemiddelde parkeernorm van ca. 0,9 parkeerplaats per woning voor bewoners en 0,3 parkeerplaats per woning voor bezoekers. Dit is exclusief de parkeervraag van de tandartspraktijk. Argumenten om de parkeernorm voor deze ontwikkeling voor bewoners naar beneden bij te stellen zijn:

- Het **bereikbaarheidsprofiel van de ontwikkellocatie** door de ligging van de locatie in de schil van het centrumgebied: dicht bij het centrum en treinstation dan andere wijken van Houten waarvoor dezelfde parkeernorm geldt. Daardoor is het aannemelijk dat de parkeervraag op deze locatie lager ligt dan waar de norm vanuit gaat;
- Het **mobiliteitsprofiel van de specifieke doelgroep** van de woningen aan De Molen en de Kokermolen met relatief veel jonge mensen en alleenstaanden wat leidt tot een lager autobezit dan het gemiddelde waarvan de gemeentelijke parkeernormen uitgaan.
- **Toepassing van bijzondere mobiliteitsmaatregelen.** Wonam zet voor haar ontwikkeling in op het stimuleren van fietsgebruik met een inpandige berging met 3 fietsparkeerplaatsen per woning. Daarnaast stimuleert Wonam het gebruik van deelauto's door de bewoners van de appartementen in het complex.

In hoofdstuk 3 zijn de afzonderlijke effecten van het bereikbaarheidsprofiel, het mobiliteitsprofiel en van de inzet van deelauto's op de gemeentelijke parkeernorm berekend. Voor de tandartspraktijk houden we in de berekeningen ook rekening met het bereikbaarheidsprofiel van de ontwikkellocatie, niet met specifieke doelgroepen of bijzondere mobiliteitsmaatregelen. Wanneer rekening wordt gehouden met het gecombineerde effect van zowel een ander bereikbaarheidsprofiel, als van een ander mobiliteitsprofiel, als van de inzet op deelauto's kan voor deze ontwikkeling een parkeernorm worden gehanteerd van (afgerond) 0,5 parkeerplaats per woning voor bewoners, (afgerond) 0,3 parkeerplaats per woning voor bezoekers en van 1,9 parkeerplaats per behandelkamer van de tandartspraktijk. De berekening hiervan is opgenomen in bijlage 1 van deze notitie.

Zonder rekening te houden met dubbelgebruik van de parkeerplaatsen door bewoners, bezoekers van bewoners en bezoekers van de tandartspraktijk zijn er voor deze ontwikkellocatie 88 parkeerplaatsen nodig. Rekening houdend met dubbelgebruik van de parkeerplaatsen door zowel bewoners als bezoekers van bewoners en bezoekers van de tandartspraktijk zijn er voor deze ontwikkellocatie 72 parkeerplaatsen nodig.

De ontwikkelaar is van plan 86 parkeerplaatsen te realiseren. Dat leidt op de maatgevende momenten tot een overschot van 14 parkeerplaatsen.

NB. Het aandeel bezoekersparkeren van de tandartspraktijk is conform de parkeernormen 50% van de parkeervraag, de andere 50% is voor het personeel. Voor deze bezoekers van de tandartspraktijk zijn op de voor de praktijk maatgevende momenten 4 parkeerplaatsen nodig die toegankelijk moeten zijn voor deze bezoekers.

Bijlage 1 Parkeerberekeningen

Gemeentelijke norm

Parkeerbalans conform gemeentelijke parkeernormen, uitgaande van 112 woningen en een gemiddelde parkeernorm van (afgerond) 0,9 parkeerplaats per woning voor bewoners, 0,3 parkeerplaats per woning voor bezoekers en 2,2 parkeerplaats per behandelkamer van de tandartspraktijk.

	zonder dubbelgebruik	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
woningen bewoners	96.9	48.5	48.5	87.2	96.9	87.2	58.1	77.5	67.8
woningen bezoekers	33.6	3.4	6.7	26.9	0.0	26.9	20.2	33.6	23.5
tandartspraktijk	8.8	8.8	6.6	0.9	0.0	0.9	0.9	0.9	0.9
parkeervraag (afgerond)	140	61	62	115	97	115	80	112	93

Tabel B-1: Parkeerbalans conform gemeentelijke parkeernormen (roze kader is maatgevende moment)

Rekening houdend met enkel het bereikbaarheidsprofiel van de ontwikkellocatie (exclusief de specifieke doelgroep en het stimuleren van het gebruik van deelauto's)

