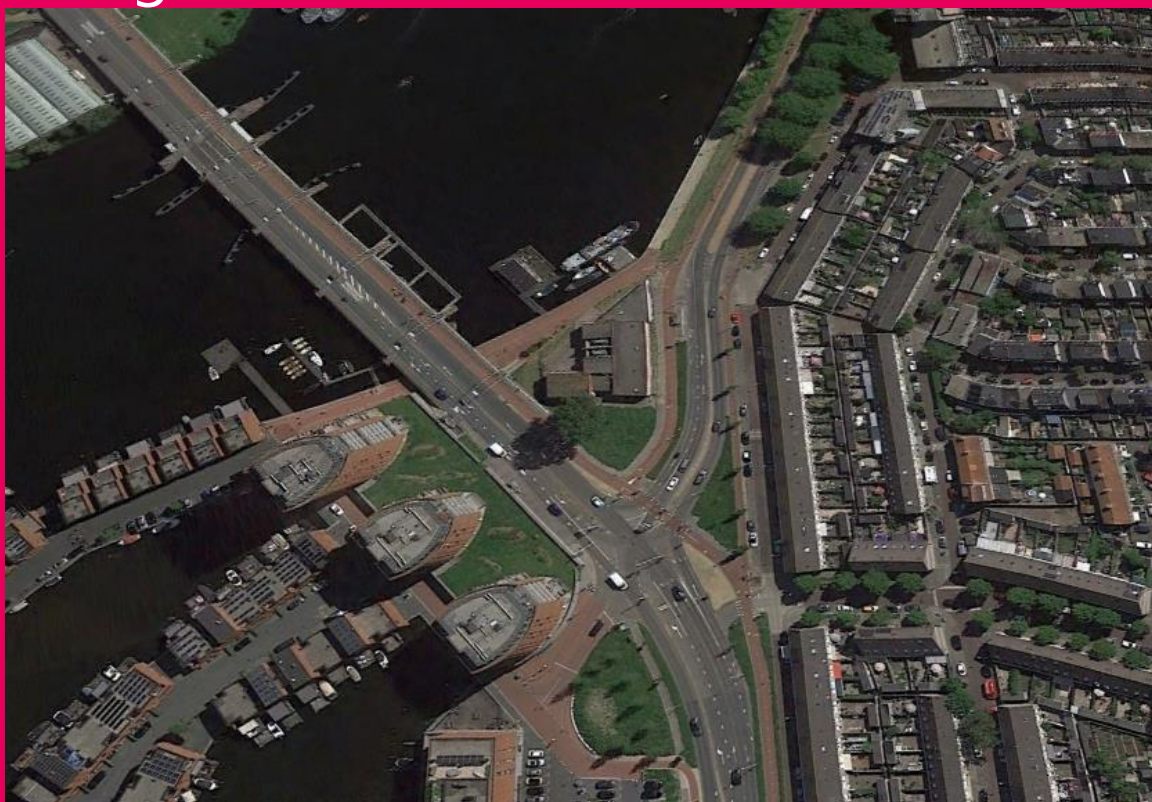


Jongerenhuisvesting Spaarndamseweg 13

Mobiliteitsplan
5 augustus 2022



Opdrachtgever

Titel rapport

1828 BV

Jongerenhuisvesting Spaarndamseweg 13

Kenmerk

012855.R01.03

Datum publicatie

5 augustus 2022

Projectleider Goudappel

Tjitte Prins

Status

Definitief

© Copyright Goudappel BV 5-8-22

Inhoudsopgave

1. Inleiding	1
1.1 Doel	1
1.2 Het plan SDM13	1
2. Autoparkeren	4
2.1 Parkeerbeleid en toepassing	4
2.2 Parkeersituatie in de omgeving	5
2.3 Specifieke situatie SDW13	7
3. Fietsparkeren	11
4. Verkeersgeneratie	12
Bijlage 1 Autobezit doelgroep	13

1. Inleiding

1.1 Doel

1828 BV is voornemens op de locatie van de Spaarndamseweg 13 te Haarlem een complex voor jongerenhuisvesting te ontwikkelen. Dit rapport is bedoeld om te schetsen hoe met mobiliteit en parkeren in dit plan wordt omgegaan. Het rapport vormt een bijlage bij het bestemmingsplan, waarmee dit plan mogelijk moet worden gemaakt.

1.2 Het plan SDM13

De ontwikkellocatie is gelegen aan de Spaarndamseweg en omsloten door het Spaarne (Schokkerkade) en de Schoterbrug. Voor het bestemmingsplan wordt uitgegaan van de realisatie van 150 appartementen, specifiek bedoeld voor jongeren in de leeftijdsgroep van 18 tot 28 jaar.



Figuur 1.1: Impressie van het plan Spaarndamseweg 13

Het plan omvat zeven lagen en op de begane grond is het parkeren en stallen van (deel) auto's, (deel)fietsen etc. gepland. Voorts is aan het Spaarne (Schokkerkade) een lunchroom voorzien.

