

Opdrachtgever	Gemeente Putten
Datum	23 augustus 2023
Kenmerk	009267.20220808.N2.04
Status	Definitief
Pagina	1/7

Passende parkeernorm Halvinkhuizen

1. Inleiding

Bij de ontwikkeling van Halvinkhuizen staat duurzaamheid hoog aangeschreven. Het doel is een dorpsamenleving waar veel aandacht is voor ontmoeten, bewegen en verblijven. In 2020 is door OverMorgen een gebiedsbeeld duurzaamheid opgesteld. Een van de thema's die daarin onderscheiden zijn is het thema 'duurzame mobiliteit'. In de gebiedsvisie en de uitwerking van het eerste kwadrant is veel aandacht besteed aan de fiets- en loopstructuur om het gebruik van deze vervoerwijzen te stimuleren.

Andere mogelijkheden zijn de inzet van deelauto's (en deelfietsen) en het verminderen van de parkeerruimte voor auto's. Deze laatstgenoemde mogelijkheid dient echter zorgvuldig toegepast te worden. Te veel parkeerplaatsen werkt namelijk uitnodigend voor auto's en te weinig parkeerplaatsen zorgen voor parkeeroverlast.

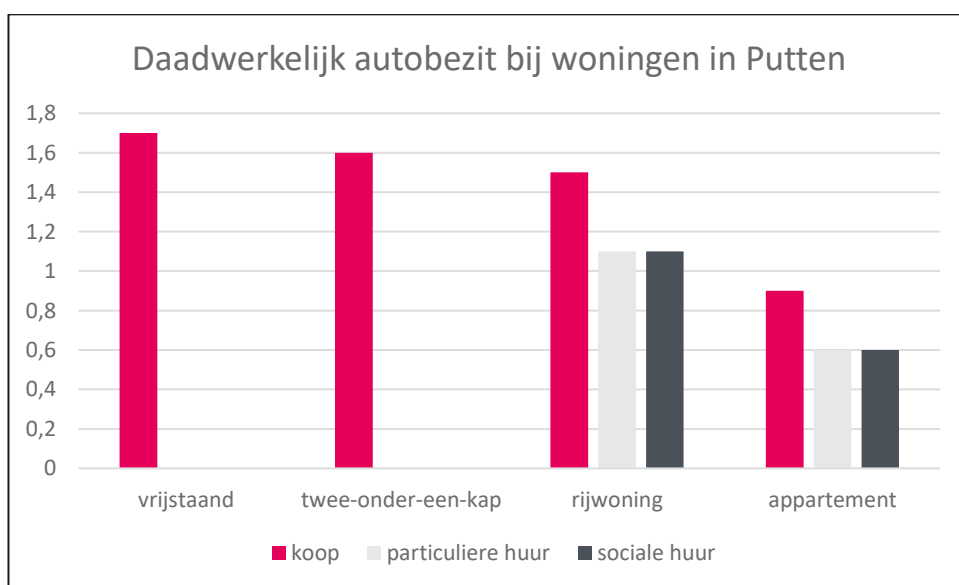
De parkeernorm in Putten is vastgelegd in de Nota Parkeernormen. Uit eerste ervaringen die in de wijk Rimpeler zijn opgedaan blijkt dat deze normen bij bepaalde woningen aan de hoge kant zijn waardoor sprake is van overcapaciteit, anderzijds leiden ervaringen uit Rimpeler ook handhaving van een (hogere) norm. Ook bij de raadsbehandeling van de Gebiedsvisie Halvinkhuizen is aandacht gevraagd voor (een reductie op) de parkeernorm. In deze notitie wordt ingegaan op een passende parkeernorm voor Halvinkhuizen.

2. Uitgangspunten en verantwoording data

Goudappel heeft veel onderzoek gedaan naar de verhouding tussen parkeernormen en daadwerkelijk autobezit. In de praktijk blijkt vaak dat parkeernormen bij woningen hoger liggen dan het daadwerkelijke autobezit. Dit brengt extra kosten met zich mee voor de aanleg van (overbodige) parkeerplaatsen en deze nemen ook extra ruimte in beslag, hetgeen ten koste gaat van de kwaliteit van de openbare ruimte.

