

Memo

Aan : J. Doornbos (Nijhuis Bouw)

C.c. : -

Van : Eelco Bos en Jasper Doeven (Mobycon)

Betreft : Onderbouwing parkeervraag It Nije Hiem

Datum : 9 februari 2022

Kenmerk : M07334-M-E3

Aanleiding en doel

Nijhuis Bouw werkt aan de planvorming van It Nije Hiem. Deze ontwikkeling betreft een inbreidingslocatie in het buitengebied van Leeuwarden en voorziet in de bouw van 35 woningen. It Nije Hiem is een woonwijk die gebaseerd is op een 'gehofte', een woonkern van meerdere boerderijwoningen die vroeger rond een Hoeve of herenboerderij gebouwd werd. Het is een woongebied waar een extensief woonmilieu wordt gerealiseerd. De doelgroepen bestaan uit mensen die in Leeuwarden nog weinig worden bediend. Hiervoor zijn drie woningtypes: woningtype A is een grote twee- onder één kapwoningen voor grote (samengestelde) gezinnen met veel kinderen. Woningtype C is een middenvorm, bedoeld voor de 'verloren generatie' (50 - 65 jaar). Woningtype B is het kleinste woningtype met senioren (65+) als doelgroep.

Het concept gaat uit van een buurt die gericht is op mensen die willen delen. Het doel is dat de inwoners als collectief gebruik maken van de voorzieningen waaronder energie, mobiliteit, de werkplaats, de gemeenschappelijke tuin, de kas, de boomgaard et cetera. Dit draagt bij aan het langer zelfstandig kunnen wonen, het verminderen van eenzaamheid en het tegengaan van individualisering. De omgeving is erg groen, deze wordt ook niet onderhouden door de gemeente maar door de inwoners zelf. Er wordt geparkeerd in twee collectieve parkeerschuren of de met groene bestrating aangelegde parkeerplaatsen. Fietsenstallingen zijn dicht bij de woningen gerealiseerd en de parkeerschuren op enige afstand. Er worden in totaal 42 parkeerplaatsen gerealiseerd: 24 in de twee parkeerschuren en 18 parkeerplaatsen uitgevoerd met open bestrating in de buurt van de parkeerschuren. Het plan bevat ruimte voor een eventuele verdere uitbreiding van het aantal autoparkeerplaatsen.

Vanwege de kenmerken van de doelgroep en het concept van de wijk is het wenselijk om uit te gaan van een lagere parkeernorm dan het beleid van de gemeente Leeuwarden voorschrijft. Mede uit een uitgebreide enquête blijkt namelijk dat het autobezit onder de doelgroep laag is en dat deze groep welwillend tegenover het gebruik van deelauto's staat. Deze memo geeft daarom een onderbouwing voor deze lagere parkeervraag. Hiervoor beschrijven wij de volgende stappen:

1. Vaststellen parkeeropgave o.b.v. gemeentelijke parkeernorm
2. Beschrijven argumenten voor lager autobezit en -gebruik
3. Vaststellen parkeeropgave o.b.v. realistische parkeernorm
4. Ruimtelijke inpassing en back-up parkeerplaatsen



Vaststellen parkeeropgave o.b.v. gemeentelijke parkeernorm

In het ruimtelijk programma wordt onderscheid gemaakt in drie typen woningen: A, B en C.

Onderstaande tabel geven de aantallen per soort woning weer waar in dit memo mee is gerekend.

Functie	Doelgroep	GBO	BVO	Aantal
Woning A	Samengestelde gezinnen	174 m2	653 m2	10
Woning B	Senioren	134 m2	526 m2	13
Woning C	'verloren generatie'	154 m2	539 m2	12

Tabel 1: Ruimtelijk programma

Voor de berekening van de parkeeropgave volgens de normen van de gemeente Leeuwarden gebruiken wij de 'Nota parkeernormen Leeuwarden 2014' (aangepaste versie voor het 'Parkeerbeleidsplan 2015'). We gaan in lijn met de parkeernota uit voor een stedelijkheidsgraad van 'sterk stedelijk'. Daarnaast ligt de ontwikkeling in de gebiedsindeling ten behoeve van parkeernormen in 'rest bebouwde kom'.