In het plan wordt uitgegaan van 150 studio's:

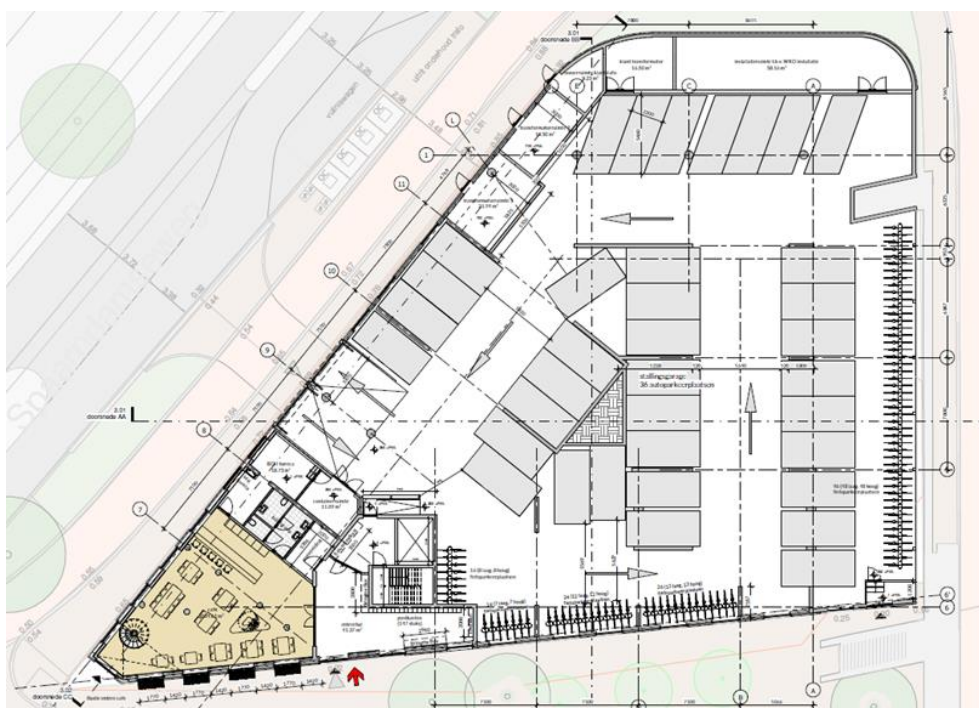
- 128 kleine appartementen (S): 25 m² en
- 22 medium appartementen (M) tot 49,8 m²

Ook omvat het plan ondersteunende functies zoals een wasruimte, een lobby met collectieve ruimte voor wonen en werken en een gezamenlijke daktuin. Deze ondersteunende functies zijn bedoeld voor de bewoners en zijn gepland op de eerste etage.

De appartementen zijn klein, om te komen tot betaalbare huisvesting voor de doelgroep. Het voornemen is het plan strikt te richten op de jongere doelgroep: bij het overschrijden van de leeftijd wordt het contract opgezegd.

Naast de woningen is daghoreca voorzien van 104 m² GO (exclusief opslagruimte, toiletten e.d.)

Binnen de ontwikkeling zijn momenteel 36 parkeerplaatsen voorzien, plus een collectieve fietsenstalling voor 176 fietsen. De parkeerplaatsen zijn bedoeld voor bewoners en bezoekers. Van bezoekers wordt een tarief gevraagd. Gelet op het gebruik van de parkeerplaatsen door bewoners en bezoekers is er bij de vormgeving een openbare parkeerplaats.

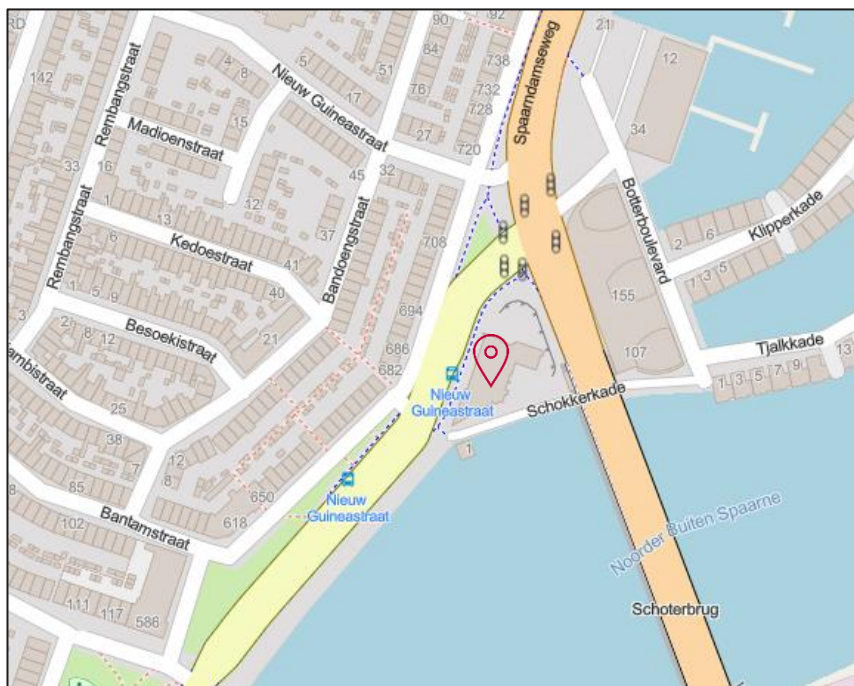


Figuur 1.2: Ontwerp (indicatief) van de begane grond

Wegens mogelijke veranderingen in het beleid van de gemeente kan ook het plan wijzigen.

