

Opdrachtgever	Gemeente Putten
Datum	8 augustus 2022
Kenmerk	009267.20220808.N2.01
Status	Concept
Pagina	1/6

## Passende parkeernorm Halvinkhuizen

### 1. Inleiding

Bij de ontwikkeling van Halvinkhuizen staat duurzaamheid hoog aangeschreven. Het doel is een dorpse samenleving 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.

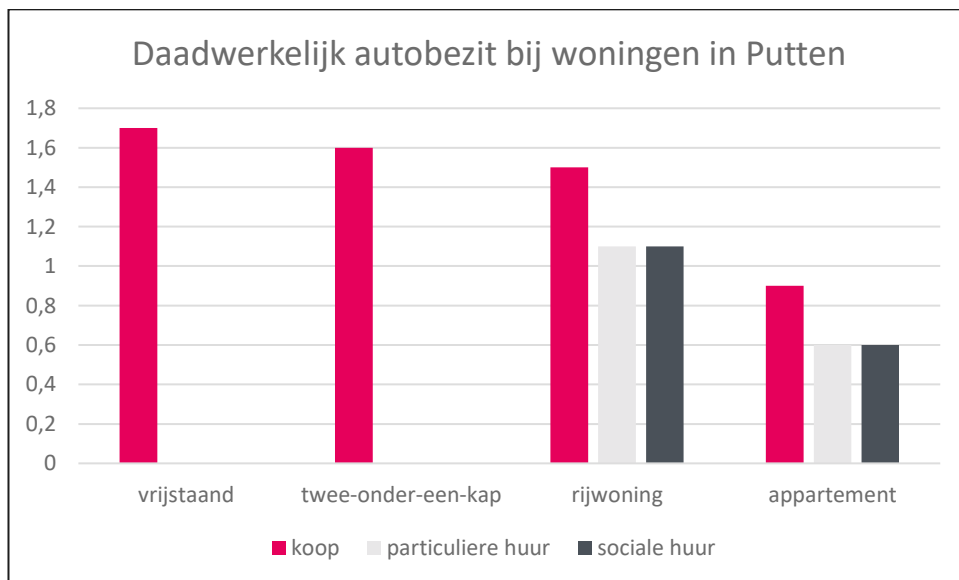
De parkeernorm in Putten is vastgelegd in de Nota Parkeernormen. Uit eerste ervaringen die in de wijk Rimpeler zijn opgedaan blijkt dat deze normen bij bepaalde woningen aan de hoge kant zijn waardoor sprake is van overcapaciteit. Ook bij de raadsbehandeling van de Gebiedsvisie Halvinkhuizen is aandacht 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 buurtniveau. 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 <sup>1)</sup>	bezoekers-deel <sup>2)</sup>	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 (m<sup>2</sup> bvo).<sup>1</sup> 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.

<sup>1</sup> 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 m <sup>2</sup>	0,55	0,7	1,0	per woning	0,2 pp
woning 40- 80 m <sup>2</sup> (niet gestapeld) tot 40- 65 m <sup>2</sup> gestapeld	1,3	1,6	1,6	per woning	0,3 pp
woning 80-150m <sup>2</sup> (niet gestapeld) of 65-120 m <sup>2</sup> gestapeld	1,4	1,9	1,9	per woning	0,3 pp
woning > 150 m <sup>2</sup> (niet gestapeld) of > 120 m <sup>2</sup> 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 parkeeraanlyse.

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.

woningtype	woningtype	segment	typologie	aantal woningen	norm Putten	norm obv autobezit	voorstel Goudappel
<b>Sociale huurwoningen</b>	sociaal bebo	sociaal	gestapeld	23	1,6	0,9	1,0
	sociaal appartement	sociaal	gestapeld	47	1,6	0,9	1,0
	sociaal rijwoning	sociaal	grondgebonden	23	1,6	1,5	1,5
	totaal			93			
<b>Vrije sector huurappartementen</b>	middenhuur appartement	vrije sector	gestapeld	16	1,6	0,9	1,3
				16			
<b>Koopappartementen</b>	koop appartement S	goedkoop	gestapeld	23	1,6	1,3	1,3
	koop appartement M	betaalbaar	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			
<b>Eengezinswoningen</b>	koop bebo	goedkoop	grondgebonden	23	1,6	1,3	1,3
	rijwoning XS	betaalbaar	grondgebonden	0	1,6	1,5	1,5
	koopgarant	betaalbaar	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	1,9
	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.