De gemeente maakt voor de parkeernormen onderscheid in het gebruiksoppervlak (GVO) van woningen. Bij iedere parkeernorm geldt een aandeel van 0,3 parkeerplaatsen voor bezoekers. Dit geeft de onderstaande parkeervraag.

Functie programma	Functie Parkeernota	Parkeernorm	Aantal	Parkeervraag
Woning A	Woning met gebruiksoppervlakte (GBO) >120 m2	1,7 (excl. 0,3 bezoekers)	10	17
Woning B	Woning met gebruiksoppervlakte (GBO) >120 m2	1,7 (excl. 0,3 bezoekers)	13	22
Woning C	Woning met gebruiksoppervlakte (GBO) >120 m2	1,7 (excl. 0,3 bezoekers)	12	21
Bezoekers		0,3	35	11
Totaal				70

Tabel 2: Parkeervraag o.b.v. Nota parkeren Leeuwarden 2014

De totale parkeervraag bedraagt minimaal 70 parkeerplaatsen voor auto's. Er mag echter nog rekening worden gehouden met de aanwezigheidspercentages van bewoners en bezoekers. De Nota parkeernormen Leeuwarden 2014 bevat deze aanwezigheidspercentages, welke in de volgende tabel zijn te zien, met daaronder de minimale parkeervraag per moment. Op het maatgevende moment (de werkdagavond) is de parkeervraag 62 parkeerplaatsen.

Functie	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Koopavond	Werkdag-nacht	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
Woning met GBO >120 m2	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
Wonen bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
Totaal	31	32	62	60	55	42	59	49

Tabel 3. Aanwezigheidspercentages per functie en totale parkeervraag auto



Onderbouwing lager autobezit en -gebruik

Zoals gezegd is It Nije Hiem geen reguliere woonwijk, maar een concept waarbij samenleven en delen centraal staat. Wij zien in dit concept en de bijbehorende beoogde doelgroep aanleiding om van een lagere parkeervraag uit te gaan. Hieronder beschouwen we daarom de volgende argumenten:

- Autobezit o.b.v. enquête en CBS-data
- Aanbod deelauto's
- Ruimtelijke inrichting en ligging

Autobezit o.b.v. enquête en CBS-data

Onder potentiële bewoners is een enquête uitgezet waarin werd gevraagd naar het autobezit. De enquête heeft een respons van ca. 110 respondenten, waarbij 89% aangeeft geïnteresseerd te zijn als bewoner voor het project. Omdat dit het aantal bewoners dat in de wijk kán wonen benadert, geeft de enquête een betrouwbaar beeld van de potentiële doelgroep van It Nije Hiem.

In de enquête werd gevraagd naar het autobezit. Onderstaande tabel geeft een uitsplitsing van het autobezit naar de verschillende leeftijdsgroepen uit het plan. Leeftijdsgroepen 25-35 en 35-45 zijn samengevoegd om een uitspraak te doen over de doelgroep grote (samengestelde) gezinnen en leeftijdsgroepen 46-55 en 55-56 zijn samengevoegd om een uitspraak te doen over de 'verloren generatie'. Voor de leeftijdsgroep 65+ is de respons dermate laag dat we een inschatting maken aan de hand van het Mobycon Autobezit voorspelmodel.

Uit de enquête blijkt dat de leeftijdsgroepen 26-35 een gemiddeld autobezit hebben van 1,25 en de leeftijdsgroep 35-45 een autobezit van 1,32. Het samenvoegen van deze twee groepen geeft een autobezit van 1,28. Dit is ongeveer 0,5 lager dan de gemeentelijke parkeernorm. De leeftijdsgroep 46-55 heeft een autobezit van 1,11 en de leeftijdsgroep 56-65 een autobezit van 1,00. Het samenvoegen van deze groep geeft een autobezit van 1,09. Dit is ongeveer 0,6 lager dan de gemeentelijke parkeernorm.