Ontsluiting plangebied

De locatie van de ontwikkeling is weergegeven in de figuur.



Figuur 1.3: Ligging plangebied Spaarndamseweg 13

De ontsluiting van het pand is voor het autoverkeer voorzien aan de Spaarndamseweg en voor de fiets aan de Schokkerkade, zie figuur 1.2.

Vanaf de ontwikkellocatie is de toegang tot het openbaar vervoer laagdrempelig. Direct voor de locatie is bushalte 'Nieuw Guineastraat' gelegen (zie figuur 3.1). Hiervandaan vertrekt tweemaal per uur een bus in noordelijke richting, en ieder uur een bus naar het treinstation van Haarlem. Station Haarlem ligt op 9 minuten fietsafstand (2,1 km) en dat is ruim binnen fietsafstand.

2. Autoparkeren

De gemeente Haarlem heeft een vastgesteld parkeerbeleid uit 2018: Parapluplan parkeernormen Haarlem. Aanvullend hierop zijn besluiten genomen, waaronder een Tweede wijziging in 2019. De consequenties van het vigerende parkeerbeleid worden uitgewerkt in paragraaf 2.1. In 2.2 wordt ingegaan op de parkeersituatie in de omgeving en de voor-nemens in het coalitieakkoord 2022 – 2026.

Voor dit project is sprake van een specifieke doelgroep met een specifieke parkeervraag: dat komt in 2.3 aan de orde en 2.4 bevat voorstellen om de parkeersituatie op te lossen.

2.1 Parkeerbeleid en toepassing

Bruto parkeerbehoefte

De ontwikkellocatie aan de Spaarndamseweg 13 ligt in schil/overloopgebied van Haarlem. De parkeernormen conform het Parapluplan en Tweede wijziging zijn:

	parkeernorm schil/overloop	aandeel bezoek	eenheid
woning duur	1,5	0,3	pp per woning
woning midden	1,3	0,3	pp per woning
woning goedkoop	1,0	0,3	pp per woning
serviceflat/aanleunwoning	0,3	0,3	pp per woning
kamerverhuur	0,2	0,2	pp per woning
sociale huurwoningen*	0,9	0,3	pp per woning
café/bar/cafetaria	4,0	90%	per 100 m ² bvo
restaurant	8,0	80%	per 100 m ² bvo

* Uit vastgesteld beleid 'Van onbetaalbare parkeerplek naar betaalbare woning', gemeente Haarlem, 2017.

Tabel 2.1: Parkeernormen gemeente Haarlem

De kleine woningen in het project hebben elementen van kamerverhuur: kleine woningen met collectieve voorzieningen, maar juridisch zijn het zelfstandige appartementen en vallen onder de categorie sociale huurwoningen. De grotere appartementen vallen in de categorie woningen goedkoop.

De daghoreca valt in de categorie café/bar/cafetaria.

Op basis van de Haarlemse parkeernormen is de "bruto" parkeerbehoefte:

	aantal/omvang	parkeernorm	TOTAAL
Appartementen M (middenduur)	22	1,0	22,0
Appartementen S (sociale huur)	128	0,6	76,8
Totaal/bezoek	150	0,3	45,0
Daghoreca (m ²)	104	4,0	4,2
TOTAAL		8,0	148,0

Tabel 2.2: berekening bruto parkeerbehoefte SDW13

De bruto parkeerbehoefte, bij toepassing van de gemeentelijke parkeernormen zonder dubbelgebruik is 142 parkeerplaatsen.

Aanwezigheidspercentages

Bij medegebruik van de parkeerplaatsen is het gelijktijdig gebruik van belang om de parkeerbehoefte te bepalen. Hiervoor is de parkeervraag van de categorieën op verschillende momenten van belang. Hiervoor worden de aanwezigheidspercentages van het CROW (publicatie 381) gebruikt. De tabellen van het CROW bevatten echter geen daghoreca; deze zijn daarom geschat op basis van verwante functies.

	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
Bezoekers wo	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
Daghoreca*	50%	80%	0%	0%	0%	100%	0%	80%

Tabel 2.3: gehanteerde aanwezigheidspercentages (bron: CROW)

*Aanwezigheidspercentages daghoreca zijn geschat

Toepassing van de aanwezigheidspercentages op de bruto parkeerbehoefte geeft het volgende resultaat:

	bruto	we-och	we-mi	we-av	koop avond	we-na	za-mi	za-av	zo-mi
bewoners	98,8	49,4	49,4	88,9	79,0	98,8	59,3	79,0	69,2
Bezoekers wo	45,0	4,5	9,0	36,0	31,5	0,0	27,0	45,0	31,5
Daghoreca	4,2	2,1	3,3	0,0	0,0	0,0	4,2	0,0	3,3
TOTAAL	148,0	56,0	61,7	124,9	110,5	98,8	90,4	124,0	104,0

Tabel 2.4: berekening parkeerbalans voor SDW13

Op basis van de parkeernormen van de gemeente Haarlem is de maatgevende parkeervraag 125 parkeerplaatsen. Deze parkeervraag doet zich voor op werkdagavond.

