

ir Sj Stienstra

Adviesbureau stedelijk verkeer bv

ZAANDAM

BADHUISWEG

Parkeeronderzoek parkeerbehoefte starterswoningen



INHOUD

1.	Inleiding	3
2.	Ervaringen en maatschappelijke trends met betrekking tot parkeren bij sociale woningbouw	4
	Doelgroep starters	4
	Parkeren voor sociale woningbouw	4
	Ontwikkelingen in autobezit/ -gebruik	5
	Circulaire economie	7
	Urbanisatie	8
	Bezoekersparkeren	9
3.	Autobezit starters	11
	Autobezit en inkomen	11
	Effect van urbanisatiegraad	11
4.	Conclusies	13
	Parkeernormen	13
	Deelmobiliteit	13
	Verkenning parkeermogelijkheden	13

Vredenoord 133, 1852 WL Heiloo, tel.: 072 5338293, e-mail: stieverk@wxs.nl

1. Inleiding

Woningstichting Rochdale heeft het voornemen om in twee volumes appartementen te bouwen aan de Badhuisweg te Zaandam. Het gaat daarbij om 120 appartementen in de sociale huursector, vooral gericht op de doelgroep starters. Om de juiste doelgroep te bereiken wordt gestuurd op de oppervlakte van de woningen (gemiddeld circa 50 m²), en de daarbij behorende maximum inkomenseis.

De haalbaarheid van het project hangt mede af van het aantal parkeerplaatsen dat moet worden gerealiseerd. Wanneer onverkort de parkeernorm van de gemeente Zaanstad zou moeten worden gevolgd is de bouw van (dure) gebouwde, ondergrondse, parkeervoorzieningen vrijwel onontkoombaar.

Niet alleen worden daardoor de kosten van ontwikkeling van het project te groot, er bestaat ook een gerede kans dat een groot deel van deze parkeervoorzieningen ongebruikt zouden blijven, zoals onder andere blijkt uit ervaring van Rochdale met leegstand in bestaande parkeervoorzieningen in de nabijheid (De Helling: 40 parkeerplaatsen waarvan 26 verhuurd (35% leegstand); De Kiel: 31 parkeerplaatsen waarvan 3 verhuurd (91% leegstand).

De gemeente Zaanstad biedt in zijn Uitvoeringsnota Parkeren Zaanstad 2016 mogelijkheden om door middel van maatwerk rekening te houden met de specifieke parkeervraag van een project. De Uitvoeringsnota Parkeren beschrijft op welke wijze de gemeente Zaanstad bouwplannen toetst op het parkeren van auto's en fietsen, waarbij mogelijkheden voor maatwerk bij stedelijke ontwikkeling worden gegeven. Om te kunnen afwijken van de gemeentelijke parkeernormen dient de ontwikkelaar goed te wonderbouwen waarom hiertoe aanleiding is, en hoe een goede leefomgeving of ruimtelijke ordening gewaarborgd blijven.

Mits door de ontwikkelaar goed onderbouwd heeft het College van B&W de bevoegdheid om af te wijken van de parkeernorm, en toe te staan dat een lager aantal parkeerplaatsen wordt gerealiseerd. Indien dat onvoldoende soelaas biedt geeft het Uitvoeringsplan Parkeren ook mogelijkheden om (indien beschikbaar) gebruik te maken van ruimte in het openbaar parkeeraanbod in de omgeving, afkoop van parkeerplaatsen in te zetten, vraag en aanbod op elkaar af te stemmen of meer in te zetten op openbaar parkeren.

Rochdale meent dat er voldoende redenen zijn om voor de locatie Badhuisweg te onderzoeken of er gekomen kan worden tot een lagere parkeereis. Naast de algemene trend van een afnemende vraag naar parkeerruimte bij binnenstedelijke ontwikkeling van sociale huurwoningen (als gevolg van lager autobezit) wordt specifiek voor de locatie Badhuisweg gewezen op:

- De centrale ligging van het project: op korte afstand van het centrum van Zaandam en NS-station, daardoor goede toegang tot centrumvoorzieningen en openbaar vervoer.
- Beschikbaarheid van (nog onverhuurde) parkeercapaciteit in parkeergarage nabij.
- Lage parkeerdruk op de openbare parkeermogelijkheden in de nabije omgeving ('Het Eiland')

Rochdale heeft ir. Sj. Stienstra Adviesbureau stedelijk verkeer opdracht gegeven om (onderbouwd) te beoordelen wat voor deze ontwikkeling een redelijke parkeernorm kan zijn.

