

Parkeeronderzoek sociale huurwoningen

Een onderzoek naar passende
parkeernormen voor sociale
huurwoningen in de BUCH-gemeenten

Opdrachtgever

Titel rapport

Kenmerk

Datum publicatie

Status

Kennemer Wonen

Parkeeronderzoek sociale huurwoningen

013754.20230213.R1.03

31 maart 2023

Definitief

© Copyright Goudappel BV 31 maart 2023

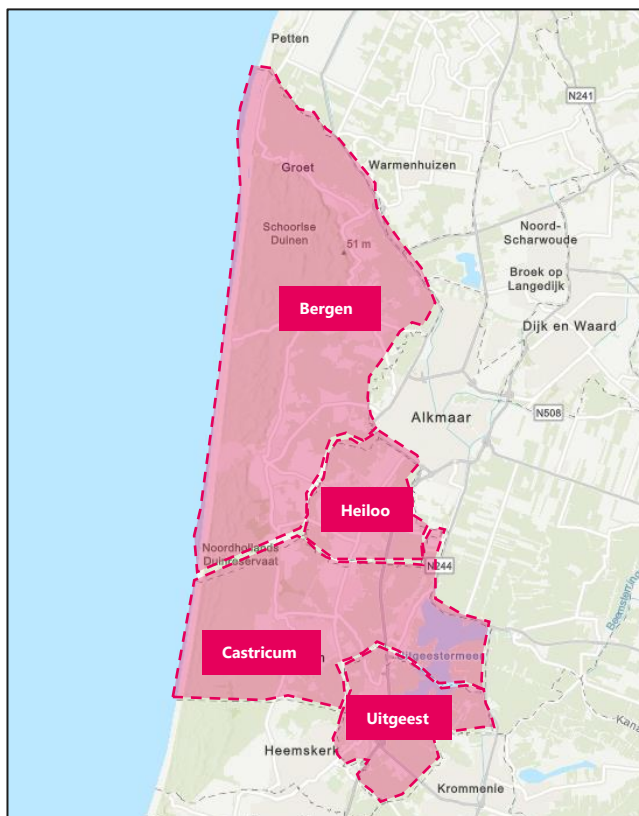
Inhoudsopgave

1. Inleiding	1
1.1 Aanleiding	1
1.2 Vraagstelling	2
2. Onderzoeksverantwoording	3
2.1 Aanpak CBS-microdata	3
2.2 Bezoekersparkeren	4
2.3 Ouderenwoningen	5
3. Gemeente Bergen	6
3.1 Parkeernormen sociale woningbouw en gebiedsindeling	6
3.2 Passende parkeernormen Bergen	8
4. Gemeente Uitgeest	11
4.1 Parkeernormen sociale woningbouw en gebiedsindeling	11
4.2 Passende parkeernormen Uitgeest	12
5. Gemeente Castricum	15
5.1 Parkeernormen sociale woningbouw en gebiedsindeling	15
5.2 Passende parkeernormen Castricum	17
6. Gemeente Heiloo	20
6.1 Parkeernormen sociale woningbouw en gebiedsindeling	20
6.2 Passende parkeernormen Heiloo	21
7. Conclusies	24
7.1 Bergen	24
7.2 Uitgeest	25
7.3 Castricum	26
7.4 Heiloo	27

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Kennemer Wonen is een woningbouwcorporatie die actief is in de BUCH-gemeenten (Bergen, Uitgeest, Castricum en Heiloo, zie figuur 1.1). De corporatie heeft in het kader van prestatieafspraken met de gemeenten besloten om samen onderzoek te doen naar de vigerende parkeernormen bij sociale huurwoningen. In de prestatieafspraken, jaar activiteiten 2022, staat dat de BUCH-gemeenten en Kennemer Wonen gezamenlijk een onderzoek laten uitvoeren naar het autobezit bij sociale huurwoningen. Zo kan gezamenlijk tot een optimale balans gekomen worden van vraag en aanbod aan parkeerplaatsen. Momenteel hebben de BUCH-gemeenten ieder een eigen parkeerbeleid. In Castricum en Bergen is recent nieuw parkeerbeleid vastgesteld (december 2020). In Uitgeest en Heiloo is het parkeerbeleid ouder, maar wordt wel een nieuwe nota voorbereid. Voor alle gemeenten geldt dat de parkeernormen zijn/worden aangepast op basis van de meest recente CROW-parkeerkencijfers.



Figuur 1.1: Ligging van de BUCH-gemeenten

Achtergrond

In Nederland moeten de komende jaren tot 2030 bijna 1 miljoen woningen worden gebouwd. Deze woningen worden veelal in (binnen-)stedelijk gebied gerealiseerd. Omdat de ruimte in deze gebieden schaars is dient efficiënt te worden omgegaan met de beschikbare ruimte. Bovendien brengen (ondergrondse) parkeerplaatsen hoge kosten met zich mee wat de rendabiliteit van woningbouwprojecten onder druk zet. Ook is het aanleggen van (onnodig) veel parkeerplaatsen zonde van de investering en schaarse ruimte. Deze ruimte kan namelijk beter benut worden door bijvoorbeeld groenvoorzieningen. Zodoende speelt parkeren een bepalende rol in het kader van duurzame verstedelijking.

De laatste jaren is er veel onderzoek gedaan naar de verhouding tussen parkeernormen en de daadwerkelijke behoefte aan parkeerplaatsen. Een belangrijke graadmeter voor de hoogte van de parkeernorm is het autobezit. Uit onderzoek blijkt dat er in de praktijk vaak 'lucht' zit tussen de parkeernorm en het daadwerkelijke autobezit. Dit verschil is het grootst bij sociale huurwoningen en bij gestapelde woningen (appartementen).

Bezoekersparkeren

Bij de parkeernormen van woningen is meestal een bezoekersnorm inbegrepen. Vaak bedraagt de bezoekersparkeernorm 0,3 parkeerplaatsen per woning. Deze norm komt overeen met het parkeerkencijfer voor bezoekers van CROW. Deze norm is ooit 'arbitrair' vastgesteld en maakt geen onderscheid naar woningtypes en ligging (terwijl voor het bewonersdeel hierin wél onderscheid wordt gemaakt). Uit recente onderzoeken¹ blijkt ook dat de bezoekersparkeernorm van 0,3 parkeerplaatsen vaak te hoog is, en dat kan worden volstaan met een lagere bezoekersnorm.

1.2 Vraagstelling

In de prestatieafspraken met de BUCH-gemeenten staat dat onderzoek dient te worden of en in welke mate het actuele autobezit van bewoners van sociale huurwoningen aansluit bij de vigerende parkeernormen, zodat gekomen wordt tot een optimale parkeercapaciteit afgestemd op de beoogde doelgroep en de locatie. Zo wordt de schaarse plancapaciteit optimaal benut en worden financiële middelen efficiënt ingezet.

Daarom heeft Kennemer Wonen aan Goudappel BV gevraagd om te onderzoeken in hoeverre het daadwerkelijke autobezit in de BUCH-gemeenten afwijkt van de betreffende parkeernormen. Daarbij is ook de bezoekersparkeernorm bij woningen en de gebiedsindeling van de gemeentelijke parkeernormen onderzocht. In het voorliggende rapport zijn de gehanteerde aanpak, uitgangspunten en conclusies toegelicht.