Leeftijdsgroep	Respondenten	Autobezit			Autobezit totaal	Autobezit gemiddeld
		1 auto	2 auto's	>3 auto's		
< 25	2	1	0	0	1	0,50
26 - 35	28	17	9	0	35	1,25
36 - 45	25	11	11	0	33	1,32
46 - 55	27	18	6	0	30	1,11
56 - 65	8	6	1	0	8	1,00
65 +	6	5	0	0	5	0,83
					0	
26 - 35 + 36 - 45 (samengestelde gezinnen)	53	28	20	0	68	1,28
46 - 55 + 56 - 65 (verloren generatie)	35	24	7	0	38	1,09

Tabel 4: Autobezit uit enquête uitgesplitst naar leeftijdsgroepen

Omdat de respons van deze groep in de enquête erg laag is geven we op basis van ons Mobycon Autobezit voorspelmodel het autobezit van 65+ers weer in een gebied met de stedelijkheidsgraad van de gemeente Leeuwarden.



In het model hebben we op basis van CBS-data¹ en Machine Learning software bepaald welke factoren het autobezit per huishouden zo goed mogelijk voorspellen. De waarde wordt bepaald op basis van alle pc4-gebieden van Nederland, machine learning biedt inzicht in verbanden tussen verschillende factoren en autobezit. De factoren die in het model als meest-verklarend naar voren komen, zijn omgevingsadressendichtheid (OAD), aandeel sociale huurwoningen en leeftijdsverdeling. We gaan op basis van het CBS uit van het OAD van Leeuwarden (2.134) en van 0% sociale huurwoningen. Volgens het model ligt het autobezit onder 65+ers op ca 0,55 per huishouden (Figuur 3). Dit is 0,75 tot 1,15 lager dan de gemeentelijke parkeernorm.

Voorspelling Autobezit

Adressendichtheid	Woningcorporatie	tot 15	15 - 25
<input type="text" value="2.134"/>	<input type="text" value="0,0%"/>	<input type="text" value="0,0%"/>	<input type="text" value="0,0%"/>
Gemiddeld 1.100	Gemiddeld 22%	Gemiddeld 16%	Gemiddeld 12%
	25 - 45	45 - 65	65+
	<input type="text" value="0,0%"/>	<input type="text" value="0,0%"/>	<input type="text" value="100,0%"/>
	Gemiddeld 22%	Gemiddeld 30%	Gemiddeld 20%

Verwachte autobezit		Marge autobezit	
Verwacht autobezit	Advies autobezit	Minimale verwachting	Maximale verwachting
0,55	0,55	0,46	0,63

Figuur 1: Uitkomst rekenmodel autobezit

Aanbod deelauto's

Binnen de filosofie van het delen in It Nije Hiem is de verwachting dat het aanbod van deelauto's zal leiden tot een daling in autobezit. Het aanbod van deelauto's zal ervoor zorgen dat mensen geen eigen auto meer zullen hebben, of in ieder geval geen tweede auto kopen.

In de enquête onder potentiële bewoners is gevraagd hoe ze tegenover deelauto's staan. Onderstaande tabel toont de respons uitgesplitst naar de gevraagde leeftijdsgroepen. De potentiële doelgroep kent een hoge bereidheid tot het gebruiken van deelauto's. In totaal geeft maar liefst 41% van de respondenten aan graag gebruik te maken van een deelauto. Van de leeftijdsgroep 25-35 + 35-45 zou 32% graag gebruik maken van een deelauto en van de leeftijdsgroep 45-55 + 56-65 46%.

¹ Autobezit en overige gegevens per huishouden op postcode-4-niveau:
https://opendata.cbs.nl/statline/portal.html?_la=nl&_catalog=CBS&tableId=37209hvv&_theme=419 en
<https://www.cbs.nl/nl-nl/dossier/nederland-regionaal/geografische-data/gegevens-per-postcode>



Leeftijdsgroep	Respondenten	Zou u gebruik maken van deelauto's?		
		Graag	Misschien	Nee
< 25	2	0%	100%	0%
26 - 35	28	21%	79%	0%
36 - 45	25	44%	36%	20%
46 - 55	27	52%	37%	11%
56 - 65	8	25%	63%	13%
65 +	6	50%	33%	17%
26 - 35 + 36 - 45 (samengestelde gezinnen)	53	32%	59%	9%
46 - 55 + 56 - 65 (verloren generatie)	35	46%	43%	11%

Tabel 5: Bereidheid gebruik deelauto's op basis van de enquête

Er is in Nederland echter nog weinig onderzoek gedaan naar het feitelijke effect van deelauto's op het autobezit in uitbreidingslocaties zoals It Nije Hiem. Uiteindelijk zal het aanbod van deelauto's wel bijdragen aan het verlagen van de parkeervraag, alleen kunnen we dit om deze reden niet voldoende kwantificeren om te kunnen gebruiken als argument om de parkeervraag te verlagen.