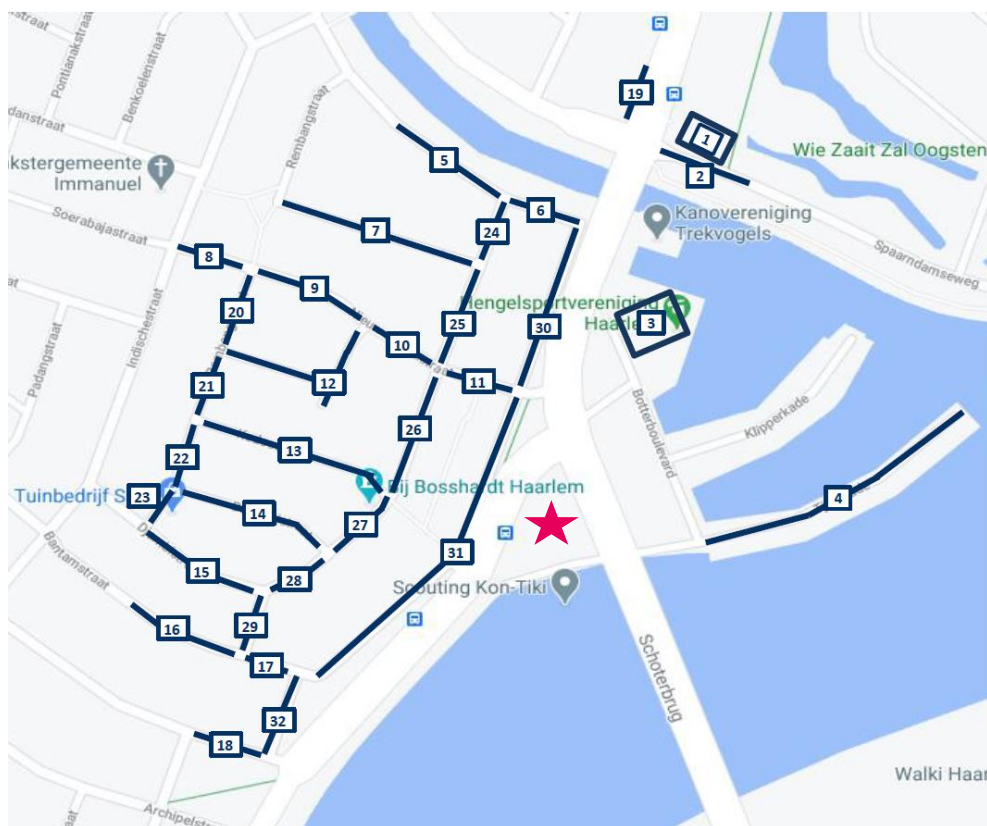
2.2 Parkeersituatie in de omgeving

Parkeertelling

Op 27, 29 en 31 oktober 2020 is er een parkeertelling gehouden in de omgeving van het plangebied, zie voor het rapport: DVT (2020) Parkeeronderzoeken Spaarndamseweg 13 e.o. in Haarlem. Dit betreffen de volgende telmomenten:

- dinsdag 27/10: 23.00 – 5.00 uur
- donderdag 29/10: 23.00 – 5.00 uur en
- zaterdag 31/10: 11.00-12.00 uur en 18.00-20.00 uur.

Geteld zijn de straten met een loopafstand van 300 m rond het plangebied. Dat betekent dat deze binnen het invloedsgebied liggen, waarbij parkeerders van SDW13 een plek kunnen zoeken:



Figuur 2.1: straten waar de parkeertelling is gehouden

In het getelde gebied bleek er op veel plaatsen sprake te zijn van foutief parkeren: dat betekent het parkeren op plaatsen die hiervoor niet bedoeld zijn. Aangezien de gemeente hierop niet actief handhaaft kunnen deze plaatsen bij het parkeerareaal worden gerekend¹.

De overall resultaten uit de verkeerstelling zijn:

moment	reguliere pp (90%)	bezet	onbezet	restcapaciteit
Di 27/10, 's nachts	492 (443)	408	84	35
Do 29/10, 's nachts	492 (443)	412	80	31
Za 31/10, 11 tot 12 uur	492 (443)	352	140	91
Za 31/10, 18 tot 20 uur	492 (443)	416	76	27

Tabel 2.5: Resultaten parkeertelling 2020 (excl. gereserveerde pp voor gehandicapten en laden)

¹ Zie: <https://uitspraken.rechtspraak.nl/inziendocument?id=ECLI:NL:RBNHO:2021:9203>

Blijkens de geciteerde rechterlijke uitspraak mag een parkeerdruk van 90% worden aangehouden, inclusief de informeel gebruikte parkeerplaatsen. Dat betekent dat er in de omgeving een restcapaciteit is van minimaal 27 pp.

Mocht er een parkeertekort in het plan optreden dan kan buiten het plangebied nog ruimte worden gevonden.