¹ Parkeerkencijfers voor bezoek aan bewoners: de grote onbekende, bijdrage aan CVS-congres (november 2021)

¹ A new perspective on residential parking policy, TU Delft (augustus 2021)

2. Onderzoeksverantwoording

2.1 Aanpak CBS-microdata

Goudappel heeft over te hoge parkeernormen voor sociale woningbouw in vakliteratuur al een aantal publicaties geschreven. In het kort komt de boodschap er op neer dat bij sociale woningbouw in het algemeen en bij niet-grondgebonden sociale woningbouw (appartementen) in het bijzonder, vaak te veel parkeerplaatsen gerealiseerd worden. Dit leidt tot onnodig hoge kosten die businesscases van ontwikkelingen onder druk zetten en tot onnodig ruimtegebruik voor parkeervoorzieningen leiden. 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 up-to-date zijn (lees: niet goed aansluiten bij het daadwerkelijke autobezit) of die niet goed aansluiten bij het type woning dat gerealiseerd wordt. Denk bijvoorbeeld aan één parkeernorm voor alle appartementen terwijl er in de praktijk een groot verschil zit in autobezit van bewoners bij sociale huurappartementen en autobezit van bewoners bij (dure) koopappartementen.

Goudappel heeft de laatste jaren veel onderzoek gedaan naar parkeernormen in Nederland in relatie tot het autobezit. Om dit verder te onderzoeken heeft Goudappel de beschikking over niet-openbare microdata op basis van CBS-gegevens over autobezit, die gekoppeld zijn aan woningtypen. Zo kan voor heel Nederland op gemeente-, wijk- en buurtniveau het autobezit gericht geanalyseerd worden. 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 50 m² gbo, 50-75 m² gbo, 75-100 m² gbo, 100-125 m² gbo en groter dan 125 m² 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 over in discussie te gaan met gemeenten over het aanpassen van de parkeernormen.

Inhoud van de data

De resultaten uit de data, zijn gebaseerd op berekeningen van Goudappel op basis van het combineren van gegevens uit eigen analysebestanden/bronnen met output van onderzoek op niet-openbare microdata van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS). Deze gaan over autobezit, woningvoorraad, type woningen, eigendomssituatie en inkomen. Voor de duidelijkheid wordt vermeld dat CBS-microdata altijd binnen de volledig afgesloten netwerk omgeving van het CBS blijft, en alleen resultaten van bewerkingen/statistische gegevens die niet naar personen te herleiden is (kunnen) worden geëxporteerd. En om in

deze gegevens de laatste mogelijke vorm van onthullingsgevaar naar huishoudens te voorkomen, zijn alle gegevens die betrekking hebben op minder dan tien huishoudens verwijderd. Ook zijn de aantallen huishoudens afgerond op vijftallen en het gemiddelde aantal auto's per huishouden is afgerond op 2 decimalen.

De gebruikte indeling van gemeente, wijk en buurt is conform de CBS-indeling van 2022. De stedelijkheidsgraad (omgevingsadressendichtheid) 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 ook inbegrepen in de data.

De data over 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 afloop mee naar huis nemen en voor de deur parkeren. Het aandeel van grijze/buitenlandse kentekens verschilt per buurt. Hiervoor wordt de data opgehoogd met een percentage. Ook voor de trend in autobezit wordt de data opgehoogd. Parkeernormen worden vaak voor langere tijd vastgesteld. Hierdoor wordt de trend in autobezit de afgelopen jaren, vertaald naar een ophoging van het autobezit dat blijkt uit de data. Zo wordt rekening gehouden met een (mogelijk) stijgende trend in autobezit de komende jaren.

2.2 Bezoekersparkeren

Waar bij parkeernormen voor het bewonersdeel onderscheid wordt gemaakt in stedelijkheid, locatie binnen een stad en woningtype is dat bij bezoekersparkeren niet het geval. Overal wordt steeds 0,3 parkeerplaats per woning gehanteerd (al zie je dit wel steeds meer veranderen). Uit onderzoek² blijkt dat het toepassen van 0,3 per woning leidt tot een onderbezetting van de parkeercapaciteit in het algemeen.

Het maatgevende moment voor parkeren in een woonomgeving is bij de aanwezigheidspercentages de werkdagavond. Dan is 90% van de bewonersauto's thuis en is het bezoekersparkeren op een niveau van 80%. De 10% afwezige bewonersauto's zouden dan elders per 4 woningen bijna 1 extra geparkeerde auto ($0,3 \times 80\% = 0,24$) genereren. Macro gezien zou dat betekenen dat het overall autobezit van Nederlandse huishoudens (totaal van 'thuis geparkeerd' en op bezoekadres geparkeerd) op die momenten dan hoger zou zijn dan het daadwerkelijke autobezit. Bovendien zijn de bewoners die 's-avonds weg zijn niet alleen op sociaal bezoek maar gaan ook naar sport/theater etc. waardoor deze auto's niet altijd bij woningen geparkeerd worden.

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

² A new perspective on residential parking policy, TU Delft (augustus 2021)

Er is in dit onderzoek dan ook een voorstel gedaan voor lagere bezoekersnormen. In minder stedelijke gebieden (zoals in de BUCH-gemeenten) wordt geadviseerd een norm van 0,15 aan te houden. Wij hebben in onze rapportage dit veiligheidshalve naar boven afgerond tot een bezoekersnorm van 0,2 parkeerplaatsen per woning.

2.3 Ouderenwoningen

Sommige sociale huurwoningen worden toegewezen aan specifieke doelgroepen zoals ouderen. Van ouderen is bekend dat het autobezit naar mate de leeftijd toeneemt, het autobezit (sterk) afneemt. Bewoners van 65 jaar bezitten tegenwoordig veel vaker een auto dan vroeger, waardoor 65-plussers over het algemeen een hoog autobezit hebben. De leeftijd waarop mensen verhuizen naar een specifieke ouderenwoning ligt ook hoger dan vroeger, waardoor het autobezit op latere leeftijd pas afneemt. In bijlage 1 is een onderbouwing opgenomen die ingaat op het afnemende autobezit bij ouderen. De bijbehorende reductiefactoren kunnen verrekend worden op de voorgestelde (passende) parkeernormen.

3. Gemeente Bergen

3.1 Parkeernormen sociale woningbouw en gebiedsindeling

De gemeente Bergen heeft in 2020 een nieuwe parkeernota vastgesteld (Nota Parkeernormen 2020). Hierin zijn parkeernormen opgenomen die van toepassing zijn bij ontwikkelingen in de gemeente. Bij voorkeur vindt het parkeren plaats op eigen terrein, ook in verband met het strandtoerisme en de parkeerbehoefte van deze toeristen. De parkeernormen zijn gebaseerd op de meest recente CROW-publicatie 381: 'Toekomstbestendig parkeren'.

Bij de vertaling van de parkeerkencijfers naar parkeernormen zijn diverse uitgangspunten gehanteerd. Qua stedelijkheidsgraad gaat de gemeente uit van:

- matig stedelijk in Bergen en Egmond aan zee;
- weinig tot niet stedelijk in de overige gebieden/plaatsen.

Vervolgens is een gebiedsindeling bepaald, waarbij onderscheid gemaakt wordt in de ligging ten opzichte van het centrum. Hierbij onderscheidt de gemeente Bergen 4 gebieden:

- centrum Bergen, Egmond aan Zee en Schoorl;
- schil Bergen en Schoorl en overige kernen;
- rest bebouwde kom;
- buitengebied.

Tot slot worden de parkeerkencijfers van CROW weergegeven in een bandbreedte. De keuze als parkeernorm in de gemeente binnen de bandbreedte is overal gelijk aan het gemiddelde. Hiervoor is gekozen omdat het autobezit aansluit bij het gemiddelde en het door de gemeente gevoerde parkeerbeleid. Een overzicht van de gehanteerde uitgangspunten is weergegeven in tabel 3.1.

gebied	ligging cf. CROW	keuze binnen de bandbreedte
centrum Bergen, Egmond aan Zee en Schoorl	centrum	gemiddeld
schil Bergen en Schoorl	schil centrum	gemiddeld
overige kernen	schil centrum	gemiddeld
rest bebouwde kom	rest bebouwde kom	gemiddeld
buitengebied	buitengebied	gemiddeld

Tabel 3.1: Gehanteerde uitgangspunten van de CROW-parkeerkencijfers in Bergen

In de woningindeling worden voor sociale huurwoningen twee soorten woningtypes onderscheiden, namelijk:

- huur, appartement < 95 m² (inclusief sociale huur);
- huur, huis <95 m² sociale huur.