Daarnaast geldt dat in het geval deelauto's worden ingezet als onderdeel van de parkeeroplossing de deelname hieraan volgens jurisprudentie² verplicht of zeer aannemelijk moet zijn (bijv. doormiddel van parkeerregulering). Dit is in It Nije Hiem niet het geval.

Wanneer dit niet het geval is moet er jurisprudentie een 'fall-back'-scenario worden ontwikkeld, zodat ook wanneer deelmobiliteit niet het gewenste effect heeft, terug gevallen kan worden op dit scenario. Later in dit rapport beschrijven we dit fall-back-scenario, maar hieruit blijkt dat er ook zonder de inzet van de deelauto's een klein tekort in dit fall-back-scenario is. Ons advies is daarom om deelauto's wel als pilot aan te bieden, maar op basis hiervan niet het aantal te realiseren parkeerplaatsen te verlagen.

Ruimtelijke inrichting en ligging

De wijk is ingericht met kenmerken van het STOMP-principe (Stappen-Trappen-OV-MaaS-Personenauto). Op deze manier stuurt de ruimtelijke inrichting het maken van mobiliteitskeuzes, waarbij eerst de fiets en dan de auto wordt aangeboden. De fietsparkeerplaatsen worden namelijk zo dicht mogelijk bij de woningen gerealiseerd terwijl autoparkeren in parkeerschuren centraal in de wijk gebeurt, wat het gebruik van de fiets ten opzichte van de auto stimuleert.

Op enkele minuten lopen van de woonwijk bevindt zich aan de Sudertrimdielsdyk de bushalte 'Techumerdyk/Crematorium'. Vanaf deze halte kan met lijn 22 ieder uur van en naar Leeuwarden worden gereisd. Verderop, circa tien minuten lopen (4 minuten fietsen) ligt de bushalte 'Gotum Sud'. Vanaf deze halte kan ieder halfuur met lijn 28 of 95 van en naar Leeuwarden worden gereisd. Het aanbieden van een probeeraanbod van deze busverbinding kan het gebruik hiervan stimuleren en daarmee het autogebruik- en bezit verlagen.

² Zie bijvoorbeeld <https://uitspraken.rechtspraak.nl/inziendocument?id=ECLI:NL:RVS:2021:2403>



Vaststellen parkeeropgave o.b.v. realistische parkeernorm

Op basis van de argumenten die we hiervoor beschreven hebben, zien wij mogelijkheden om af te wijken van de parkeernorm van de gemeente en uit te gaan van de parkeervraag die blijkt uit de uitgevoerde enquête en de voorspelling op basis van CBS-data. Onderstaande tabel laat de drie doelgroepen zien met het te verwachten autobezit.

Op basis hiervan hebben we de parkeervraag op dezelfde manier berekend, als de berekening van de parkeervraag volgens de normen van de gemeente Leeuwarden.

Functie programma	Doelgroep	Autobezit	Aantal	Parkeervraag
Woningtype A	Samengestelde gezinnen	1,28	10	13
Woningtype B	Senioren	0,55	13	7
Woningtype C	'Verloren generatie'	1,09	12	13
Bezoekers	Bezoekers	0,3	35	11
Totaal				44

Tabel 6: Te verwachten autobezit per doelgroep

De totale parkeervraag van de nieuwe functies op basis van de te verwachten doelgroepen bedraagt minimaal 44 parkeerplaatsen. Dit is echter nog zonder rekening te houden met de aanwezigheidspercentages. Onderstaande tabel laat de aanwezigheidspercentages zien (gebaseerd op de Nota parkeernormen Leeuwarden 2014), met daaronder de minimale parkeervraag per moment. De hoogste minimale parkeervraag bedraagt 39 parkeerplaatsen op de werkdagavond.