Beleidsvoornemens

In het coalitieakkoord 2022 – 2026 zijn afspraken opgenomen over de inzet om een mobiliteitsverandering te bereiken, zodat er in Haarlem meer gebruik wordt gemaakt van de fiets en het OV en minder van de auto. Daartoe worden plannen ontwikkeld om:

- gereguleerd parkeren in te voeren in nagenoeg alle wijken ten westen van het Spaarne;
- te investeren in alternatieve vormen van mobiliteit;
- een substantiële verlaging van de parkeernorm bij nieuwbouw te bereiken; globaal genomen zal er sprake zijn van een halvering.

Bij een globale halvering van de parkeernormen gaat de bruto parkeerbehoefte naar ca. 70 plaatsen en de maatgevende naar ca. 60 pp. Met deze voornemens zal ook de parkeersituatie in de directe omgeving wijzigen en daarmee ook de conclusie, die uit de parkeertelling wordt getrokken.

2.3 Specifieke situatie SDW13

Het Parapluplan parkeernormen Haarlem 2018 stelt in artikel 3.2.4 dat het bevoegd gezag met een omgevingsvergunning kan afwijken van de beleidsregels.

In dit specifieke geval is er reden om af te wijken van de parkeernormen omdat de doelgroep van het appartementencomplex zeer specifiek is (jongeren tussen 18 en 28 jaar) en het autobezit van deze doelgroep lager ligt dan van andere bewoners, waar de parkeernormen op zijn gebaseerd. Daarbij komt dat het grootste deel van het programma (85%, type S appartementen van 25 m² bvo) gericht is op eenpersoonshuishoudens.

Doelgroep

De woningen aan de Spaarndamseweg in Haarlem worden gerealiseerd om te voorzien in betaalbare en compacte woningen voor jongeren van 18 tot 28 jaar, met veel service-achtige voorzieningen. Tot een leeftijd van 25 jaar kunnen kandidaat bewoners in aanmerking komen voor een vijfjarig contract. Dit betekent dat een beperkt aantal bewoners ouder zal zijn dan de aangegeven 28 jaar.

De verwachting is dat de samenstelling van de bewoners van de kleine appartementen er naar verloop van jaren uit ziet als volgt:

- 18 - 28 jarigen: 80%
- Uitloop 28 – 33 jarigen: 20%.

Hier wordt vanuit gegaan dat de S-appartementen worden gehuurd door eenpersoonshuishoudens en de M-appartementen door paren.

Autobezit doelgroep

In bijlage 1 zijn de tabellen met informatie over autobezit uit de onderzoeken van het CBS toegelicht en opgenomen. Dit betreft het onderzoek 'Onderweg in Nederland (ODiN).

De resultaten van het autobezit zijn voor zeer sterk stedelijk gebied, waar de gemeente Haarlem onder valt:

categorie	eenpersoonshuishouden	paar
Gemiddeld NL	0,39	0,95
18 – 28 jaar (incl studenten)	0,20	0,62
28 – 33 jaar (incl studenten)	0,38	0,79

Tabel 2.6: Autobezit per huishouden (incl. lease) voor zeer sterk stedelijke gemeenten in Nederland 2018 – 2020 (bron: ODiN – CBS)

Ter vergelijking: het gemiddelde autobezit in de Indische wijk, waarin SDW13 ligt, is volgens het CBS in 2019: 0,9 auto per huishouden².

Het te verwachten autobezit -en daarmee de parkeerbehoefte- van de bewoners van SDW13 is dan:

	aantal/ omvang	autobezit	totaal
Appartementen M			
- paar 18-28 jaar (80%)	18	0,62	11,2
- paar 28-33 jaar (20%)	4	0,79	3,2
Appartementen S			
- ephh 18-28 jaar (80%)	102	0,2	20,4
- ephh 28-33 jaar (20%)	26	0,38	9,9
TOTAAL	150		44,6

Tabel 2.7: Berekening parkeerbehoefte bewoners SDW13

Inzet deelauto's en MaaS

Het project SDW13 voorziet in collectieve voorzieningen voor de jonge bewoners, zoals wasmachines, recreatieruimten e.d. Een onderdeel daarvan zijn ook deelauto's en MaaS. Deelauto's is een initiatief dat breed wordt ingezet om een vervoersalternatief te bieden voor de bewoners die incidenteel een auto nodig hebben. Diverse gemeenten bieden de mogelijkheid om met deelauto's een deel van de bewonersvraag naar parkeerplaatsen te vervangen. In andere gemeenten liggen de aandelen van de parkeervraag die mogen worden vervangen tussen 20% en 50%. Voorbeelden daarvan zijn:

- Den Haag – CID/Binckhorst: ontwikkelaars mogen maximaal 50% van de parkeerbehoefte met deelauto's oplossen. Daarbij komt één deelauto in de plaats van vier reguliere parkeerplaatsen (zie DSO/2019.346 – RIS306160, 16 sept. 2020).
- Gouda – Spoorzone: hier is een substitutie mogelijk van 20% van de autoparkeeropgave, waarbij 1 deelauto 5 reguliere parkeerplaatsen vervangt (zie Ontwikkelperspectief Spoorzone, vastgesteld 5 juni 2020).