Met deze woningindeling is er van uitgegaan dat een sociale huurwoning (grondgebonden) nooit groter is dan 95 m². Bij appartementen is één parkeernorm beschikbaar voor alle huurappartementen met een maximale oppervlakte van 95 m². In de praktijk blijkt dat er vaak een verschil is in autobezit waarbij een sociale huurappartement veelal een lager autobezit heeft dan een vrije sector huurappartement. In tabel 3.2 zijn de parkeernormen voor sociale huurwoningen in Bergen per gebied weergegeven. Deze parkeernormen zijn nog exclusief het bezoekersdeel.

gebied	huur, huis <95 m ² sociale huur	huur, appartement < 95 m ² (inclusief sociale huur)
centrum Bergen, Egmond aan Zee en Schoorl	0,7 parkeerplaats per woning	0,5 parkeerplaats per woning
schil Bergen, Schoorl en overige kernen	1,2 parkeerplaats per woning	1,0 parkeerplaats per woning
rest bebouwde kom	1,7 parkeerplaats per woning	1,5 parkeerplaats per woning
buitengebied	1,7 parkeerplaats per woning	1,5 parkeerplaats per woning

Tabel 3.2: Parkeernormen sociale huurwoningen in Bergen (bewonersdeel)

Bezoekersdeel

In de parkeernormen voor woningen is ook een bezoekersdeel inbegrepen. Deze bezoekersnormen dienen opgeteld te worden bij de bewonersnormen uit tabel 4.2. De gemeente Bergen maakt onderscheid in de hoogte van de bezoekersnorm, afhankelijk van de ligging ten opzichte van het centrum. De hoogte van de bezoekersnorm is per gebied weergegeven in tabel 3.3.

gebied	bezoekersnorm
centrum Bergen, Egmond aan Zee en Schoorl	0,2 parkeerplaats per woning
schil Bergen, Schoorl en overige kernen	0,2 parkeerplaats per woning
rest bebouwde kom	0,3 parkeerplaats per woning
buitengebied	0,3 parkeerplaats per woning

Tabel 3.3: Bezoekersnormen per gebied in Bergen

In hoofdstuk 3.2 is met het daadwerkelijke autobezit als uitgangspunt, bepaald wat de passende parkeernormen zijn voor sociale huurwoningen in de gemeente Bergen.

3.2 Passende parkeernormen Bergen

Op basis van de CBS-microdata is onderzocht wat het daadwerkelijke autobezit is bij sociale huurwoningen in de gehele gemeente Bergen. De data over autobezit is gebaseerd op CBS-microdata waarbij nog wel een bewerkingsslag nodig is. Zo is in deze data nog geen rekening gehouden 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 hieronder 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 ervaringscijfers van Goudappel blijkt dat het aandeel grijze en buitenlandse kentekens circa 8% is. Deze 8% dient daarom opgeteld te worden 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 Bergen met circa 3,6% is gestegen tussen 2015 en 2020³. Er is in dit onderzoek uitgegaan dat deze trend zich doorzet waardoor het autobezit uit de data met 3,6% wordt opgehoogd om rekening te houden met toekomstige trends in autobezit.

Autobezit in Bergen

Omdat de gemeente Bergen de gebiedsindeling niet gebaseerd heeft op de CBS-buurtindeling (soms bestaat een gebied uit slechts enkele straten), is voor deze gemeente gekozen om de gemiddelde parkeernorm voor heel de gemeente te vergelijken met het autobezit voor de gehele gemeente. Kijkend in tabel 4.2 is de gemiddelde parkeernorm voor bewoners bij:

- sociale huurhuizen (grondgebonden) 1,2 parkeerplaats per woning;
- sociale huurappartementen 1,0 parkeerplaats per woning.

De gemiddelde parkeernorm is gebaseerd op de 3 gebieden centrum, schil centrum en rest bebouwde kom, aangezien de parkeernormen voor rest bebouwde kom en buitengebied overal gelijk zijn. De gemiddelde parkeernorm is gelijk aan de parkeernormen in schil Bergen, Schoorl en overige kernen.

³ https://klimaatmonitor.databank.nl/Jive?sel_guid=010d3cc2-384f-45f4-b5a0-6aab540788a0

In tabel 3.4 zijn de passende parkeernormen voor het bewonersdeel van sociale huurwoningen in Bergen weergegeven, uitgesplitst naar rijwoningen en appartementen. Hierin zijn de percentages voor grijze/buitenlandse kentekens en de trend in autobezit al inbegrepen.

zone	type sociale huurwoning	bewonersdeel huidige parkeernormen	bewonersdeel o.b.v. autobezit
Bergen (gehele gemeente)	rijwoning	1,2	1,0
	appartement 0-50 m ²	1,0	0,6
	appartement 50-75 m ²	1,0	0,7
	appartement > 75 m ²	1,0	0,8

Tabel 3.4: Passende parkeernormen voor bewoners van sociale huurwoningen in de gemeente Bergen

Wanneer de relatieve verschillen per gebied in de huidige parkeernormen worden vertaald naar het gemiddelde autobezit, komt men tot de passende parkeernormen voor bewoners zoals weergegeven in tabel 3.5. Wat hierbij wel opvalt zijn de grote verschillen in de hoogte van de parkeernorm tussen de gebieden onderling. Zo zijn de parkeernormen voor het centrumgebied tot wel 50% lager en in de rest bebouwde kom en buitengebied tot wel 50% hoger dan de parkeernormen in schilgebied. Uit het parkeerbeleid is niet op te maken waar de huidige verschillen op zijn gebaseerd. Nader onderzoek dient uit te wijzen waarom de relatieve verschillen tussen de gebieden onderling zo hoog zijn.

zone	type sociale huurwoning	huidige parkeernormen	passende parkeernorm o.b.v. autobezit
centrum Bergen, Egmond aan Zee en Schoorl	rijwoning	0,7	0,5
	appartement 0-50 m ²	0,5	0,3
	appartement 50-75 m ²	0,5	0,4
	appartement > 75 m ²	0,5	0,4
schil Bergen, Schoorl en overige kernen	rijwoning	1,2	1,0
	appartement 0-50 m ²	1,0	0,6
	appartement 50-75 m ²	1,0	0,7
	appartement > 75 m ²	1,0	0,8
rest bebouwde kom	rijwoning	1,7	1,4
	appartement 0-50 m ²	1,5	0,9
	appartement 50-75 m ²	1,5	1,1
	appartement > 75 m ²	1,5	1,2
buitengebied	rijwoning	1,7	1,4
	appartement 0-50 m ²	1,5	0,9
	appartement 50-75 m ²	1,5	1,1
	appartement > 75 m ²	1,5	1,2

Tabel 3.5: Passende parkeernormen voor bewoners van sociale huurwoningen in Bergen naar gebiedsindeling

Uit de tabel blijkt dat de vigerende parkeernormen veelal hoger liggen dan het daadwerkelijke autobezit, vooral bij de sociale huurappartementen.