Functie	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-Avond	Koop-avond	Werkdag-nacht	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
Woning A	50% 6	50% 6	90% 12	80% 10	100% 13	60% 8	80% 10	70% 9
Woning B	50% 4	50% 4	90% 7	80% 6	100% 7	60% 4	80% 6	70% 5
Woning C	50% 7	50% 7	90% 12	80% ¹ 10	100% 13	60% 8	80% 10	70% 9
Wonen	10%	20%	80%	70%	0%	60%	80%	70%
Bezoekers	1	2	8	7	0	6	8	7
Totaal	18	19	39	34	34	27	35	31

Tabel 7: Aanwezigheidspercentages per functie en totale parkeervraag auto

Ruimtelijke inpassing en back-up parkeerplaatsen

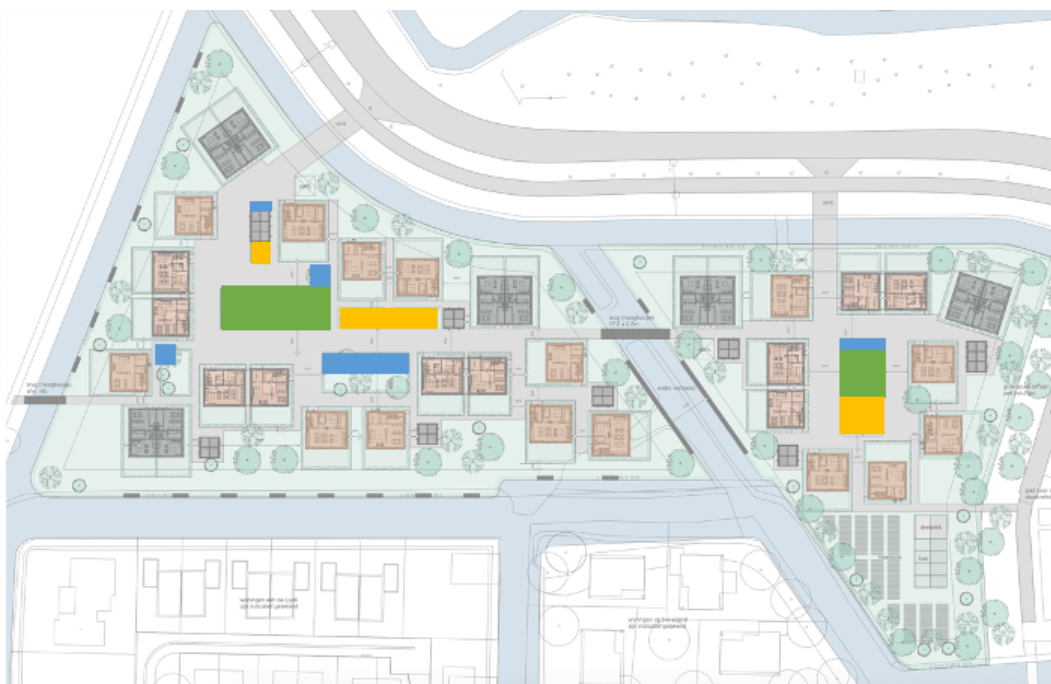
In het plan zijn 42 parkeerplaatsen voorzien, waarvan 24 in de parkeerschuren (groen) en 18 in de openbare ruimte (geel). Dit is voldoende om te voorzien in de berekende parkeervraag op basis van de enquête en de CBS-data.

In het plan is ruimte vrijgehouden (blauw), om meer parkeerplaatsen toe te voegen mocht er een tekort ontstaan. Er is ruimte om indien nodig tot vijftien parkeerplaatsen toe te voegen en daarmee het totaal naar 57 te brengen. Het kan namelijk voorkomen dat door veranderend inzicht of nieuwe bewoners met een ander mobiliteitsgedrag het aantal parkeerplaatsen onvoldoende blijkt.

Het aanbieden van meer parkeerplaatsen leidt tot een latente parkeervraag, daarom is ons advies om ruimte voor deze back-up locaties uit te voeren in groen maar voor minimaal 10 jaar te bestemmen als verkeersruimte.

Op deze manier wordt het gewenste extra groen mogelijk en kan in de praktijk blijken of de nu voorziene 42 parkeerplaatsen afdoende zijn. Als dit nodig blijkt te zijn, dan kunnen extra parkeervakken op de back-up locaties worden gerealiseerd.