² Bron: <https://www.cbs.nl/nl-nl/maatwerk/2021/05/autobezit-per-huishouden-januari-2019>

Met MaaS (Mobility as a Service) wordt verder ingespeeld om de trend om geen vervoermiddelen te bezitten, maar deze als 'service' te gebruiken. Dit wordt uitgewerkt in een breed palet van mobiliteitsdiensten die de volgende onderdelen kunnen omvatten:

- Openbaar vervoer
- Deelauto's
- Deel(bak)fietsen
- Deelscooters

In het MaaS-concept wordt het mogelijk om mobiliteitsdiensten te plannen, boeken en te betalen. In bijvoorbeeld het beleid van de gemeente Gouda (Sporzone) is het mogelijk om additioneel 20% van de parkeeropgave te vervangen door de inzet van MaaS.

In het parkeerbeleid van de gemeente Haarlem is nog geen aandacht besteed aan zowel deelauto's als MaaS. Dit wordt verwacht met de aangekondigde herziening van het beleid. Bij deze planvorming wordt uitgegaan van:

- Het vervangen van 25% van de bewonersvraag door deelauto's. Dat betekent dat 11,2 pp in aanmerking komen om te worden vervangen door deelauto's
- Een substitutie van vijf bewonersparkeerplaatsen door één deelauto. Dat betekent dat 2 deelauto's geplaatst kunnen worden, waarmee 10 pp worden vervangen

Conclusie:

- De inzet van **twee deelauto's**, waarmee 10 bewonersparkeerplaatsen worden vervangen
- Er resteert een parkeervraag van $(44,6 - 10 =)$ **34,6 pp** voor bewoners.

Parkeren voor bezoekers

Uit recent onderzoek³ is gemeten dat voor bezoekers van woningen in Enschede buiten het centrum 0,09 pp per woning nodig is. Dit is voor de gemeente Den Haag aanleiding de bezoekersnorm in CID/Binkhorst ook naar beneden bij te stellen naar 0,05 per woning in het CID gebied, 0,1 per woning in de Binckhorst en 0,0 voor studentenwoningen.

Voor SDW13 wordt veiligheidshalve gekozen voor een bezoekersnorm van 0,1, hoewel er argumenten zijn om voor de specifieke doelgroep voor een lagere norm te kiezen.

Dit betekent dat voor SDW13 wordt uitgegaan van $(0,1 \times 150 =)$ **15 pp** voor bezoekers.

Overzicht en maatgevende parkeerbehoefte

Bij medegebruik kunnen parkeerders van de verschillende categorieën gebruik maken van de beschikbare parkeerplaatsen. Voor SDW13 is in de tabel opgenomen wat de parkeervraag is bij volledig medegebruik, maar waarbij deelauto's een gereserveerde plaatsen hebben. Daarmee komt de specifieke parkeerbehoefte voor SDW13 op de volgende aantallen:

³ https://www.spark-parkeren.nl/wp-content/uploads/SPARK-UPDATE_47.pdf

	bruto	we-och	we-mi	we-av	koop avond	we-na	za-mi	za-av	zo-mi
bewoners	34,6	17,3	17,3	31,1	27,7	34,6	20,8	27,7	24,2
deelauto	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0
bezoekers wo	15,0	1,5	3,0	12,0	10,5	0,0	9,0	15,0	10,5
daghoreca	4,2	2,1	3,3	0,0	0,0	0,0	4,2	0,0	3,3
TOTAAL	55,8	22,9	25,6	45,1	40,2	36,6	35,9	44,7	40,0

Tabel 2.8: Parkeerbalans voor de specifieke parkeerbehoefte van SDW13

Op basis van tabel 2.8 kan worden geconcludeerd dat de bruto parkeerbehoefte van SDW13 56 pp is en bij volledig medegebruik (m.u.v. de deelauto) is dit 45 plaatsen.

In het plan zijn 36 plaatsen opgenomen en dit betekent dat het tekort aan parkeerplaatsen 20 bedraagt en bij medegebruik is dat 9 plaatsen. Het tekort van 9 pp doet zich voor tijdens de werkdagnacht en de zaterdagavond. De telling heeft uitgewezen dat binnen 300 m. loopafstand rond de locatie een reservecapaciteit is van:

- 31 pp tijdens werkdagnacht en
- 27 pp tijdens zaterdagavond.

Zie hiervoor paragraaf 2.2.

Hiermee kan het tekort in SDW13 ruimschoots worden opgelost in de directe omgeving.

3. Fietsparkeren

Voor het fietsparkeren worden de volgende normen aangehouden:

- Een S-appartement: 1 fpp
- Een M-appartement: 2 fpp

Dit resulteert in de volgende parkeerbehoefte voor de woningen:

	aantal/omvang	norm fpp	TOTAAL
Appartementen M (goedkoop)	22	2	44
Appartementen S (sociale huur)	128	1	128
TOTAAL	150		172

Tabel 3.1: bepalen behoefte fietsparkeren woningen

In het plan zijn 176 inpandige fietsstallingsplaatsen opgenomen en dat is voldoende voor de stallingsvraag van de woningen.

De Leidraad fietsparkeren geeft voor een eenvoudig restaurant een kencijfer van 7,0 fpp per 100 m2 bvo. Hiervan zullen 1 a 2 fpp voor medewerkers zijn, die ook inpandig hun fiets willen en kunnen stallen. De overige (5 a 6) fietsen worden buiten gestald: hiervoor is ruimte beschikbaar.