In tabel 3.6 zijn de parkeernormen op basis van de CBS-microdata weergegeven inclusief bezoekersdeel en afgezet tegen de vigerende parkeernormen inclusief bezoekersdeel.

zone	type sociale huurwoning	huidige parkeernormen	passende parkeernorm o.b.v. autobezit
centrum Bergen, Egmond aan Zee en Schoorl	rijwoning	0,9	0,7
	appartement 0-50 m ²	0,7	0,5
	appartement 50-75 m ²	0,7	0,6
	appartement > 75 m ²	0,7	0,6
schil Bergen, Schoorl en overige kernen	rijwoning	1,4	1,2
	appartement 0-50 m ²	1,2	0,8
	appartement 50-75 m ²	1,2	0,9
	appartement > 75 m ²	1,2	1,0
rest bebouwde kom	rijwoning	2,0	1,6
	appartement 0-50 m ²	1,8	1,1
	appartement 50-75 m ²	1,8	1,3
	appartement > 75 m ²	1,8	1,4
buitengebied	rijwoning	2,0	1,6
	appartement 0-50 m ²	1,8	1,1
	appartement 50-75 m ²	1,8	1,3
	appartement > 75 m ²	1,8	1,4

Tabel 3.6: Passende parkeernormen voor sociale huurwoningen in Bergen (inclusief 0,2 parkeerplaats per woning voor bezoekers)

Conclusie

Uit het onderzoek blijkt dat binnen de gemeente Bergen het autobezit bij sociale huurwoningen veelal lager ligt dan de vigerende parkeernormen die op CROW-kencijfers zijn gebaseerd. Wel valt op dat de vigerende parkeernormen tot wel 50% verschillen tussen de gebieden onderling. Vervolgonderzoek kan uitwijzen hoe de huidige normen over de gebieden zijn verdeeld.

4. Gemeente Uitgeest

4.1 Parkeernormen sociale woningbouw en gebiedsindeling

De gemeente Uitgeest heeft in 2013 een parkeernota vastgesteld (Nota Parkeernormen 2013). Hierin zijn parkeernormen opgenomen die van toepassing zijn bij ontwikkelingen in de gemeente. De parkeernormen zijn gebaseerd op de (inmiddels verouderde) CROW-publicatie 317: 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie'. Zodoende kan met de analyse naar autobezit onderzocht worden in hoeverre de verouderde normen nog aansluiten bij de hedendaagse praktijk.

Bij de vertaling van de parkeerkencijfers naar parkeernormen zijn diverse uitgangspunten gehanteerd. Qua stedelijkheidsgraad gaat de gemeente uit van een 'weinig stedelijk' gebied.

Vervolgens is een gebiedsindeling bepaald, waarbij onderscheid gemaakt wordt in de ligging ten opzichte van het centrum. Hierbij onderscheidt de gemeente Uitgeest 3 gebieden:

- centrum Uitgeest (rondom de Middelweg);
- rest bebouwde kom Uitgeest;
- buitengebied.

Het gemeentebestuur heeft ervoor gekozen om alle woningen samen te voegen tot één categorie. Enkel voor kamerverhuur en een aanleunwoning/serviceflat geldt een aparte (lagere) parkeernorm. Sociale huurwoningen vallen zodoende per definitie onder de categorie 'woning'. De parkeernormen voor een woning zijn voor de rest bebouwde kom en het buitengebied gelijk. In tabel 4.1 zijn de parkeernormen voor sociale huurwoningen in Uitgeest per gebied weergegeven. Deze parkeernormen zijn nog exclusief een bezoekersdeel.

gebied	woning
centrum	1,0 parkeerplaats per woning
rest bebouwde kom	1,4 parkeerplaats per woning
buitengebied	1,4 parkeerplaats per woning

Tabel 4.1: Parkeernorm sociale huurwoningen⁴ in Uitgeest (bewonersdeel)

Bezoekersdeel

In de parkeernormen voor woningen is ook een bezoekersdeel inbegrepen. Deze bezoekersnormen dienen opgeteld te worden bij de bewonersnormen uit tabel 6.1. Overal in Uitgeest geldt dezelfde bezoekersnorm van 0,3 parkeerplaats per woning.

In hoofdstuk 4.2 is met het daadwerkelijke autobezit als uitgangspunt, bepaald wat de passende parkeernormen zijn voor sociale huurwoningen in de gemeente Uitgeest.

⁴ De parkeernorm geldt voor alle typen woningen; sociale huurwoningen vallen hier zodoende ook onder.

4.2 Passende parkeernormen Uitgeest

Op basis van de CBS-microdata is onderzocht wat het daadwerkelijke autobezit is bij sociale huurwoningen in de gehele gemeente Uitgeest. De data over autobezit is gebaseerd op CBS-microdata waarbij nog wel een bewerkingsslag nodig is. Zo is in deze data nog geen rekening gehouden 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 hieronder 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 ervaringscijfers van Goudappel blijkt dat het aandeel grijze en buitenlandse kentekens circa 8% is. Deze 8% dient daarom opgeteld te worden 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 Uitgeest met circa 4,5% is gestegen tussen 2015 en 2020⁵. In dit onderzoek is ervan uitgegaan dat deze trend zich doorzet waardoor het autobezit met 4,5% wordt opgehoogd om rekening te houden met een stijgende trend in autobezit.

Autobezit in Uitgeest

Op basis van de huidige gebiedsindeling van Uitgeest is onderzocht wat het autobezit is bij sociale huurwoningen per zone. Daarbij zijn per zone de volgende buurten inbegrepen:

- centrum = Oude Dorp⁶
- rest bebouwde kom = Bedrijventerrein, De Kleis, De Koog en Waldijk
- buitengebied = Buitengebied.

In tabel 4.2 zijn de passende parkeernormen voor het bewonersdeel van sociale huurwoningen in Uitgeest weergegeven. Hierin zijn de percentages voor grijze/buitenlandse kentekens en de trend in autobezit al inbegrepen.

⁵ https://klimaatmonitor.databank.nl/Jive?sel_guid=010d3cc2-384f-45f4-b5a0-6aab540788a0

⁶ Het centrum van Uitgeest zoals in de parkeernota is aangeduid is kleiner dan de buurt Oude Dorp. Het is echter niet mogelijk om de data te verfijnen tot enkel het centrumgebied van Uitgeest zoals aangeduid in de parkeernota. Daarom is de gehele buurt Oude Dorp waarin het centrum is gelegen geanalyseerd.

zone	type sociale huurwoning	bewonersdeel huidige parkeernormen	bewonersdeel o.b.v. autobezit
centrum	rijwoning	1,0	1,2
	appartement 0-50 m ²	1,0	0,4
	appartement 50-75 m ²	1,0	0,5
	appartement > 75 m ²	1,0	0,7
rest bebouwde kom	rijwoning	1,4	1,2
	appartement 0-50 m ²	1,4	0,6
	appartement 50-75 m ²	1,4	0,8
	appartement > 75 m ²	1,4	0,9
buitengebied	rijwoning	1,4	n.v.t.
	appartement 0-50 m ²	1,4	n.v.t.
	appartement 50-75 m ²	1,4	n.v.t.
	appartement > 75 m ²	1,4	n.v.t.

Tabel 4.2: Passende parkeernormen voor sociale huurwoningen afgezet tegen de vigerende parkeernormen

Uit de tabel blijkt dat de vigerende parkeernormen veelal hoger liggen dan het daadwerkelijke autobezit. In het buitengebied komen geen sociale huurwoningen voor, zodoende is er ook geen data over autobezit beschikbaar voor dit gebied. Daarom adviseren we om voor het buitengebied dezelfde normen te hanteren als voor de rest bebouwde kom. Verder valt op dat het autobezit bij rijwoningen vergelijkbaar is in het centrum en de rest bebouwde kom. Bij appartementen is wel een groter verschil in autobezit te zien waarbij deze in het centrum lager ligt.