In dit rapport wordt in de eerste plaats ingegaan op ervaringen en maatschappelijke trends die van invloed zijn op de parkeervraag die voor de specifieke doelgroep (starters met relatief laag inkomen). Vervolgens wordt op basis van CBS-gegevens een analyse uitgevoerd van de relevante kenmerken van autobezit van de betreffende doelgroep. Het rapport wordt afgerond met een kwantificering van een toegespitste parkeernorm en enkele aanbevelingen.

2. Ervaringen en maatschappelijke trends met betrekking tot parkeren bij sociale woningbouw

Doelgroep starters

Het project Badhuisweg richt zich op de sociale huursector, mede door de maatvoering wordt ingezet op starters op de woningmarkt met een daarbij behorende maximum inkomenseis. In de praktijk komt deze inkomenseis neer op een doelgroep bestaande uit de 30% laagste inkomens.

In dit rapport wordt nagegaan wat dit betekent voor de mobiliteit, en in het bijzonder het autobezit voor deze doelgroep.

Het proefschrift van dr. L. Harms (2008) is gewijd aan de vraag welke maatschappelijke ontwikkelingen van invloed zijn op de vraag naar mobiliteit, welke verschillen in mobiliteit er bestaan tussen bevolkingsgroepen en welke beweegredenen burgers hebben om onderweg te zijn¹. Ook voor parkeren zijn dit relevante vragen; ontwikkelingen in mobiliteit leiden tot gevolgen voor parkeren en beïnvloeden de omvang van de parkeervraag, de locatie waar de parkeervraag zich voordoet en de (kwaliteits-)eisen die aan parkeren worden gesteld.

Ruimtelijke, sociaal-economische en demografische ontwikkelingen zijn belangrijke determinanten voor de ontwikkeling van de mobiliteit. Als aanvulling daarop moet zeker ook rekening worden gehouden met sociale en culturele trends als verklaring van mobiliteitsontwikkeling. Ook deze aspecten komen kort ter sprake in dit hoofdstuk.

Parkeren voor sociale woningbouw

De gemeente Zaanstad hanteert voor starterswoningen op de specifieke locatie (centrumlocatie B, zeer sterk stedelijk) een parkeernorm voor starterswoningen van 0,8 parkeerplaats per woning, waarvan 0,3 voor bezoekersparkeren. Zaanstad is daarmee een van de weinige gemeenten die specifiek voor starterswoningen een parkeernorm heeft ontwikkeld, veelal hanteren gemeenten in deze gevallen de (nog hogere) CROW-parkeerkentallen voor goedkope huurwoningen².

In het kader van het MIRT-onderzoek Binnenstedelijk bouwen is door Das en Jansen³ een inventarisatie gedaan onder 15 woningbouwcorporaties in Haaglanden. Daaruit bleek dat van het aantal -op basis van de gestelde normeringen- gerealiseerde parkeerplaatsen gemiddeld 62% niet door bewoners werd gebruikt. Een overzicht is weergegeven in tabel 1:

¹ Overwegend onderweg, de leefsituatie en de mobiliteit van Nederlanders; Lucas Harms, Sociaal en Cultureel Planbureau, 2008

² Andere gemeenten met aangepaste (lagere) parkeernormen voor starterswoningen zijn bijvoorbeeld Alkmaar (0,3 – 0,6 parkeerplaats voor woningen tot 45m²), Hoorn (0,8 parkeerplaats per woning voor huurwoningen, 1,0 voor starterskoopwoningen), Haarlem (Stack) en Bunnik

³ Slimme mobiliteit vraagt om slimmere parkeernormen; Martien Das en Barend Jansen, paper Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk, 24/25 november 2016, Zwolle