4. Verkeersgeneratie

In de publicatie CROW 381 is de verkeersgeneratie van diverse functie opgenomen. De gemiddelde waarden wordt hier als basis gebruikt. Daarbij wordt uitgegaan dat Haarlem zeer sterk stedelijk is en de ligging van SDW13 is schil/overloopgebied, conform het beleid van de gemeente.

De verkeersgeneratie horend bij de oorspronkelijke parkeerbehoefte voor de woningen is als volgt:

type	type	aantal	Vg/eenheid	Totale Vg
M-appartementen	huur-middenduur	28	2,2	62
S-appartementen	huur-sociaal	122	2,2	268
Daghoreca	bibliotheek	104	5,8	6
TOTAAL		150 wo + 104 m2		336

Tabel 4.1: berekening oorspronkelijke verkeersgeneratie in autoritten per weekdagemaal

In het plan is de oorspronkelijke bruto parkeerbehoefte 143,8 pp voor de woningen dat betekent dat gemiddeld per parkeerplaats 2,3 autoritten per weekdagemaal worden gegenereerd.

Gezien de specifieke doelgroep is de parkeerbehoefte naar beneden bijgesteld: 49,6 pp bruto. Uitgaand van de verkeersgeneratie van 2,3 ritten per pp geeft dit 113,8 autoritten. Voor deelauto's wordt uitgegaan van een intensiever gebruik: 4,6 ritten. Dit levert de volgende verkeersgeneratie op:

type	verkeersgeneratie
Verkeersproductie pp wo	113,8
Verkeersproductie deelauto's	9,2
Verkeersproductie daghoreca	6
TOTAAL	129,0

Tabel 4.2: Verkeersgeneratie SDW13 in autoritten per weekdagemaal

Bijlage 1 Autobezit doelgroep

Het onderzoek Onderweg in Nederland (ODiN) voorziet in adequate informatie over de dagelijkse mobiliteit van de Nederlandse bevolking beschreven naar plaats van herkomst, bestemming, tijdstip waarop het vervoer plaatsvindt, gebruikte vervoermiddelen en de reismotieven voor de verplaatsingen. Het onderzoek is uitgevoerd in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. De resultaten van ODiN 2018 tot en met 2020 zijn herzien. Het overzichtsrappport is te vinden op: <https://www.cbs.nl/nl-nl/longread/rapportages/2022/onderweg-in-nederland--odin---2018-2020>

Analyses t.b.v. autobezit doelgroep

Cijfers op basis van ODIN 2018 – 2020

1. EENPERSOONSHUISHOUDENS, INCLUSIEF STUDENTEN IN (ZEER) STERK STEDELIJK GEBIED

Tabel: Auto's in huishouden (incl. lease) naar stedelijkheid en leeftijdsklasse.

	18 tot 28 jaar	28 tot 33 jaar	33 tot 43 jaar	43 tot 53 jaar	53 tot 63 jaar	63 jaar en ouder	Totaal
Zeer sterk stedelijk	0,20	0,38	0,44	0,54	0,49	0,42	0,39
Sterk stedelijk	0,33	0,57	0,60	0,63	0,68	0,56	0,55
Totaal	0,25	0,46	0,51	0,58	0,58	0,49	0,46

Tabel: Aantal respondenten per stedelijkheid en leeftijdsklasse.

	18 tot 28 jaar	28 tot 33 jaar	33 tot 43 jaar	43 tot 53 jaar	53 tot 63 jaar	63 jaar en ouder	Totaal
Zeer sterk stedelijk	3034	1469	1397	1305	1472	2861	11538
Sterk stedelijk	1464	813	985	1116	1288	3344	9010
Totaal	4498	2282	2382	2421	2760	6205	20548

Tabel: Maatschappelijke participatie respondenten per leeftijdsklasse.

	18 tot 28 jaar	28 tot 33 jaar	33 tot 43 jaar	43 tot 53 jaar	53 tot 63 jaar	63 jaar en ouder	Totaal
Werkzaam 12 tot 30 uur per week	479	203	197	232	419	199	1729
Werkzaam 30 uur of meer per week	1444	1706	1732	1555	1312	270	8019
Eigen huishouding	8	10	20	36	55	373	502
Scholier/student	2405	148	45	23	11	2	2634
Werkloos	61	66	119	120	203	94	663
Arbeidsongeschikt	29	52	133	255	416	178	1063
Gepensioneerd/VUT	0	2	2	5	60	4775	4844
Overig	70	93	131	187	277	310	1068
Onbekend	2	2	3	8	7	4	26
Totaal	4498	2282	2382	2421	2760	6205	20548

2. PAREN, INCLUSIEF STUDENTEN IN (ZEER) STERK STEDELIJK GEBIED

Paren zijn "echt" paren en niet bijv. alleenstaande ouder met kind.

Tabel: Auto's in huishouden (incl. lease) naar stedelijkheid en leeftijdsklasse.