Goudappel heeft de beschikking over niet-openbare CBS-microdata over het daadwerkelijke autobezit (inclusief leaseauto's) in Nederland. Hiermee kunnen we inzichtelijk maken hoe het autobezit zich verhoudt tot de gemeentelijke parkeernormen op gemeente-, wijk- en buurniveau. Wanneer het daadwerkelijke autobezit (fors) lager ligt dan de huidige parkeernormen vormt dit een aanleiding om een lagere parkeernorm te hanteren. In de data zijn leasevoertuigen opgenomen maar is geen aandeel grijze kentekens verwerkt. Dat zijn auto's die door bewoners mee naar huis genomen worden (denk aan bijvoorbeeld bedrijfsbusjes). Deze bedrijfsauto's worden door CBS niet geregistreerd bij woningen (maar bij bedrijven). Op basis van grootschalig kentekenonderzoek door Goudappel is vastgesteld dat circa 8% van de geparkeerde auto's in een woonwijk een grijs kenteken heeft. De gepresenteerde data is daarom opgehoogd met een percentage van 8%. Daarnaast zit er in de data geen bezoekersdeel inbegrepen. Die dient handmatig te worden opgehoogd bij het autobezit.

In onderstaande figuur is het autobezit per bewoonde woning in Putten weergegeven. Het betreft hierbij woningen in de bebouwde kom. Woningen in het buitengebied en kleine kernen zijn buiten beschouwing gelaten. Woningtypen die nauwelijks voorkomen zoals sociale huur vrijstaande woningen zijn ook buiten beschouwing gelaten. Deze worden ook niet gerealiseerd in Halvinkhuizen en zijn daarom niet relevant.



Figuur 1 Aantal auto's per bewoonde woningen (exclusief bedrijfsvoertuigen)

In tabel 1 is aan dit autobezit per woning het aandeel bedrijfsauto's en het bezoekersdeel toegevoegd.

woningtype	autobezit uit data	grijze kentekens ¹⁾	bezoekers-deel ²⁾	totaal
vrijstaande koopwoning	1,7	0,14	0,3	2,1
vrijstaande woning, particuliere huur	1,2	0,10	0,3	1,6
twee-onder-een-kap, koop	1,6	0,13	0,3	2,0
twee-onder-een-kap, particuliere huur	1,5	0,12	0,3	1,9
twee-onder-een-kap, sociale huur	1,1	0,09	0,3	1,5
rijwoning, koop	1,5	0,12	0,3	1,9
rijwoning, particuliere huur	1,1	0,09	0,3	1,5
rijwoning, sociale huur	1,1	0,09	0,3	1,5
appartement, koop	0,9	0,07	0,3	1,3
appartement, particuliere huur	0,6	0,05	0,3	0,9
appartement, sociale huur	0,6	0,05	0,3	0,9

1) Aanname voor grijze kentekens van 8% op basis van grootschalig kentekenonderzoek elders

2) Bezoekersdeel op basis van gemeentelijk parkeerbeleid

Tabel 1 Parkeernormen op basis van autobezit inclusief grijze kentekens en bezoekersaandeel

3. Van Nota Parkeernorm naar passende parkeernorm

De huidige parkeernormen in Putten zijn vastgelegd in de Nota Parkeernormen. Deze nota stamt uit 2016. In Putten is ervoor gekozen om de verscheidenheid aan woningen -die CROW hanteert bij haar kencijfers- te vereenvoudigen en te relateren aan het bruto vloeroppervlak achter de voordeur (m2 bvo).¹ CROW relateert de kencijfers aan de prijsklasse en woningtype. In de parkeernota is indertijd gekozen om geen onderscheid tussen koop of huur te hanteren. Dit verschil werd nog als minder relevant gezien wanneer voor de parkeerbehoefte de woninggrootte wordt meegerekend. De vigerende parkeernormen van de gemeente Putten zijn weergegeven in tabel 2.

¹ In een vroeg stadium is bij nieuwbouw- en functieverandering de oppervlakte al bekend. Over de maat 'bvo' (oppervlakte achter de voordeur, gemeten conform de meetmethoden van NEN2580) bestaat, in tegenstelling tot bijvoorbeeld de maat 'gebruiksoppervlakte' (gbo) geen onduidelijkheid in de planfase.

wonen	centrum	overig Putten	buiten gebied	eenheid	waarvan bezoekers
woning tot 40 m2	0,55	0,7	1,0	per woning	0,2 pp
woning 40- 80 m2 (niet gestapeld) tot 40- 65 m2 gestapeld	1,3	1,6	1,6	per woning	0,3 pp
woning 80-150m2 (niet gestapeld) of 65-120 m2 gestapeld	1,4	1,9	1,9	per woning	0,3 pp
woning > 150 m2 (niet gestapeld) of > 120 m2 gestapeld	1,6	2,1	2,1	per woning	0,3 pp
kamerverhuur studenten	0,25	0,25	0,25	per kamer	0,2 pp
aanleunwoning	1,1	1,2	1,2	per woning	0,3 pp
verpleeg/verzorgingstehuis	0,6	0,6	0,6	per wooneenheid	0,3 pp

Tabel 2: Vigerende parkeernormen Putten

Door het (recent) beschikbaar worden van data over daadwerkelijk autobezit per woning per gemeente is het mogelijk om te toetsen of differentiatie naar huur/koop en/of grondgebonden/gestapeld realistisch is.