Tabel 1: inventarisatie parkeren bij woningbouwprojecten woningbouwcorporaties Haaglanden

project	Aantal woningen	Parkeerplaatsen			
		gebouwd	gebruikt door bewoners	verhuurd aan derden	leegstand
Zuigerstraat	26	35	10		25
Cabo Verde	111	81	31		50
Het Zamen	132	58	8		50
Waldorpstraat Den Haag	500	149	58		91
Eden, Den Haag	54	42	17	16	9
De Kroon, Den Haag	125	75	3	72	0
Maasstraat Den Haag	35	35	35 ⁴		0
Totaal	983	475	162	88	225

Meest opvallend is dat gemiddeld circa 62% van de gerealiseerde parkeerplaatsen niet door de bewoners wordt gebruikt. De plaatsen worden wel eens doorverhuurd, maar dat is in feite oneigenlijk gebruik (omdat de parkeerplaatsen zijn gebouwd met corporatiegeld). Verder merken Das en Jansen op dat de verhuurprijzen van de parkeerplaatsen ver uitstijgen boven de kosten van een straatparkeervergunning in de omgeving, die dan ook meestal wordt aangevraagd. Anderzijds ligt de verhuurprijs ver onder een rendabele huurprijs, waardoor de corporatie veel kosten moet maken, zowel voor de verhuurde als voor de leegstaande parkeerplaatsen.

Das en Jansen bevelen daarom meer actuele, op maat gesneden parkeernormen aan. Voor openbaar vervoer-georiënteerde ontwikkelingen (TOD, Transit Oriented Development) pleiten zij voor een parkeernorm van 0,3 parkeerplaats per woning.

De bevindingen van Das en Jansen zijn in lijn met de ervaringen van Rochdale dat ook bij veel van haar parkeervoorzieningen sprake is van aanmerkelijke leegstand. Specifiek in Zaandam gaat het bijvoorbeeld om twee complexen aan de oostoever van de Zaan : de garage bij De Helling (40 parkeerplaatsen waarvan 26 verhuurd) en de garage bij De Kiel (31 parkeerplaatsen waarvan 3 verhuurd).

Ontwikkelingen in autobezit/ -gebruik

Onderzoeksresultaten geven een indicatie dat velen -en met name jongere generaties (die een deel van de doelgroep 'starters' uitmaken)- tegenwoordig in hun vervoersgedrag minder op de auto zijn georiënteerd dan hun leeftijdsgenoten in het verleden. Deze omslag is al in de eerste jaren van deze eeuw ingezet, en kan daardoor niet alleen worden verklaard uit de stagnerende economische ontwikkeling sinds 2008. Van Wee geeft als een mogelijke verklaring dat jongeren van nu minder

⁴ Verhuur gekoppeld aan woningen

status ontlenden aan het bezit van een auto. De trein lijkt populairder te zijn geworden onder jongeren, mogelijk vanwege de mogelijkheid om voortdurend online te zijn⁵.

Deze ontwikkeling wordt niet alleen in Nederland geconstateerd, maar lijkt algemeen te zijn in meerdere Westeuropese landen. Onderzoek laat zien dat jongeren (twintigers, jonge dertigers) minder auto's bezitten dan voorgaande generaties, een lager autogebruik kennen, en vaker gebruik maken van verschillende vervoerwijzen (multimodality). Vooral bij jonge mannen zijn deze veranderingen waarneembaar, waardoor het verschil in vervoersgedrag tussen mannen en vrouwen bij jongeren veel kleiner is geworden. Als mogelijke oorzaken worden genoemd een structurele verandering in de populatie (hoger opleidingsniveau, meer in stedelijke woonomgevingen, afnemende arbeidsparticipatie in deze leeftijdsgroepen, latere gezinsvorming) en gedragsveranderingen (als gevolg van bijvoorbeeld hogere benzineprijzen, parkeer- en verkeerscongestie, OV-studentenkaarten, opkomst van car-sharing en ICT)⁶.

Uit een analyse van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) blijkt inderdaad dat ook in Nederland de jongvolwassenen (18-29 jaar) tussen 1995 en 2009 minder (auto-)mobiel zijn geworden, zowel voor het aantal verplaatsingen als voor het kilometrage⁷. De afgenomen automobilititeit van jongvolwassenen is het sterkst zichtbaar onder degenen die in stedelijke gebieden wonen. Zij gebruiken de auto minder en maken meer verplaatsingen met fiets en openbaar vervoer dan leeftijdsgenoten in 1995⁸.