Toepassing van een gemiddelde parkeernorm van (afgerond) 0,7 parkeerplaats per woning voor bewoners, 0,3 parkeerplaats per woning voor bezoekers en 1,9 parkeerplaats per behandelkamer van de tandartspraktijk.

	zonder dubbelgebruik	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
woningen bewoners	78.3	39.2	39.2	70.5	78.3	70.5	47.0	62.6	54.8
woningen bezoekers	33.6	3.4	6.7	26.9	0.0	26.9	20.2	33.6	23.5
tandartspraktijk	7.6	7.6	5.7	0.8	0.0	0.8	0.8	0.8	0.8
parkeervraag (afgerond)	120	51	52	99	79	99	68	97	80

Tabel B-2: Parkeerbalans voor De Molen en de Kokermolen waarbij is uitgegaan van de normen voor de zone 'Schil centrum', zoals weergegeven in tabel 3.1.

Rekening houdend met enkel de specifieke doelgroep (exclusief het effect van het bereikbaarheidsprofiel en het stimuleren van het gebruik van deelauto's)

Toepassing van een gemiddelde parkeernorm van (afgerond) 0,7 parkeerplaats per woning voor bewoners, (afgerond) 0,3 parkeerplaats per woning voor bezoekers en 2,2 parkeerplaats per behandelkamer van de tandartspraktijk.

	zonder dubbelgebruik	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
woningen bewoners	83.3	41.7	41.7	75.0	83.3	75.0	50.0	66.7	58.3
woningen bezoekers	28.9	2.9	5.8	23.1	0.0	23.1	17.3	28.9	20.2
tandarts	8.8	8.8	6.6	0.9	0.0	0.9	0.9	0.9	0.9
parkeervraag (afgerond)	122	54	55	99	84	99	69	97	80

Tabel B-3: Parkeerbalans met een correctie voor de specifieke doelgroep (roze kader is het maatgevende moment)

Rekening houdend met enkel het stimuleren van het gebruik van deelauto's (exclusief effect van bereikbaarheidsprofiel en de specifieke doelgroep)

Toepassing van een gemiddelde parkeernorm van (afgerond) 0,7 parkeerplaats per woning voor bewoners, 0,3 parkeerplaats per woning voor bezoekers en 2,2 parkeerplaats per behandelkamer van de tandartspraktijk.

	zonder dubbelgebruik	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
woningen bewoners	96.9	48.5	48.5	87.2	96.9	87.2	58.1	77.5	67.8
woningen bezoekers	33.6	3.4	6.7	26.9	0.0	26.9	20.2	33.6	23.5
Afname parkeervraag bewoners door deelauto's	-20.0	-10.0	-10.0	-18.0	-20.0	-18.0	-12.0	-16.0	-14.0
Parkeervraag stallen deelauto's	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0
Tandarts	8.8	8.8	6.6	0.9	0.0	0.9	0.9	0.9	0.9
parkeervraag (afgerond)	124	55	56	101	81	101	72	100	83

Tabel B-4: Parkeerbalans met een correctie voor de inzet op deelauto's (roze kader is het maatgevende moment)

Rekening houdend met zowel het bereikbaarheidsprofiel, als de specifieke doelgroep, als de inzet op het gebruik van deelauto's

		zonder dubbelgebruik	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Op basis van gemeentelijke parkeernormen	woningen bewoners	96.9	48.5	48.5	87.2	96.9	87.2	58.1	77.5	67.8
	woningen bezoekers	33.6	3.4	6.7	26.9	0.0	26.9	20.2	33.6	23.5
	tandarts	8.8	8.8	6.6	0.9	0.0	0.9	0.9	0.9	0.9
	<i>Subtotaal (afgerond)</i>	140	61	62	115	97	115	80	112	93
Correctie naar locatie	woningen bewoners	78.3	39.2	39.2	70.5	78.3	70.5	47.0	62.6	54.8
	woningen bezoekers	33.6	3.4	6.7	26.9	0.0	26.9	20.2	33.6	23.5
	tandarts	7.6	7.6	5.7	0.8	0.0	0.8	0.8	0.8	0.8
	<i>Subtotaal (afgerond)</i>	120	51	52	99	79	99	68	97	80
Correctie naar locatie én leeftijd	woningen bewoners	67.3	33.7	33.7	60.6	67.3	60.6	40.4	53.9	47.1
	woningen bezoekers	28.9	2.9	5.8	23.1	0.0	23.1	17.3	28.9	20.2
	tandarts	7.6	7.6	5.7	0.8	0.0	0.8	0.8	0.8	0.8
	<i>Subtotaal (afgerond)</i>	104	45	46	85	68	85	59	84	69
Correctie naar locatie, leeftijd en inzet op deelauto's	Afname parkeervraag bewoners door deelauto's	-20.0	-10.0	-10.0	-18.0	-20.0	-18.0	-12.0	-16.0	-14.0
	Parkeervraag stallen deelauto's	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0
TOTAAL	parkeervraag (afgerond)	88	39	40	71	52	71	51	72	59
	parkeeraanbod	86	86	86	86	86	86	86	86	86
	overschot/tekort	-2	47	46	15	34	15	35	14	27