In tabel 3 zijn de vigerende parkeernormen afgezet tegen de daadwerkelijke behoefte op basis van het daadwerkelijke autobezit bij woningen in Putten.

woningtype	parkeernorm obv autobezit	parkeernorm Putten	verschil
vrijstaande koopwoning	2,1	2,1	0,0
vrijstaande woning, particuliere huur	1,6	2,1	-0,5
twee-onder-een-kap, koop	2,0	1,9	0,1
twee-onder-een-kap, particuliere huur	1,9	1,9	0,0
twee-onder-een-kap, sociale huur	1,5	1,9	-0,4
rijwoning, koop	1,9	1,9	0,0
rijwoning, particuliere huur	1,5	1,9	-0,4
rijwoning, sociale huur	1,5	1,6	-0,1
appartement, koop	1,3	1,9	-0,6
appartement, particuliere huur	0,9	1,9	-1,0
appartement, sociale huur	0,9	1,6	-0,7

Tabel 3: Verschil tussen parkeernormen op basis van autobezit en parkeernormen Putten

Uit deze tabel blijkt dat de huidige parkeernormering goed aansluit bij het hogere prijssegment. Bij gestapelde bouw en bij het goedkopere segment zijn grotere afwijkingen tussen de huidige parkeernormen en hetgeen op basis van daadwerkelijk autobezit noodzakelijk is. Dit sluit ook aan bij de ervaring die momenteel in Rimpeler wordt opgedaan.

4. Voorstel Halvinkhuizen

Op basis van de analyse van het daadwerkelijk autobezit, de huidige parkeernormering in Putten en de ervaringen die de gemeente heeft opgedaan in Rimpeler is een voorstel opgesteld voor Halvinkhuizen. Hierbij is getracht een balans te vinden in het niet ongebreideld aanleggen van parkeerruimte wat zou leiden tot minder groen en strijdig is met de ambitie om de automobilititeit van de wijk in balans te houden met de andere vervoerwijzen. Anderzijds dient voorkomen te worden dat door (te) lage parkeernormen er een parkeerprobleem in de wijk gaat optreden.

Bij de start van fase 1 is door Stadskwadraat een eerste normatieve analyse uitgevoerd op woningbouw (typologie) en voorzieningen. Deze normatieve analyse is als uitgangspunt genomen voor de parkeeranlyse.

In tabel 4 is een voorstel van parkeernormen per woningtype voor de wijk Halvinkhuizen toegevoegd op basis van de data over daadwerkelijk autobezit. Omdat bij sommige woningtypes onderscheid wordt gemaakt in de grote van woningen, zoals bij koopappartementen, is in het voorstel een hogere parkeernorm opgenomen voor de grotere woningen. De CBS-microdata maakt namelijk geen onderscheid in de grootte van woningen. Daarnaast is voor de bebo's rekening gehouden met een hogere parkeernorm dan op basis van autobezit verwacht wordt, op basis van ervaringen uit Rimpeler.

woningtype	woningtype	segment	typologie	aantal woningen	norm Putten	norm obv autobezit	voorstel Goudappel
Sociale huurwoningen	sociaal bebo	sociaal	gestapeld	23	1,6	0,9	1,6
	sociaal appartement	sociaal	gestapeld	47	1,6	0,9	1,0
	sociaal rijwoning	sociaal	grondgebonden	23	1,6	1,5	1,5
	totaal			93			
Vrije sector huurappartementen	middenhuur appartement	vrije sector	gestapeld	16	1,6	0,9	1,3
				16			
Koopappartementen	koop appartement S	goedkoop	gestapeld	23	1,6	1,3	1,3
	koop appartement M	betalbaar	gestapeld	16	1,6	1,3	1,3
	koop appartement L	middelduur	gestapeld	8	1,9	1,3	1,6
	koop appartement XL	duur	gestapeld	0	1,9	1,3	1,7
	totaal			47			
Eengezinswoningen	koop bebo	goedkoop	grondgebonden	23	1,6	1,3	1,6
	rijwoning XS	betalbaar	grondgebonden	0	1,6	1,5	1,5
	koopgarant	betalbaar	grondgebonden	31	1,9	1,9	1,9
	rijwoning M	middelduur	grondgebonden	55	1,9	1,9	1,9
	2kap	duur	grondgebonden	16	1,9	2,0	2,0
	vrijstaand	duur	grondgebonden	16	2,1	2,1	2,1
	vrije kavel	duur	grondgebonden	16	2,1	2,1	2,1
	totaal			157			

Tabel 4: Parkeernorm per woningtype met voorstel Halvinkhuizen

Bovenstaand is een voorstel dat zowel een ambtelijk akkoord vraagt als een verankering in het omgevingsplan.