In tabel 4.3 zijn de parkeernormen op basis van de CBS-microdata weergegeven inclusief bezoekersdeel en afgezet tegen de vigerende parkeernormen inclusief bezoekersdeel. De passende parkeernormen voor het buitengebied zijn overgenomen van de parkeernormen in de rest bebouwde kom.

zone	type sociale huurwoning	bewonersdeel huidige parkeernormen	bewonersdeel o.b.v. autobezit
centrum	rijwoning	1,3	1,4
	appartement 0-50 m ²	1,3	0,6
	appartement 50-75 m ²	1,3	0,7
	appartement > 75 m ²	1,3	0,9
rest bebouwde kom	rijwoning	1,7	1,4
	appartement 0-50 m ²	1,7	0,8
	appartement 50-75 m ²	1,7	1,0
	appartement > 75 m ²	1,7	1,1
buitengebied	rijwoning	1,7	1,4
	appartement 0-50 m ²	1,7	0,8
	appartement 50-75 m ²	1,7	1,0
	appartement > 75 m ²	1,7	1,1

Tabel 4.3: Passende parkeernormen voor sociale huurwoningen in Uitgeest (inclusief 0,2 parkeerplaats per woning voor bezoekers)

Conclusie

Uit het onderzoek blijkt dat de parkeernormen van de gemeente Uitgeest zijn gebaseerd op verouderde CROW-parkeerkencijfers. Hierdoor sluiten de parkeernormen vaak niet goed aan bij het daadwerkelijke autobezit bij sociale huurwoningen in de huidige situatie. De vigerende parkeernormen zijn daarbij veelal hoger dan het autobezit. Ook wordt in de vigerende parkeernormen geen rekening gehouden met verschillende woningtypen, terwijl het autobezit (en daarmee samenhangend de parkeerbehoefte) wel degelijk onderlinge verschillen kent.

5. Gemeente Castricum

5.1 Parkeernormen sociale woningbouw en gebiedsindeling

De gemeente Castricum heeft in 2020 een nieuwe parkeernota vastgesteld (Nota Parkeernormen 2020). Hierin zijn parkeernormen opgenomen die van toepassing zijn bij ontwikkelingen in de gemeente. De parkeernormen zijn gebaseerd op de meest recente CROW-publicatie 381: 'Toekomstbestendig parkeren'.

Bij de vertaling van de parkeerkencijfers naar parkeernormen zijn diverse uitgangspunten gehanteerd. Qua stedelijkheidsgraad gaat de gemeente uit van:

- sterk stedelijk in Castricum Centrum en Castricum Noord en Oost;
- weinig tot niet stedelijk in de overige wijken en kernen.

Vervolgens is een gebiedsindeling bepaald, waarbij onderscheid gemaakt wordt in de ligging ten opzichte van het centrum. Hierbij onderscheid de gemeente Castricum 4 gebieden:

- centrum Castricum;
- schil Centrum Castricum;
- rest bebouwde kom Castricum, Akersloot, Bakkum, Limmen en De Woude;
- buitengebied.

Tot slot worden de parkeerkencijfers van CROW weergegeven in een bandbreedte. De keuze als parkeernorm in Castricum binnen de bandbreedte is mede gebaseerd op de aanwezigheid van parkeerregulering. Ook de mate van autoafhankelijkheid speelt hierbij een rol. De keuzes binnen de bandbreedte zijn weergegeven in tabel 5.1.

gebied	ligging	keuze binnen de bandbreedte
centrum Castricum	centrum	minimum
schil centrum Castricum	schil	gemiddeld
rest bebouwde kom en overige kernen	rest bebouwde kom	gemiddeld
buitengebied	buitengebied	maximum

Tabel 5.1: Keuzes binnen de bandbreedte van de parkeerkencijfers in Castricum

In de woningindeling worden voor sociale huurwoningen twee soorten woningtypes onderscheiden, namelijk:

- huur, appartement < 95 m² (inclusief sociale huur);
- huur, huis <95 m² sociale huur.

Met deze woningindeling is er van uitgegaan dat een sociale huurwoning (grondgebonden) nooit groter is dan 95 m². Bij appartementen is één parkeernorm beschikbaar voor alle huurappartementen met een maximale oppervlakte van 95 m². In de praktijk blijkt dat er vaak een verschil is in autobezit waarbij een sociale huurappartement veelal een lager autobezit heeft dan een vrije sector huurappartement. In tabel 5.2 zijn de parkeernormen voor sociale huurwoningen in Castricum per gebied weergegeven. Deze parkeernormen zijn nog exclusief het bezoekersdeel.

gebied	huur, huis <95 m ² sociale huur	huur, appartement < 95 m ² (inclusief sociale huur)
centrum	0,6 parkeerplaats per woning	0,4 parkeerplaats per woning
schil	1,1 parkeerplaats per woning	0,9 parkeerplaats per woning
rest bebouwde kom	1,3 parkeerplaats per woning	1,1 parkeerplaats per woning
buitengebied	1,7 parkeerplaats per woning	1,5 parkeerplaats per woning

Tabel 5.2: Parkeernormen sociale huurwoningen in Castricum (bewonersdeel)

Bezoekersdeel

In de parkeernormen voor woningen is ook een bezoekersdeel inbegrepen. Deze bezoekersnormen dienen opgeteld te worden bij de bewonersnormen uit tabel 5.2. De gemeente Castricum maakt onderscheid in de hoogte van de bezoekersnorm, afhankelijk van de ligging ten opzichte van het centrum. De hoogte van de bezoekersnorm is per gebied weergegeven in tabel 5.3.

gebied	bezoekersnorm
centrum Castricum	0,2 parkeerplaats per woning
schil centrum Castricum	0,2 parkeerplaats per woning
rest bebouwde kom en overige kernen	0,3 parkeerplaats per woning
buitengebied	0,3 parkeerplaats per woning

Tabel 5.3: Bezoekersnormen per gebied in Castricum

In hoofdstuk 5.2 is met het daadwerkelijke autobezit als uitgangspunt, bepaald wat de passende parkeernormen zijn voor sociale huurwoningen in de gemeente Castricum.

5.2 Passende parkeernormen Castricum

Op basis van de CBS-microdata is onderzocht wat het daadwerkelijke autobezit is bij sociale huurwoningen in de gehele gemeente Castricum. De data over autobezit is gebaseerd op CBS-microdata waarbij nog wel een bewerkingsslag nodig is. Zo is in deze data nog geen rekening gehouden 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 hieronder 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 ervaringscijfers van Goudappel blijkt dat het aandeel grijze en buitenlandse kentekens circa 8% is. Deze 8% dient daarom opgeteld te worden 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 Castricum met circa 5,6% is gestegen tussen 2015 en 2020⁷. Er is in dit onderzoek uitgegaan dat deze trend zich doorzet waardoor het autobezit uit de data met 5,6% wordt opgehoogd om rekening te houden met toekomstige trends in autobezit.

Autobezit in Castricum

Op basis van de huidige gebiedsindeling van Castricums parkeernormen is onderzocht wat het autobezit is bij sociale huurwoningen per zone. Daarbij zijn per zone de volgende CBS-buurtten inbegrepen:

- centrum = Centrum-Noord en Centrum-Zuid
- schil centrum = Molendijk, Oranjebuurt en Beverwijkerstraatweg
- rest bebouwde kom = alle overige buurtten.

In het buitengebied zijn nauwelijks tot geen sociale huurwoningen gelegen. Hierdoor kan het autobezit bij sociale huurwoningen in het buitengebied logischerwijs niet geanalyseerd worden.

⁷ https://klimaatmonitor.databank.nl/Jive?sel_guid=010d3cc2-384f-45f4-b5a0-6aab540788a0

In tabel 5.4 zijn de passende parkeernormen voor het bewonersdeel van sociale huurwoningen in Castricum weergegeven. Hierin zijn de percentages voor grijze/buitenlandse kentekens en de trend in autobezit al inbegrepen.

zone	type sociale huurwoning	bewonersdeel huidige parkeernormen	bewonersdeel o.b.v. autobezit
centrum	rijwoning	0,6	0,8
	appartement 0-50 m ²	0,4	0,4
	appartement 50-75 m ²	0,4	0,4
	appartement > 75 m ²	0,4	0,5
schil centrum	rijwoning	1,1	0,9
	appartement 0-50 m ²	0,9	0,6
	appartement 50-75 m ²	0,9	0,6
	appartement > 75 m ²	0,9	0,7
rest bebouwde kom	rijwoning	1,3	1,1
	appartement 0-50 m ²	1,1	0,7
	appartement 50-75 m ²	1,1	0,7
	appartement > 75 m ²	1,1	0,8

Tabel 5.4: Autobezit bij sociale huurwoningen afgezet tegen de vigerende parkeernormen voor bewoners in Castricum

Uit de tabel blijkt dat de vigerende parkeernormen veelal hoger liggen dan het daadwerkelijke autobezit. Ook blijkt dat het autobezit per gebied verschilt, waardoor de huidige gebiedsindeling lijkt aan te sluiten bij de verschillen in autobezit per gebied. Tussen appartementen van maximaal 50 m² en tussen 50-75 m² is qua autobezit weinig verschil te zien in de data.