Tabel B-5: Parkeerbalans inclusief correctie voor bereikbaarheidsprofiel van de locatie, mobiliteitsprofiel van de specifieke doelgroep en de inzet op deelauto's (roze kader is het maatgevende moment)

Bijlage 2 Onderbouwing van het effect van autodelen

De publicatie 'Mijn auto, jouw auto, onze auto - Deelautogebruik in Nederland: omvang, motieven en effecten' uit december 2015 van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) geeft een uitgebreid overzicht met ontwikkelingen in binnen- en buitenland, omvang en gebruik van de deelauto, motivaties, ervaringen en voorkeuren, succesfactoren van deelauto-concepten, effecten van autodelen en een blik op de toekomst.

In deze publicatie concludeert het KiM: 'De autodelers in Nederland bezitten nu ruim 30% minder auto's dan voordat ze met autodelen begonnen' (inleiding hoofdstuk 6). Deze conclusie wordt gebaseerd op een aantal elementen. Aan het begin van paragraaf 6.2 staat: 'Sinds respondenten met autodelen zijn gestart, is hun autobezit afgenomen van gemiddeld 0,85 auto's per huishouden naar 0,72 auto's per huishouden (figuur 6.1).' Dit is een afname van 15%.

Vervolgens staat in paragraaf 6.2: 'Een groot deel van het deelautogebruik vormt een alternatief voor de aanschaf van een eigen auto. Dat zegt 20% van de autodelers die huren via een organisatie en 40% van de autodelers die huren via een particulier (figuur 6.2). [...] Bovendien gaf 37% van de mensen die wel een auto hadden, aan een extra auto te hebben gekocht als ze niet waren gaan autodelen. De deelauto vervult voor hen blijkbaar de functie van tweede auto. Van de mensen die voorheen geen auto hadden, zou zonder de deelauto 8% wel een eigen auto hebben gekocht.' Het KiM concludeert daarom: 'Als we ook de niet-waarneembare effecten meenemen, is het autobezit van de respondenten gedaald van 1,08 in het nulalternatief naar 0,72 auto's per huishouden nu: een daling, dus, van 0,36 auto's per huishouden.' En dat is een afname van 33%.

Vervolgens worden in paragraaf 6.2 andere onderzoeken aangehaald, waaruit ook een duidelijke daling van het autobezit blijkt.