Deze trend zet zich inmiddels ook voort voor andere leeftijdsgroepen. In de leeftijdsgroepen tot 40 jaar wordt in 2016, vergeleken met 2005, minder vaak gebruik gemaakt van de auto als vervoermiddel. Wel is in die periode de gemiddelde afstand per rit toegenomen. Door de leeftijdsgroep 40 tot 60 jaar is in de periode het gebruik van auto voor woon-werkverkeer weliswaar toegenomen, maar voor andere verplaatsingsmotieven is voor deze groep in de periode 2005 -2016 het aantal keren dat daarvoor de auto werd gebruikt eveneens afgenomen⁹.

Situationele factoren (toename aantal studerenden, wonen in een stedelijke omgeving) spelen hierbij een rol. De mate waarin de doelgroepen beschikken over een rijbewijs is daarentegen niet significant veranderd, en biedt daarmee dus geen verklaring voor de afgenomen automobilititeit.

Uit een analyse van data over autobezit naar leeftijdsklasse blijkt dat de eerder geconstateerde lagere automobilititeit zich ook vertaalt in dalend autobezit. Vergeleken met het voorgaande jaar is het autobezit van de diverse bevolkingsgroepen tussen 2005 en 2015 overwegend dalend, vooral bij de jongere leeftijdscategorieën (zie figuur 1). Sinds 2016 is de ontwikkeling relatief stabiel, met vooral in de oudere leeftijdscategorie (mobielere senioren) een geleidelijke groei.

⁵ Er is iets gaande in de mobiliteit van jongeren; interview met prof. Bert van Wee (TU Delft) in Bijlage Trends 2013, Verkeerskunde, december 2012

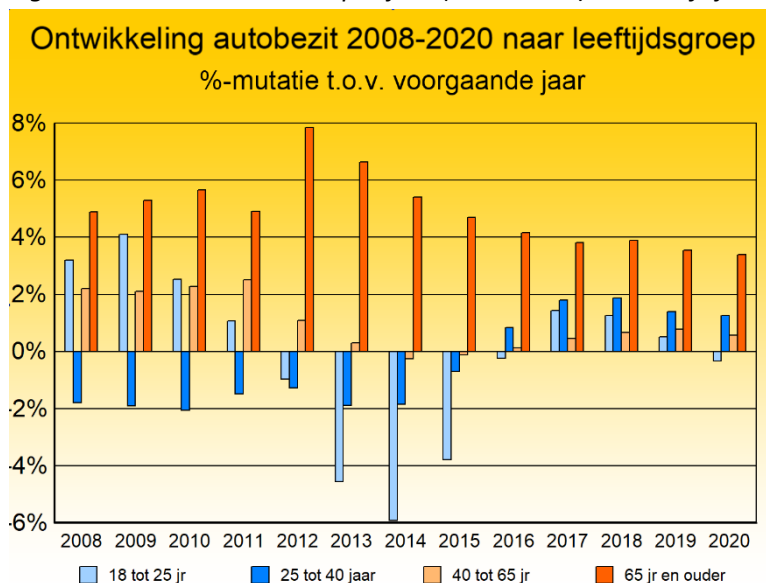
⁶ A new generation: travel trends among young Germans and Britons; Tobias Kuhminhof (universiteit Karlsruhe), Ralph Bühler (School of Public and International Affairs, USA), Joyce Dargay (University of Leeds), Transportation Research Board Annual Meeting 2011

⁷ Mobiliteitsbalans 2012; KiM Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, november 2012

⁸ Niet autoloos, maar auto later; KiM Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, mei 2014

⁹ Mobiliteitsbeeld 2017; KiM Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, 2017