De gemeentelijke normen geven een parkeeropgave van 62 parkeerplaatsen, waardoor er een tekort van 5 parkeerplaatsen overblijft. Omdat bewoners door bovenstaande aanpak op termijn worden geconfronteerd met het verdwijnen van groen in hun omgeving (bijvoorbeeld de appelboomgaard) ten behoeve van verharding voor parkeerplaatsen, kan in redelijkheid verwacht worden dat in de toekomst niet alle 62 parkeerplaatsen hoeven te worden gerealiseerd.



Figuur 2: Parkeerschuren (groen), overige parkeerplaatsen (geel) en mogelijke uitbreiding voor parkeren (blauw).

Aanbod deelauto's

Uit de enquête bleek een hoge bereidheid tot het gebruiken van deelauto's, maar liefst 41% van de respondenten geeft aan hier graag gebruik van te maken. Uitgaand van 35 huishoudens in It Nije Hiem, betekent dit dat $25 * 0,41 = 13,94$ huishoudens bereid zijn tot het gebruiken van een deelauto. Het Kennisinstituut voor Mobiliteit (KiM) stelt dat onder een doelgroep met een hoge bereidheid, een deelauto tot 3,14 privéauto's kan vervangen. Om de huishoudens met een hoge bereidheid optimaal te bedienen zullen er, uitgaand van één auto per huishouden, $13,94 / 3,14 = 4,44$, afgerond 5 deelauto's nodig zijn.

Uit gesprekken met marktpartijen blijkt echter dat zij in 5 deelauto's geen haalbare businesscase zien. Voor het aanbieden van deelauto's is het daarom realistischer om uit te gaan van een aanbod van 1 à 2 deelauto's. Hiervoor hoeven geen extra parkeerplaatsen te worden gerealiseerd ten opzichte van het huidige plan. Hoewel we met het huidige onderzoek niet voldoende kunnen kwantificeren wat de impact zal zijn van het aanbieden van deelauto's in It Nije Hiem, kunnen we op basis van het onderzoek van KiM wel een inschatting maken.



Onderstaande tabel laat een uiteenzetting zien van de theoretische impact van het aanbieden van verschillende aantallen deelauto's.

Berekende Parkeer-vraag	Aantal deel-auto's	Afname parkeervraag	Bezetting door deelauto's	Geadviseerde plaatsen	In theorie resterende parkeervraag
39	5	$5 * 3,14 = 13,9^*$	5	44	$30,1 \approx 31$
39	4	$4 * 3,14 = 12,6$	4	43	$30,4 \approx 31$
39	3	$3 * 3,14 = 9,4$	3	42	$32,6 \approx 33$
39	2	$2 * 3,14 = 6,3$	2	41	$34,7 \approx 35$
39	1	$1 * 3,14 = 3,2$	1	40	$36,9 \approx 37$
39	0	n.v.t.	0	39	39

Tabel 8: Benadering impact aanbod deelauto's. *aantal bereide huishoudens is als maximum genomen.

Het is belangrijk om de deelauto's aan te bieden op plaatsen in de wijk die (in lijn met het STOMP-principe) zo liggen dat de loopafstand niet langer is dan naar een privéauto. Dit kan door bijvoorbeeld in beide parkeerschuren een parkeerplaats te reserveren voor een deelauto.

Aanvullende maatregelen voor stimuleren deelmobiliteit

Een deelauto is een kostbare investering, daarom geven we hierbij aanvullende suggesties die het autobezit- en gebruik (blijvend) kunnen verlagen. Belangrijke redenen voor het hebben van een (tweede) auto zijn bijvoorbeeld woon-werk verkeer en het doen van boodschappen. Door voor dit soort reizen een alternatief te bieden of deze verplaatsing te voorkomen, kan het autogebruik worden teruggebracht.

Hieronder worden enkele kwalitatieve suggesties gedaan voor het terugbrengen van autobezit- en gebruik en het stimuleren van het gebruik van deelmobiliteit.