In tabel 5.5 zijn de parkeernormen op basis van de CBS-microdata weergegeven inclusief bezoekersdeel en afgezet tegen de vigerende parkeernormen inclusief bezoekersdeel. Bij de passende parkeernorm is overal een bezoekersdeel inbegrepen van 0,2 parkeerplaatsen per woning.

zone	type sociale huurwoning	bewonersdeel huidige parkeernormen	bewonersdeel o.b.v. autobezit
centrum	rijwoning	0,8	1,0
	appartement 0-50 m ²	0,6	0,6
	appartement 50-75 m ²	0,6	0,6
	appartement > 75 m ²	0,6	0,7
schil centrum	rijwoning	1,3	1,1
	appartement 0-50 m ²	1,1	0,8
	appartement 50-75 m ²	1,1	0,8
	appartement > 75 m ²	1,1	0,9
rest bebouwde kom	rijwoning	1,5	1,3
	appartement 0-50 m ²	1,3	0,9
	appartement 50-75 m ²	1,3	0,9
	appartement > 75 m ²	1,3	1,0

Tabel 5.5: Passende parkeernormen voor sociale huurwoningen in Castricum (inclusief 0,2 parkeerplaats per woning voor bezoekers)

Conclusie

Uit het onderzoek blijkt dat de passende parkeernorm veelal lager ligt dan de vigerende parkeernormen van Castricum voor sociale huurwoningen. Enkel bij sociale huurwoningen in het centrum ligt de passende parkeernorm gelijk of iets hoger dan de vigerende parkeernorm. In de schil centrum en rest bebouwde kom zijn de verschillen tussen de parkeernorm en het autobezit groter.

6. Gemeente Heiloo

6.1 Parkeernormen sociale woningbouw en gebiedsindeling

De gemeente Heiloo heeft in 2010 een parkeerbeleidsplan opgesteld (Parkeerbeleidsplan Heiloo 2010). Hierin zijn parkeernormen opgenomen die van toepassing zijn bij nieuwe ontwikkelingen in de gemeente. De parkeernormen zijn gebaseerd op de CROW-richtlijnen zoals weergegeven in de inmiddels verouderde ASVV (aanbevelingen stedelijke verkeersvoorzieningen) uit 2004. Zodoende kan met de analyse naar autobezit onderzocht worden in hoeverre de verouderde normen nog aansluiten bij de hedendaagse praktijk.

Bij de vertaling van de parkeerkencijfers naar parkeernormen zijn diverse uitgangspunten gehanteerd. Qua stedelijkheidsgraad gaat de gemeente uit van een 'weinig stedelijk' gebied.

Vervolgens is een gebiedsindeling bepaald, waarbij onderscheid gemaakt wordt in de ligging ten opzichte van het centrum. Hierbij onderscheidt de gemeente Heiloo 3 gebieden:

- centrum Heiloo;
- schil/overloopgebied;
- rest bebouwde kom.

Overigens heeft de gemeente in haar beleidsplan geen kaart of nadere duiding opgenomen van de 3 gebieden.

Bij de woningindeling zijn 3 categorieën opgenomen die toentertijd zijn overgenomen uit de ASVV, namelijk:

- woning duur;
- woning midden;
- woning goedkoop.

Op basis van bovenstaande categorieën vallen sociale huurwoningen in de categorie 'woning goedkoop'. In tabel 6.1 zijn de parkeernormen voor bewoners van sociale huurwoningen in Heiloo per gebied weergegeven. Deze parkeernormen zijn nog exclusief een bezoekersdeel.

gebied	woning
centrum	0,95 parkeerplaats per woning
schil/overloopgebied	1,1 parkeerplaats per woning
rest bebouwde kom	1,25 parkeerplaats per woning

Tabel 6.1: Parkeernorm sociale huurwoningen⁸ in Heiloo (bewonersdeel)

⁸ De parkeernorm geldt voor goedkope woningen; sociale huurwoningen vallen hier zodoende ook onder.

Bezoekersdeel

In de parkeernormen voor woningen is ook een bezoekersdeel inbegrepen. Deze bezoekersnormen dienen opgeteld te worden bij de bewonersnormen uit tabel 6.1. Overal in Heiloo geldt dezelfde bezoekersnorm van 0,3 parkeerplaats per woning.

In hoofdstuk 6.2 is met het daadwerkelijke autobezit als uitgangspunt, bepaald wat de passende parkeernormen zijn voor sociale huurwoningen in de gemeente Heiloo.

6.2 Passende parkeernormen Heiloo

Op basis van de CBS-microdata is onderzocht wat het daadwerkelijke autobezit is bij sociale huurwoningen in de gehele gemeente Heiloo. De data over autobezit is gebaseerd op CBS-microdata waarbij nog wel een bewerkingsslag nodig is. Zo is in deze data nog geen rekening gehouden 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 hieronder 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 ervaringscijfers van Goudappel blijkt dat het aandeel grijze en buitenlandse kentekens circa 8% is. Deze 8% dient daarom opgeteld te worden 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 Heiloo met circa 1,9% is gestegen tussen 2015 en 2020⁹. In dit onderzoek is ervan uitgegaan dat deze trend zich doorzet waardoor het autobezit met 1,9% wordt opgehoogd om rekening te houden met een stijgende trend in autobezit.

Autobezit in Heiloo

Omdat de gemeente Heiloo de gebiedsindeling niet nader geduid heeft in haar parkeerbeleid, is voor deze gemeente gekozen om de gemiddelde parkeernorm voor heel de gemeente te vergelijken met het autobezit voor de gehele gemeente. Kijkend in tabel 5.1 is de gemiddelde parkeernorm voor sociale huurwoningen in Heiloo 1,1 parkeerplaats per woning voor bewoners (gelijk aan de parkeernorm behorend bij schil/overloopgebied).

⁹ https://klimaatmonitor.databank.nl/Jive?sel_guid=010d3cc2-384f-45f4-b5a0-6aab540788a0

In tabel 6.2 zijn de passende parkeernormen voor het bewonersdeel van sociale huurwoningen in Heiloo weergegeven, uitgesplitst naar rijwoningen en appartementen. Hierin zijn de percentages voor grijze/buitenlandse kentekens en de trend in autobezit al inbegrepen.

zone	type sociale huurwoning	bewonersdeel huidige parkeernormen	bewonersdeel o.b.v. autobezit
Heiloo (gehele gemeente)	rijwoning	1,1	1,0
	appartement 0-50 m ²	1,1	0,6
	appartement 50-75 m ²	1,1	0,6
	appartement > 75 m ²	1,1	0,7

Tabel 6.2: Passende parkeernormen voor sociale huurwoningen afgezet tegen de vigerende parkeernormen (gemiddeld voor de gehele gemeente)

Wanneer de relatieve verschillen per gebied in de huidige parkeernormen worden vertaald naar het gemiddelde autobezit, komt men tot de passende parkeernormen voor bewoners zoals weergegeven in tabel 6.3. De relatieve verschillen tussen de normen onderling per gebied bedragen circa 14% (lager in het centrum en hoger in de rest bebouwde kom).

zone	type sociale huurwoning	huidige parkeernormen	passende parkeernorm o.b.v. autobezit
centrum	rijwoning	0,95	0,9
	appartement 0-50 m ²	0,95	0,5
	appartement 50-75 m ²	0,95	0,5
	appartement > 75 m ²	0,95	0,6
schil/overloopgebied	rijwoning	1,1	1,0
	appartement 0-50 m ²	1,1	0,6
	appartement 50-75 m ²	1,1	0,6
	appartement > 75 m ²	1,1	0,7
rest bebouwde kom	rijwoning	1,25	1,1
	appartement 0-50 m ²	1,25	0,7
	appartement 50-75 m ²	1,25	0,7
	appartement > 75 m ²	1,25	0,8

Tabel 6.3: Passende parkeernormen voor bewoners van sociale huurwoningen in Heiloo naar gebiedsindeling

Uit de tabel blijkt dat de vigerende parkeernormen steeds hoger liggen dan het daadwerkelijke autobezit, vooral bij appartementen.