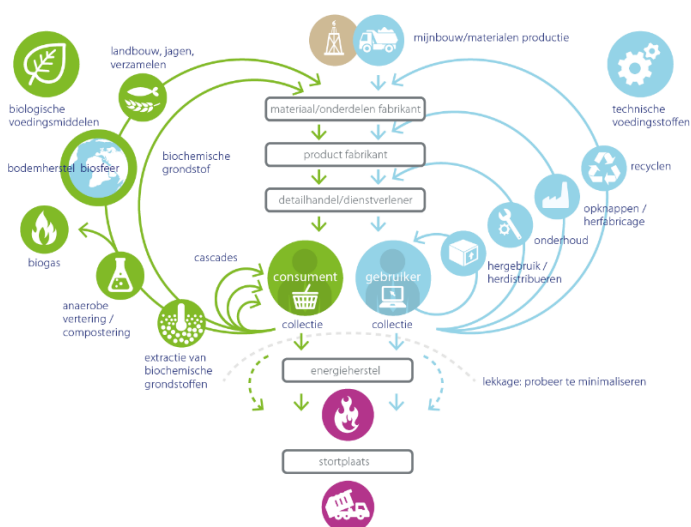
Figuur 5: Mutatie autobezit per jaar (2008-2020) naar leeftijdscategorie¹⁰



Circulaire economie

Daarnaast is het niet uitgesloten dat –in bredere zin- in de toekomst anders zal worden aangekeken tegen bezit van auto's en andere consumptiegoederen. Zowel in Nederland als wereldwijd begint de gedachte van de circulaire economie steeds meer ingang te vinden. De circulaire economie zet in op maximale herbruikbaarheid van producten en grondstoffen en voorkoming van waardevernietiging van (schaarse) grondstoffen. Het circulaire systeem bestaat uit twee kringlopen, een biologische en een technische. In de technische kringloop worden producten zo ontworpen dat deze na aan het eind van hun levenscyclus optimaal kunnen dienen als grondstoffenbron voor nieuwe producten¹¹. Door de Ellen MacArthur Foundation is dit verbeeld in het volgende schema:

Figuur 2: Schema circulaire economie (basis: Ellen MacArthur Foundation, via website RABO)



¹⁰ Bron data: CBS (2020)

¹¹ Towards a circular economy, an economic and business rationale for an accelerated transition; The Ellen MacArthur Foundation, 2012

Ook het concept van de deeleconomie, waarbij *gebruik* van consumptiegoederen in plaats van *bezit* daarvan centraal staat, past hierbij. Onder invloed van het streven naar meer duurzaamheid, meer aandacht voor het milieu en meer gezamenlijkheid, staan met name mensen jonger dan 35 jaar hiervoor open¹². Het gebruik van deelauto's maakt hiervan onderdeel uit, de gebruikers daarvan gaat het niet om het bezitten van een auto, maar om de toegang tot mobiliteit. De auto wordt op deze wijze een communicatieplatform dat toegang geeft tot activiteiten en interactie met anderen¹³.

Urbanisatie

De mogelijkheden voor een lagere parkeervraag zijn het grootst in een stedelijke omgeving. In de sterk verstedelijkte gebieden van ons land is het autobezit lager dan in de rest van Nederland. Bijna 50% van de huishoudens in sterk verstedelijkte gebieden heeft geen auto, tegen maar 5% van de huishoudens op het platteland¹⁴

In de stedelijke omgeving neemt het autobezit nauwelijks meer toe, zeker in de centrale gebieden in stedelijk gebied. Zo is in Rotterdam het autobezit in de afgelopen 10 à 15 jaar nauwelijks meer gegroeid en in sommige gebieden (o.m. het centrumgebied) gedaald. Dit blijkt uit tabel 2. Het autobezit in het centrum is het laagste (ruim de helft van alle huishoudens) en is de laatste jaren duidelijk afgenomen.

Tabel 2: Huishoudens met auto (Bron: Omnibus enquête Rotterdam)

Huishoudens met een auto	Gemiddeld 2001-2008	Gemiddeld 2009-2016
Rotterdam Centrum	62%	56%
Delfshaven	53%	57%
Overschie	77%	78%
Noord	64%	62%
Hillegersberg-Schiebroek	78%	79%
Kralingen-Crooswijk	63%	68%
Feijenoord	57%	63%
IJsselmonde	70%	71%
Pernis	(90%)	(79%)
Prins Alexander	76%	75%
Charlois	60%	61%
Hoogvliet	75%	74%
Hoek van Holland	89%	(84%)
Rozenburg	---	(83%)
Rotterdam totaal	67%	68%

¹² Onderzoeken van Moeller & Wittkowski (2010) en Chatterjee et al. (2013), aangehaald in 'Mijn auto, jouw auto, onze auto'; KiM Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, december 2015