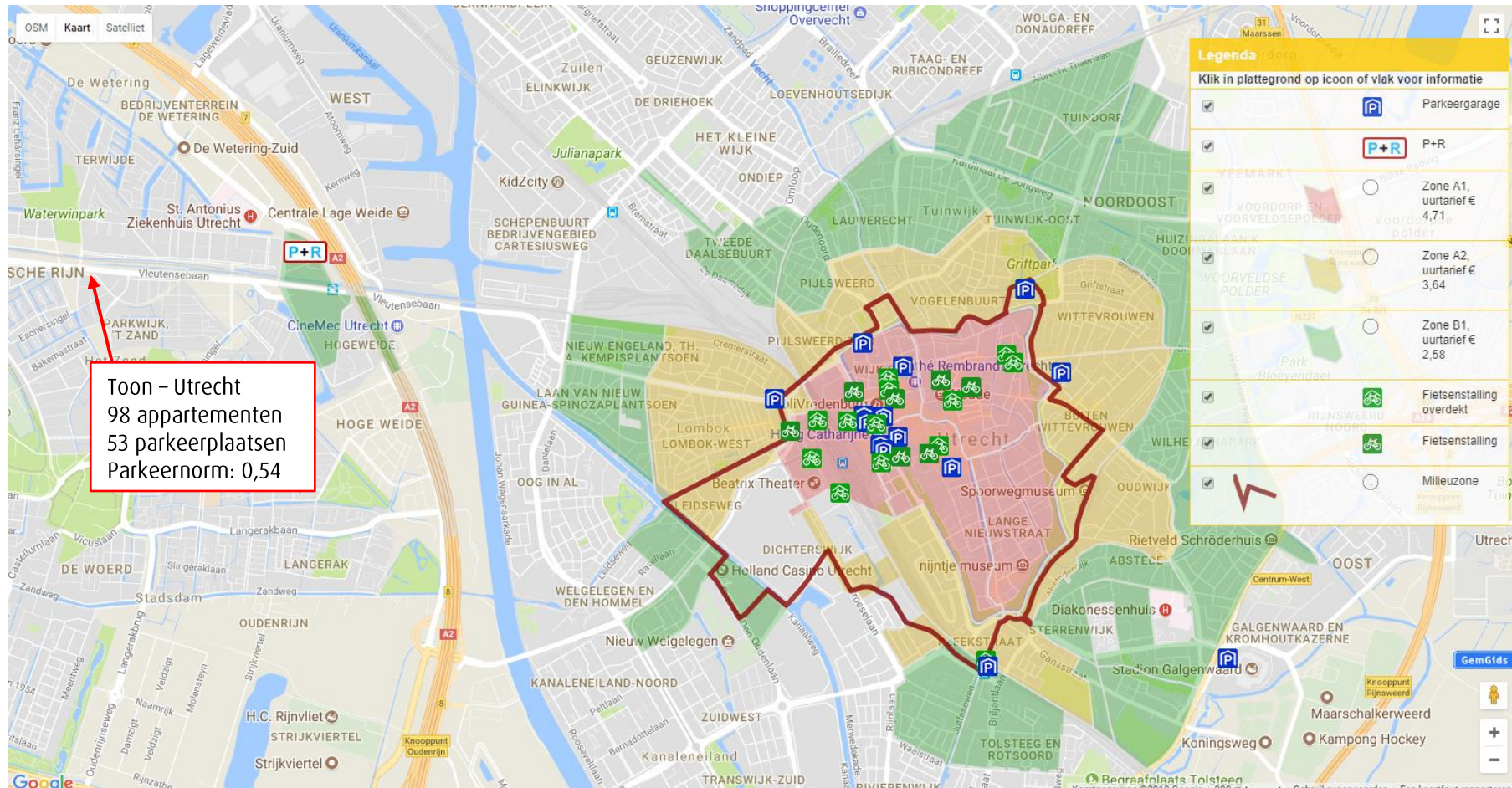
Het KiM stelt ook 'grote veranderingen in de persoonlijke levenssfeer, zoals samenwonen, een scheiding, een nieuwe baan, of het krijgen van een kind, zijn vaak aanleiding om ingesloten mobiliteitskeuzes te heroverwegen' (paragraaf 6.1). Juist het verhuizen naar een nieuwe woning betekent dat de bewoners een nieuwe mobiliteitskeuze moeten maken.

Voor een maximaal effect is het uiteraard belangrijk dat het autodelen zo eenvoudig mogelijk gemaakt wordt. Dit betekent onder meer dat:

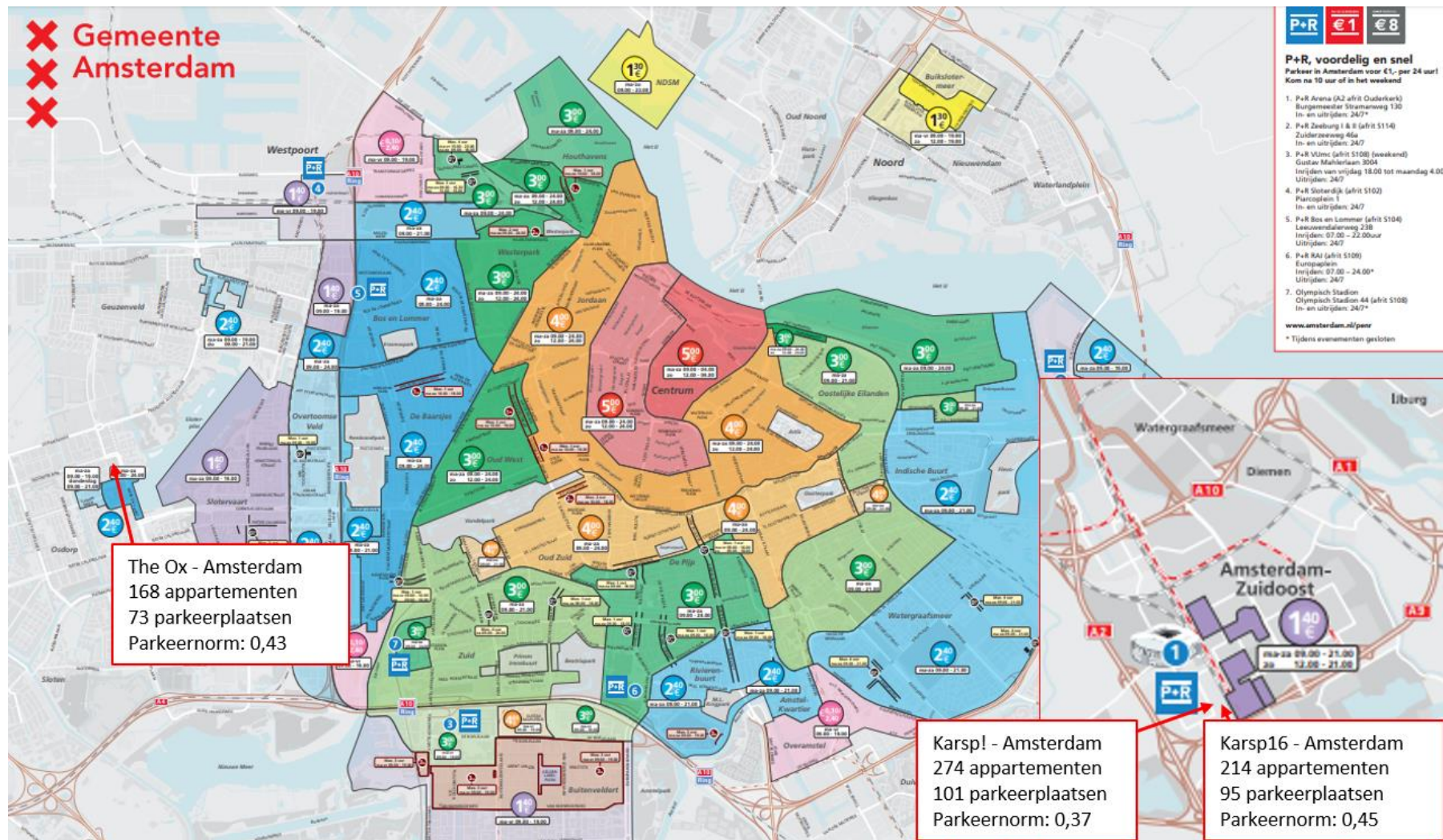
- de deelauto's binnen het complex beschikbaar moeten zijn;
- er variëteit is in het aanbod van deelauto's;
- bewoners automatisch lid zijn van de deelauto via bijvoorbeeld de Vereniging van Eigenaren of via de servicekosten, waardoor alleen voor het daadwerkelijke gebruik wordt betaald en mensen zich mede-eigenaar voelen.

Bijlage 3 Referentieprojecten Wonam in niet-gereguleerde gebieden

Utrecht



Amsterdam

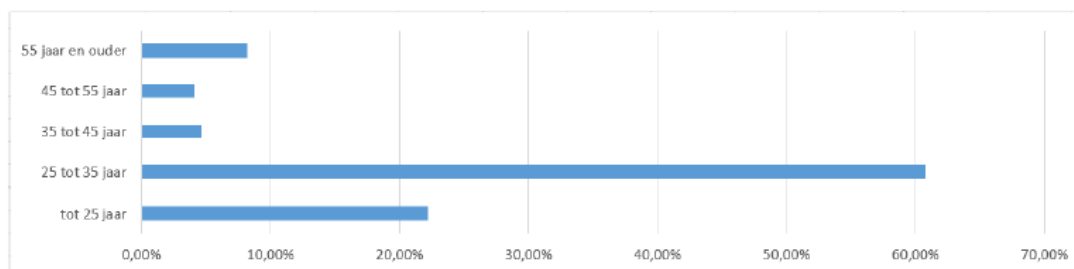


Bijlage 4 Factsheet huurders project Citadel Houten

Overzicht type woningen

Type	Aantal woningen	Gemiddeld GO
Twee kamer app	63	43-79
Drie kamer app	47	60-87
Vier kamer app	13	78-112
Vijf kamer app	1	102
Totaal woningen	124	

Leeftijdscategorieën huurders



Huishoudenssamenstelling huurders