In tabel 6.4 zijn de parkeernormen op basis van de CBS-microdata weergegeven inclusief bezoekersdeel en afgezet tegen de vigerende parkeernormen inclusief bezoekersdeel.

zone	type sociale huurwoning	huidige parkeernormen	passende parkeernorm o.b.v. autobezit
centrum	rijwoning	1,25	1,1
	appartement 0-50 m ²	1,25	0,7
	appartement 50-75 m ²	1,25	0,7
	appartement > 75 m ²	1,25	0,8
schil/overloopgebied	rijwoning	1,4	1,2
	appartement 0-50 m ²	1,4	0,8
	appartement 50-75 m ²	1,4	0,8
	appartement > 75 m ²	1,4	0,9
rest bebouwde kom	rijwoning	1,55	1,3
	appartement 0-50 m ²	1,55	0,9
	appartement 50-75 m ²	1,55	0,9
	appartement > 75 m ²	1,55	1,0

Tabel 6.4: Passende parkeernormen voor sociale huurwoningen in Heiloo (inclusief 0,2 parkeerplaats per woning voor bezoekers)

Conclusie

Uit het onderzoek blijkt dat de vigerende parkeernormen van Heiloo gebaseerd zijn op verouderde CROW-parkeerkencijfers. Uit de analyse naar autobezit wordt duidelijk dat de vigerende parkeernormen veelal hoger liggen dan het daadwerkelijke autobezit in Heiloo.

7. Conclusies

Kennemer Wonen heeft Goudappel gevraagd om onderzoek te doen naar het autobezit bij sociale huurwoningen in de BUCH-gemeenten. Over het algemeen blijkt dat de vigerende parkeernormen hoger liggen dan het daadwerkelijke autobezit bij sociale huurwoningen. De conclusies per gemeente zijn hierna weergegeven.

7.1 Bergen

In Bergen zijn de vigerende parkeernormen vaak hoger dan op basis van het daadwerkelijke autobezit nodig lijkt te zijn. Tevens lijkt een bezoekersnorm van 0,2 parkeerplaats per woning in alle gebieden passend te zijn. Wat wel opvalt zijn de grote verschillen in de parkeernorm tussen de gebieden onderling. Nader onderzoek dient uit te wijzen waarom de relatieve verschillen tussen de gebieden onderling zo hoog zijn. In tabel 7.1 zijn de passende parkeernormen (inclusief 0,2 parkeerplaats per woning voor bezoekers) weergegeven.

zone	type sociale huurwoning	huidige parkeernormen	passende parkeernorm o.b.v. autobezit
centrum Bergen, Egmond aan Zee en Schoorl	rijwoning	0,9	0,7
	appartement 0-50 m ²	0,7	0,5
	appartement 50-75 m ²	0,7	0,6
	appartement > 75 m ²	0,7	0,6
schil Bergen, Schoorl en overige kernen	rijwoning	1,4	1,2
	appartement 0-50 m ²	1,2	0,8
	appartement 50-75 m ²	1,2	0,9
	appartement > 75 m ²	1,2	1,0
rest bebouwde kom	rijwoning	2,0	1,6
	appartement 0-50 m ²	1,8	1,1
	appartement 50-75 m ²	1,8	1,3
	appartement > 75 m ²	1,8	1,4
buitengebied	rijwoning	2,0	1,6
	appartement 0-50 m ²	1,8	1,1
	appartement 50-75 m ²	1,8	1,3
	appartement > 75 m ²	1,8	1,4

Tabel 7.1: Passende parkeernormen voor sociale huurwoningen in Bergen

7.2 Uitgeest

In Uitgeest liggen de vigerende parkeernormen bijna altijd hoger dan op basis van het daadwerkelijke autobezit nodig lijkt te zijn. De gemeente maakt ook geen onderscheid tussen appartementen en grondgebonden woningen. Bovendien wordt ook geen onderscheid gemaakt in eigendomssituatie. Tevens lijkt een bezoekersnorm van 0,2 parkeerplaats per woning in alle gebieden passend te zijn. In tabel 7.2 zijn de passende parkeernormen (inclusief 0,2 parkeerplaats per woning voor bezoekers) weergegeven.

zone	type sociale huurwoning	bewonersdeel huidige parkeernormen	bewonersdeel o.b.v. autobezit
centrum	rijwoning	1,3	1,4
	appartement 0-50 m ²	1,3	0,6
	appartement 50-75 m ²	1,3	0,7
	appartement > 75 m ²	1,3	0,9
rest bebouwde kom	rijwoning	1,7	1,4
	appartement 0-50 m ²	1,7	0,8
	appartement 50-75 m ²	1,7	1,0
	appartement > 75 m ²	1,7	1,1
buitengebied	rijwoning	1,7	1,4
	appartement 0-50 m ²	1,7	0,8
	appartement 50-75 m ²	1,7	1,0
	appartement > 75 m ²	1,7	1,1

Tabel 7.2: Passende parkeernormen voor sociale huurwoningen in Uitgeest

7.3 Castricum

In Castricum lijken de vigerende parkeernormen vaak hoger te liggen dan op basis van het daadwerkelijke autobezit nodig lijkt te zijn. Tevens lijkt een bezoekersnorm van 0,2 parkeerplaats per woning in alle gebieden passend te zijn. In tabel 7.3 zijn de passende parkeernormen (inclusief 0,2 parkeerplaats per woning voor bezoekers) weergegeven.

zone	type sociale huurwoning	bewonersdeel huidige parkeernormen	bewonersdeel o.b.v. autobezit
centrum	rijwoning	0,8	1,0
	appartement 0-50 m ²	0,6	0,6
	appartement 50-75 m ²	0,6	0,6
	appartement > 75 m ²	0,6	0,7
schil centrum	rijwoning	1,3	1,1
	appartement 0-50 m ²	1,1	0,8
	appartement 50-75 m ²	1,1	0,8
	appartement > 75 m ²	1,1	0,9
rest bebouwde kom	rijwoning	1,5	1,3
	appartement 0-50 m ²	1,3	0,9
	appartement 50-75 m ²	1,3	0,9
	appartement > 75 m ²	1,3	1,0

Tabel 7.3: Passende parkeernormen voor sociale huurwoningen in Castricum

7.4 Heiloo

In Heiloo liggen de vigerende parkeernormen steeds hoger dan op basis van het daadwerkelijke autobezit nodig lijkt te zijn. De gemeente maakt ook geen onderscheid tussen appartementen en grondgebonden woningen. Tevens lijkt een bezoekersnorm van 0,2 parkeerplaats per woning in alle gebieden passend te zijn. Overigens heeft de gemeente Heiloo de gebieden onderling niet nader gedeuid op een kaart. In tabel 7.4 zijn de passende parkeernormen (inclusief 0,2 parkeerplaats per woning voor bezoekers) weergegeven.

zone	type sociale huurwoning	huidige parkeernormen	passende parkeernorm o.b.v. autobezit
centrum	rijwoning	1,25	1,1
	appartement 0-50 m ²	1,25	0,7
	appartement 50-75 m ²	1,25	0,7
	appartement > 75 m ²	1,25	0,8
schil/overloopgebied	rijwoning	1,4	1,2
	appartement 0-50 m ²	1,4	0,8
	appartement 50-75 m ²	1,4	0,8
	appartement > 75 m ²	1,4	0,9
rest bebouwde kom	rijwoning	1,55	1,3
	appartement 0-50 m ²	1,55	0,9
	appartement 50-75 m ²	1,55	0,9
	appartement > 75 m ²	1,55	1,0