- Investeer in het voor- en natransport van en naar de bushaltes 'Techumerdyk/Crematorium' en 'Gotum Sud'. De eerste bushalte ligt op enkele minuten lopen vanaf de wijk en biedt ieder uur een verbinding van en naar Leeuwarden. 'Gotum Sud' ligt aan de hoofdweg op ongeveer 10 minuten lopen en biedt ieder halfuur een verbinding van en naar Leeuwarden. Door te investeren in de reis tussen de wijk en de bushalte, kan OV-gebruik worden gestimuleerd.
- Stimuleer OV-gebruik, bijvoorbeeld door het aanbieden van een OV-chipkaart met een dal voordeel-jaarabonnement (€60,- per jaar per abonnement)
- Aanbieden van (elektrische) bakfietsen. Een aanzienlijk kostenefficiëntere investering dan een deelauto met een bereik dat voldoende is om te voorzien in bewegingen naar de supermarkt of plaatselijke recreatie.
- Aanbieden van een centrale plaats waar pakketten en boodschappen bezorgd kunnen worden. Hierdoor hoeven mensen niet zelf naar de supermarkt te gaan, maar hoeven ze ook niet thuis te blijven om de pakketten in ontvangst te nemen.
- It Nije Hiem valt onder het bereik van GO, een aanbieder van deelscooters die ook in Leeuwarden actief is. Misschien kan er een regeling worden getroffen die de beschikbaarheid van de deelscooters in (de omgeving van) de wijk kan garanderen.
- Maak duidelijke afspraken met bewoners over autobezit- en gebruik. Communiceer bijvoorbeeld duidelijk dat de insteek is dat er slechts één parkeerplaats beschikbaar is per woning beschikbaar is.



Conclusies en aanbevelingen

It Nije Hiem heeft op basis van de parkeernormen van de gemeente Leeuwarden een parkeerbehoefte van 62 parkeerplaatsen.

Gezien het karakter van de wijk en de beoogde doelgroep zien wij echter mogelijkheden om af te wijken van de parkeernormen van de gemeente en uit te gaan van een lagere parkeervraag. Uit een enquête die onder potentiële bezoekers in de wijk is uitgezet en uit CBS-data blijkt dat het te verwachten autobezit lager is dan de parkeernormen van de gemeente. Uit een berekening van de parkeervraag aan de hand van het te verwachten autobezit onder de doelgroepen blijkt een parkeerbehoefte van 39 parkeerplaatsen.

Daarnaast blijkt uit de enquête een grote bereidheid tot het gebruik van deelauto's. Een deelauto kan de aanschaf van tweede auto's voorkomen en daarmee bijdragen aan een (blijvend) laag autobezit. Hierdoor kan het aantal benodigde parkeerplaatsen ook in de toekomst laag blijven. Omdat onderzoek naar het effect van deelauto's op autobezit nog onvoldoende aanwezig is en de capaciteit van de back-up locaties niet toereikend is om in een fall-back scenario van de deelauto's te voorzien, is ons advies om als pilot deelauto's aan te bieden en in te zetten om het lage autobezit te waarborgen, maar op basis hiervan niet het aantal te realiseren parkeerplaatsen te verlagen. De ervaring uit deze pilot kan de gemeente gebruiken voor andere ruimtelijke ontwikkelingen. Om optimaal in de vraag naar deelauto's te voorzien zijn 5 deelauto's nodig. Echter, 1 á 2 deelauto's zijn markttechnisch gezien realistischer en vereisen geen aanvullende parkeerplaatsen ten opzichte van het huidige plan.

Tot slot adviseren wij om de ruimte waar in de toekomst extra parkeercapaciteit gerealiseerd kan worden, uit te voeren als groen en voor minimaal 10 jaar te bestemmen als verkeer. Als dit in de praktijk nodig blijkt te zijn, dan kunnen extra parkeervakken op deze locaties worden gerealiseerd. Wij adviseren daarbij om niet eerst de parkeervakken aan te leggen en die vervolgens op termijn om te vormen naar groen. In het verkeer geldt namelijk een latente vraag, waardoor aangeboden parkeer- en verkeerscapaciteit in de regel altijd wordt gebruikt. Door eerst groen aan te bieden, wordt het autobezit van de nieuwe bewoners het meest efficiënt gestuurd en zien bewoners op termijn wat zij aan groenvoorzieningen moeten opgeven als zij extra parkeercapaciteit willen.

Het maken van duidelijke afspraken bewoners omtrent autobezit- en gebruik en het aanbieden van (probeeranbod van) mobiliteitsalternatieven kan het lage autobezit tot slot (blijvend) verlagen.