5. Deelmobiliteit

Ook de organisatie van het parkeren in de wijk kan een bijdrage leveren aan een duurzame wijk.

De parkeernorm in Halvinkhuizen is nog redelijk hoog maar passend bij het autobezit. Of dit autobezit ook in de toekomst zo blijft, of dat ook in Putten deelsystemen een grotere rol gaan vervullen is onzeker. Vooralsnog wordt daarom vastgehouden aan een beperkte aanpassing van de vigerende parkeernorm op basis van het autobezit maar wordt bij de organisatie van het parkeren rekening gehouden met de mogelijkheid om in de toekomst dit anders in te vullen.

Dit betekent dat het parkeren zo veel als mogelijk plaatsvindt in geconcentreerde parkeervoorzieningen (parkeerkoffers of parkeerterreintjes) en openbaar toegankelijk. Hierdoor wordt parkeerruimte efficiënter gebruikt, waarbij geldt dat dit effect groter is naarmate een parkeerlocatie van grotere omvang is. Bij de woning worden weinig parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd om het dubbelgebruik van parkeerruimte mogelijk te maken. Ook het faciliteren van oplaadvoorzieningen voor elektrische voertuigen is bij geconcentreerd parkeren beter te organiseren.

Concentratie van parkeren in kleinere parkeerkoffers en grotere parkeerterreinen biedt ook mogelijkheden om flexibiliteit in het ontwerp in te bouwen om het aantal parkeerplaatsen uit te breiden dan wel te verminderen wanneer dat nodig is. Wanneer in eerste instantie wordt uitgegaan van minder parkeerplaatsen (vanwege bijvoorbeeld dubbelgebruik en geconcentreerd parkeren) dan kan er meer groen worden gerealiseerd. Voor het surplus wordt ruimte gereserveerd om parkeerplaatsen toe te voegen indien nodig. Een voorbeeld hiervan zijn de haakspareervoorzieningen langs de Van Geenstraat.

Ook is het mogelijk dat op termijn minder parkeerplaatsen nodig zijn, wanneer bijvoorbeeld door thuiswerken en/of deelauto's het aandeel tweede auto afneemt. Het is dan mogelijk om ruimte 'terug te geven aan de buurt'. Een voorwaarde bij beide scenario's is dat parkeren geconcentreerd is. Straatparkeren voor de woningen wordt daarom zoveel als mogelijk niet toegepast.

Deelauto's kunnen aanvullend een bijdrage leveren aan het verminderen van het aantal parkeerplaatsen. Uit een enquête (uitgevoerd ihkv het GVV) blijkt dat nieuwe mobiliteit waaronder deelauto's nu nog niet als belangrijk wordt gezien. Maar een kwart van de

respondenten geeft aan misschien of (waarschijnlijk) wel gebruik te willen maken van een deelauto.

Elke deelauto kan ongeveer 5 bestaande auto's vervangen. Dit leidt tot een reductie van effectief 4 parkeerplaatsen (de deelauto heeft immers ook een parkeerplaats nodig).

In het huidige stedenbouwkundig ontwerp zijn nog geen effecten van deelauto's meegenomen.

Bij de uitwerking van het plan is het aan de uitvoerende partij om hier invulling aan te geven en de organisatie en instandhouding te borgen. Hieraan worden voorwaarden gesteld.

Reductie van het aantal parkeerplaatsen (voor bewoners (dus exclusief het bezoekersdeel)) is tot het maximum van de gemeente Putten toegestaan. Maar de ontwikkelende partij dient zorg te dragen dat:

- De deelauto's altijd elektrisch aangedreven zijn;
- De deelauto's een eigen parkeerplaats hebben;
- De deelauto's bij oplevering van de woningen aanwezig zijn;
- Het contract met een mobiliteitsaanbieder een duur van minimaal 10 jaar heeft (de gemeente is geen partij in dit contract).

Mocht om welke reden dan ook (een deel van) het deelmobiliteitsproject komen te vervallen, dan vervalt de reductie op de bewonersparkeernorm (en moeten de parkeerplaatsen alsnog gerealiseerd worden).