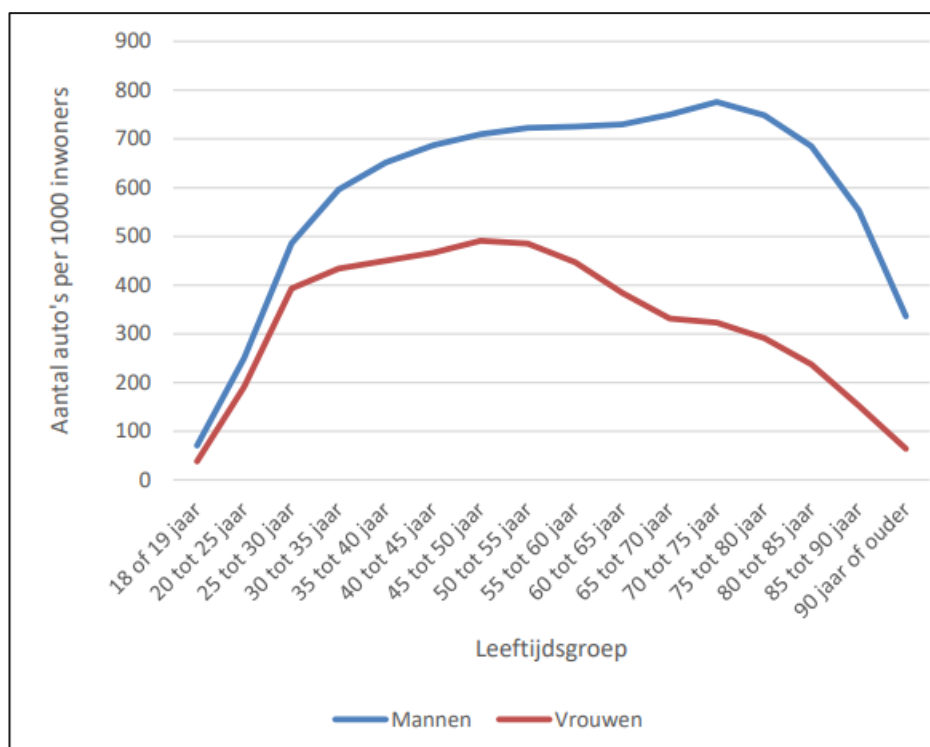
Tabel 7.4: Passende parkeernormen voor sociale huurwoningen in Heiloo

B

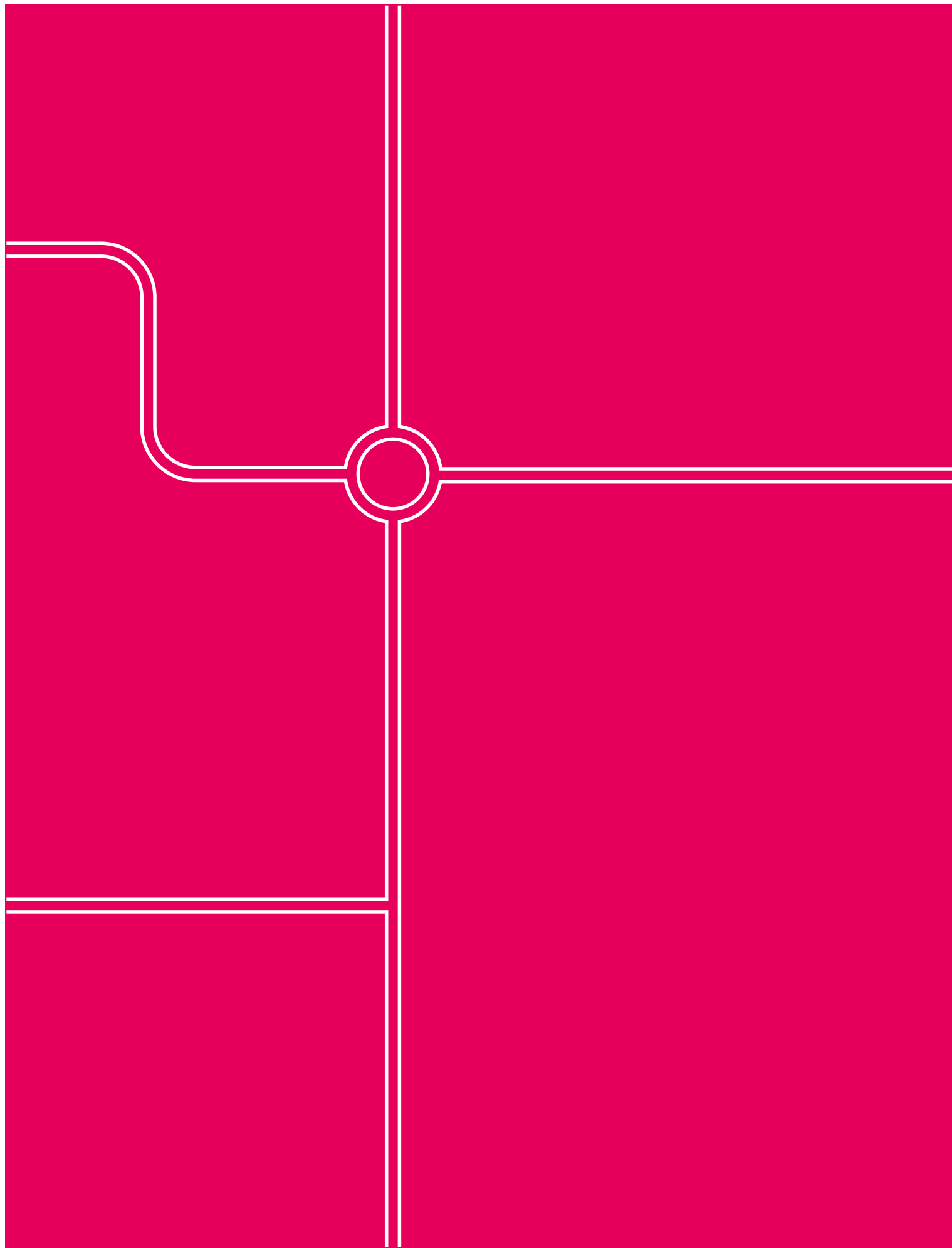
Bijlage 1: Reductiefactor ouderenwoningen

Het gemiddelde autobezit in heel Nederland bedraagt 1,15 auto's per huishouden. Verder blijkt uit data-analyses dat het autobezit afneemt naar mate men ouder wordt (zie figuur B1.01). Zo bedraagt het gemiddelde autobezit in Nederland onder 75-plussers 0,80 auto's per huishouden. Bij 80-plussers is dit nog verder gedaald tot 0,53 auto's per huishouden.

Dit houdt in dat bij 75-plussers het autobezit in Nederland circa 30% lager ligt dan het landelijke gemiddelde. Bij 80-plussers ligt het autobezit zelfs circa 50% lager. Deze percentages kunnen daarom gezien worden als reductiefactor op de voorgestelde parkeernormen voor sociale woningbouw in de BUCH-gemeenten. Daarmee moet wel opgemerkt worden dat het uitsluitend om de 'vanaf' leeftijd gaat. Het gaat dus niet om gemiddeld 75 jaar en ouder maar vanaf 75 jaar en ouder. Indien aangetoond kan worden bij een ontwikkeling dat de doelgroep in een van deze leeftijdscategorieën valt, kan de reductiefactor voor het bewonersdeel van de parkeernorm worden toegepast.



Figuur B1.01: Afname autobezit vanaf 75 jaar en ouder in Nederland



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