¹³ Spraakmakers, Interview met Thomas Rau in Verkeerskunde 2012/6

¹⁴ Bron: KiM, Mobiliteitsbeeld 2017

Deels is dit verklaarbaar door de economische crisis, maar er lijken de laatste jaren ook structurele factoren mee te spelen: Met slimme ICT-middelen heeft de stedeling zonder auto een steeds groter scala aan alternatieven ter beschikking, naast OV, fiets, e-bike en scooter zijn deelauto's en deelfietsen zoals de OV-fiets in opkomst. Thuis- of onderweg werken wordt steeds gemakkelijker en mobiel zijn zonder eigen- of leaseauto was nog nooit zo gemakkelijk¹⁵.

De toepassingsmogelijkheden van deelsystemen en de beschikbaarheid van alternatieve vervoerwijzen zijn in de stedelijke omgeving het grootst. Wereldwijd is een trek naar de stad waarneembaar, en inmiddels woont meer dan de helft van de wereldbevolking in steden. In het bijzonder de ontwikkelde landen zijn sterk verstedelijkt. Ook in Nederland woont een groot deel van de bevolking in stedelijk gebied, en voor jong volwassenen, een van de deelgroepen binnen de starters geldt dat des te meer. In de periode van 1995 tot 2010 is het percentage jong-volwassenen dat in sterk stedelijk gebied woont gestegen van 44% naar 56%. Daarnaast woont nog een kleine 20% van de jong-volwassenen in matig stedelijke gebieden¹⁶.

Onderzoek in Haarlem liet zien dat historisch gegroeide parkeernormen voor woningen te hoog waren in verhouding tot de feitelijke parkeerbehoefte. Aanleiding tot het onderzoek was het sterke vermoeden dat m.n. voor sociale woningbouw te hoge parkeernormen van kracht waren in verhouding tot het feitelijke autobezit bij deze categorie woningen. Daarom heeft de gemeente Haarlem een gemeentebreed onderzoek uitgevoerd naar autobezit/ parkeerdruk bij sociale woningbouwlocaties¹⁷. Daaruit bleek inderdaad dat de parkeernorm voor sociale woningbouw kon worden verlaagd.

Door de verlaging van de parkeernorm voor sociale woningbouw ontstond daardoor echter een scheve verhouding met de parkeernormen voor overige woningcategorieën. Om die reden is het onderzoek uitgebreid naar het feitelijk autobezit bij de verschillende categorieën woningtypen en locatiemarkeringen, in relatie tot de voor die categorie geldende parkeernormen¹⁸.

Dit onderzoek in Haarlem toonde aan dat de daar gehanteerde parkeernormen in veel gevallen te hoog (en in sommige gevallen veel te hoog) waren in vergelijking met het feitelijk autobezit in de gemeente. Naar aanleiding daarvan heeft de gemeente Haarlem in 2019 haar parkeernormen voor woningbouw aangepast aan de feitelijke, op grond van het autobezit aangetoonde, parkeerbehoefte.

Bezoekersparkeren

Gebruikelijk wordt in de parkeernormen voor woningen, naast het bestanddeel voor het parkeren van de eigen auto, ook een aandeel van 0,3 parkeerplaats per woning wordt gereserveerd voor bezoekersparkeren. Deze raming is indertijd als algemene opslag opgenomen in de CROW-parkeerkencijfers. De indruk bestaat al geruime tijd dat deze aanname erg ruim is, maar onderzoeksgegevens ontbraken.

Door de introductie van digitale bezoekersregelingen in diverse gemeenten is de mogelijkheid ontstaan het feitelijk bezoekgedrag cijfermatig in beeld te brengen. Een eerste verkenning¹⁹ in een middelgrote stad in Nederland, en ook een breder opgezette studie in meerdere steden

¹⁵ Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets 2018, gemeente Rotterdam, 23 maart 2018

¹⁶ Bron: KiM; Niet autoloos, maar auto later

¹⁷ Van onbetaalbare parkeerplek naar betaalbare woning, Een analyse naar de parkeerbehoefte bij sociale huurwoningen; gemeente Haarlem, 2017

¹⁸ Analyse naar autobezit in Haarlem 2018; gemeente Haarlem, november 2018

¹⁹ Bron: Spark-Update nr 47, februari 2018

(gepresenteerd op het Colloquium Vervoerplanologisch Speurwerk, november 2021) bevestigen dit het vermoeden. Vooralsnog is echter besloten niet vooruit te lopen op de resultaten van deze ontwikkeling, en voor dit project voor bezoekersparkeren uit te gaan van de waarde van 0,3 parkeerplaats per woning als parkeerkengetal.

Bij de bepaling van de parkeerbehoefte moet niet alleen onderscheid worden gemaakt in een bewoners- en een bezoekerscomponent, maar moet er ook rekening mee worden gehouden dat het verloop in de tijd van de parkeerdruk van beide niet geheel parallel loopt; de parkeerbehoefte van bewoners zal maximaal zijn in de nacht, terwijl die van bezoekers pieken vertoont in de avonden en de weekenden. Voor de beide componenten zullen daarom verschillende aanwezigheidsprofielen moeten worden aangehouden

Voor de aanwezigheidspercentages van bewoners en bezoekers geeft CROW het volgende overzicht²⁰:

Tabel 3: aanwezigheidspercentages bewoners en bezoekers

		Aanwezigheidspercentages							
		WERKDAG					ZATERDAG		ZONDAG
	P-norm	ochtend	middag	avond	koopav.	nacht	middag	avond	middag
Wonen	bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
Wonen	bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%

²⁰ Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie; CROW-publicatie 317, Ede, 2012. In de jongste parkeerkencijfers (publicatie 381, CROW, december 2018) wordt voor bezoekersparkeren op zaterdagavond een lager aanwezigheidspercentage aangehouden, uitgaande van 0,3 pp/woning.

3. Autobezit starters

De in het voorgaande hoofdstuk beschreven ervaringen en ontwikkelingen geven aan dat het hanteren van een aangepaste parkeereis voor sociale huurwoningen beter aansluit bij de te verwachten (lagere) parkeerdruk. In dit hoofdstuk wordt op basis van CBS-gegevens²¹ een analyse uitgevoerd van de relevante kenmerken van autobezit van de doelgroep voor de woningen.

Autobezit en inkomen

De doelgroep voor het project Badhuisweg bestaat uit starters. Om de juiste doelgroep te bereiken wordt gestuurd op de oppervlakte van de woningen (gemiddeld circa 50 m²), en de daarbij behorende maximum inkomenseis. Het maximum (gezins-) jaarinkomen om in aanmerking te komen voor een woning in het project komt ongeveer overeen met een inkomen in de laagste 30% van alle inkomens.

Het CBS geeft data voor autobezit²² per voor gestandaardiseerde inkomens. Hierin worden schaalvoordelen die het gevolg zijn van het voeren van een gemeenschappelijke huishouding door middel van equivalentiefactoren verrekend, waardoor alle inkomens worden herleid tot het inkomen van een eenpersoonshuishouden (het gestandaardiseerd inkomen). Het autobezit wordt door het CBS gegeven per 20%-groep van gestandaardiseerde inkomens (zie tabel 4). In de laatste kolom wordt op basis van die gegevens het gemiddeld autobezit per huishouden geraamd.

Tabel 4: Huishoudens in bezit van auto per inkomensgroep

gestandaardiseerde inkomensgroep	Huishoudens in bezit van auto			Gemiddeld autobezit per huishouden
	één voertuig	twee voertuigen	Drie of meer voertuigen	
1 ^e 20%-groep	31,5%	5,2%	1,3%	0,46
2 ^e 20%-groep	51,1%	8,0%	1,4%	0,72
3 ^e 20%-groep	59,9%	16,4%	2,7%	1,01
4 ^e 20%-groep	55,8%	27,0%	5,2%	1,26
5 ^e 20%-groep	44,8%	37,4%	10,6%	1,52
Alle huishoudens	48,2%	18,8%	4,2%	0,99

Er van uitgaande dat de eerste 20%-groep en de (onderste) helft van de tweede groep gerekend kunnen worden tot de doelgroep voor de sociale huurwoningen kan hieruit een algemeen (gewogen) gemiddeld autobezit van 0,55 auto's per huishouden worden berekend.

Effect van urbanisatiegraad

Naast het inkomen van de doelgroep is ook de locatie van de woning een belangrijke invloedsfactor. Dit wordt uitgedrukt in de urbanisatiegraad van de omgeving, de verstedelijkingsgraad. Tabel 5 geeft een overzicht van autobezit naar stedelijkheidsgraad.

²¹ CBS Stat-line

²² Uit de toelichting van CBS op deze tabel blijkt dat dit inclusief gebruik van lease-auto's is.

Tabel 5: Huishoudens in bezit van auto naar urbanisatiegraad

urbanisatiegraad	Huishoudens in bezit van auto			Gemiddeld autobezit per huishouden
	één voertuig	twee voertuigen	Drie of meer voertuigen	
zeer sterk stedelijk	40,6%	10,2%	1,8%	0,67
sterk stedelijk	49,6%	18,2%	3,5%	0,97
matig stedelijk	51,7%	22,8%	5,1%	1,13
weinig stedelijk	51,7%	24,6%	6,4%	1,21
niet stedelijk	51,0%	25,8%	7,6%	1,26
Nederland totaal	48,2%	18,8%	4,2%	0,99

De onderzoekslocatie ligt op Het Eiland, deze wijk heeft een adressendichtheid van ruim boven de 2500 adressen per km² (in 2020 was dat 3018 adressen per km²) en valt daarmee in de categorie zeer sterk stedelijk.

4. Conclusies

Parkeernormen

Uitgaande van de CBS-data voor het autobezit van de doelgroep voor het project Badhuisweg (inkomens tot ca € 36.000), en rekening houdend met de locatiemarkers van de locatie (autobezit in zeer sterk stedelijke gebied ca 2/3 van het Nederlands gemiddelde) kan voor project een autobezit van $(0,55 * 2/3 =) 0,37$ per woning worden berekend. Dit is de basis voor een reële parkeernorm voor de woningen.

Daarbij moet ook rekening worden gehouden met parkeerplaatsen voor bezoekers. Daarvoor wordt uitgegaan van 0,3 parkeerplaatsen per woning.

Een deel van de woningen (ca 20) wordt ingericht als zorgwoningen met een zorgcomponent. Gezien de doelgroep kan daarvoor worden uitgegaan van een eigen autobezit van 0.

Omdat de parkeernormering voor woningbouw bestaat uit twee componenten, nl. bewonersparkeren en bezoekersparkeren (elk met hun eigen aanwezigheidsprofiel), wordt daarmee de parkeernorm voor het project 0,67 parkeerplaats per woning, waarvan 0,3 voor bezoekersparkeren.

Voor de woningen met zorgcomponent (alleen bezoekersparkeren) wordt de parkeernorm dan 0,3 parkeerplaats per woning

Deelmobiliteit

In de planopzet wordt er van uitgegaan dat er in het project plaats zal zijn voor een tweetal deelautoplaatsen.

Onderzoek geeft aan dat het aantal particuliere auto's (=parkeerplaatsen in de woonomgeving) dat wordt vervangen door één deelauto minimaal 4 bedraagt, en kan oplopen tot (meer dan) het dubbele. De gebruikelijke rekeneenheid '1 deelautoplaats vervangt 4 reguliere parkeerplaatsen' is in het licht van deze onderzoeksresultaten dus aan de conservatieve kant. Een belangrijke overweging daarbij is dat deze rekenmethode inmiddels ook een basis vindt in de jurisprudentie.

Door de inzet van 2 deelauto's neemt de netto parkeerbehoefte dus af met 6 parkeerplaatsen (8 'reguliere' parkeerplaatsen worden vervangen door 2 plaatsen voor deelauto's)

Verkenning parkeermogelijkheden

Uitgaande van een bouwvolume van 120 (sociale huur-)woningen, waarvan een deel met een zorgcomponent, en rekening houdend met deelmobiliteit, dienen 67 parkeerplaatsen te worden gerealiseerd.

Het bouwplan voorziet in 55 parkeerplaatsen op eigen terrein bij de Badhuisweg. Verder worden 4 parkeerplaatsen elders op eigen terrein van Rochdale voorzien (aan het Halligen) en worden 8 parkeerplaatsen toegevoegd op de Badhuisweg. De parkeerbalans is daarmee sluitend.