	18 tot 28 jaar	28 tot 33 jaar	33 tot 43 jaar	43 tot 53 jaar	53 tot 63 jaar	63 jaar en ouder	Totaal
Zeer sterk stedelijk	0,62	0,79	0,86	1,08	1,23	1,01	0,95
Sterk stedelijk	0,99	1,28	1,27	1,41	1,45	1,13	1,23
Totaal	0,78	1,00	1,03	1,26	1,37	1,09	1,11

Tabel: Aantal respondenten per stedelijkheid en leeftijdsklasse.

	18 tot 28 jaar	28 tot 33 jaar	33 tot 43 jaar	43 tot 53 jaar	53 tot 63 jaar	63 jaar en ouder	Totaal
Zeer sterk stedelijk	1857	2125	1428	1019	2015	5273	13717
Sterk stedelijk	1120	1233	949	1169	3208	9086	16765
Totaal	2977	3358	2377	2188	5223	14359	30482

Tabel: Maatschappelijke participatie respondenten per leeftijdsklasse.

	18 tot 28 jaar	28 tot 33 jaar	33 tot 43 jaar	43 tot 53 jaar	53 tot 63 jaar	63 jaar en ouder	Totaal
Werkzaam 12 tot 30 uur per week	320	272	199	285	1061	520	2657
Werkzaam 30 uur of meer per week	1755	2804	1888	1485	2629	792	11353
Eigen huishouding	23	33	57	86	354	1038	1591
Scholier/student	748	78	31	18	6	3	884
Werkloos	51	84	68	58	164	107	532
Arbeidsongeschikt	15	23	50	113	332	212	745
Gepensioneerd/VUT	2	1	0	0	201	11027	11231
Overig	55	61	80	134	448	631	1409
Onbekend	8	2	4	9	28	29	80
TOTAAL	2977	3358	2377	2188	5223	14359	30482

2. EENPERSOONSHUISHOUDENS, EXCLUSIEF STUDENTEN IN (ZEER) STERK STEDELIJK GEBIED

Tabel: Autobezit (exl. lease) van personen naar stedelijkheidsgraad en leeftijdsklasse.

	18 tot 28 jaar	28 tot 33 jaar	33 tot 43 jaar	43 tot 53 jaar	53 tot 63 jaar	63 jaar en ouder	Totaal
Zeer sterk stedelijk	0,19	0,28	0,36	0,45	0,44	0,40	0,36
Sterk stedelijk	0,39	0,50	0,51	0,53	0,62	0,54	0,53
Totaal	0,27	0,37	0,43	0,49	0,52	0,48	0,44

Tabel: Auto's in huishouden (incl. lease) naar stedelijkheid en leeftijdsklasse.

	18 tot 28 jaar	28 tot 33 jaar	33 tot 43 jaar	43 tot 53 jaar	53 tot 63 jaar	63 jaar en ouder	Totaal
Zeer sterk stedelijk	0,32	0,40	0,45	0,54	0,49	0,42	0,43
Sterk stedelijk	0,51	0,60	0,62	0,63	0,68	0,56	0,60
Totaal	0,39	0,48	0,52	0,59	0,58	0,49	0,51

Tabel: Aantal respondenten per stedelijkheid en leeftijdsklasse.

	18 tot 28 jaar	28 tot 33 jaar	33 tot 43 jaar	43 tot 53 jaar	53 tot 63 jaar	63 jaar en ouder	Totaal
Zeer sterk stedelijk	1373	1372	1372	1292	1467	2860	9736
Sterk stedelijk	720	762	965	1106	1282	3343	8178
Totaal	2093	2134	2337	2398	2749	6203	17914

Tabel: Maatschappelijke participatie respondenten per leeftijdsklasse.

	18 tot 28 jaar	28 tot 33 jaar	33 tot 43 jaar	43 tot 53 jaar	53 tot 63 jaar	63 jaar en ouder	Totaal
Werkzaam 12 tot 30 uur per week	479	203	197	232	419	199	1729
Werkzaam 30 uur of meer per week	1444	1706	1732	1555	1312	270	8019
Eigen huishouding	8	10	20	36	55	373	502
Werkloos	61	66	119	120	203	94	663
Arbeidsongeschikt	29	52	133	255	416	178	1063
Gepensioneerd/VUT	0	2	2	5	60	4775	4844
Overig	70	93	131	187	277	310	1068
Onbekend	2	2	3	8	7	4	26
TOTAAL	2093	2134	2337	2398	2749	6203	17914

4. PAREN, EXCLUSIEF STUDENTEN IN (ZEER) STERK STEDELIJK GEBIED

Paren zijn echt paren en niet bijv. alleenstaande ouder met kind.

Tabel: Autobezit (excl. lease) van personen naar stedelijkheidsgraad en leeftijdsklasse.

	18 tot 28 jaar	28 tot 33 jaar	33 tot 43 jaar	43 tot 53 jaar	53 tot 63 jaar	63 jaar en ouder	Totaal
Zeer sterk stedelijk	0,27	0,28	0,36	0,42	0,50	0,50	0,42
Sterk stedelijk	0,44	0,54	0,56	0,58	0,60	0,56	0,56
Totaal	0,34	0,39	0,44	0,51	0,56	0,54	0,50

Tabel: Auto's in huishouden (incl. lease) naar stedelijkheid en leeftijdsklasse.

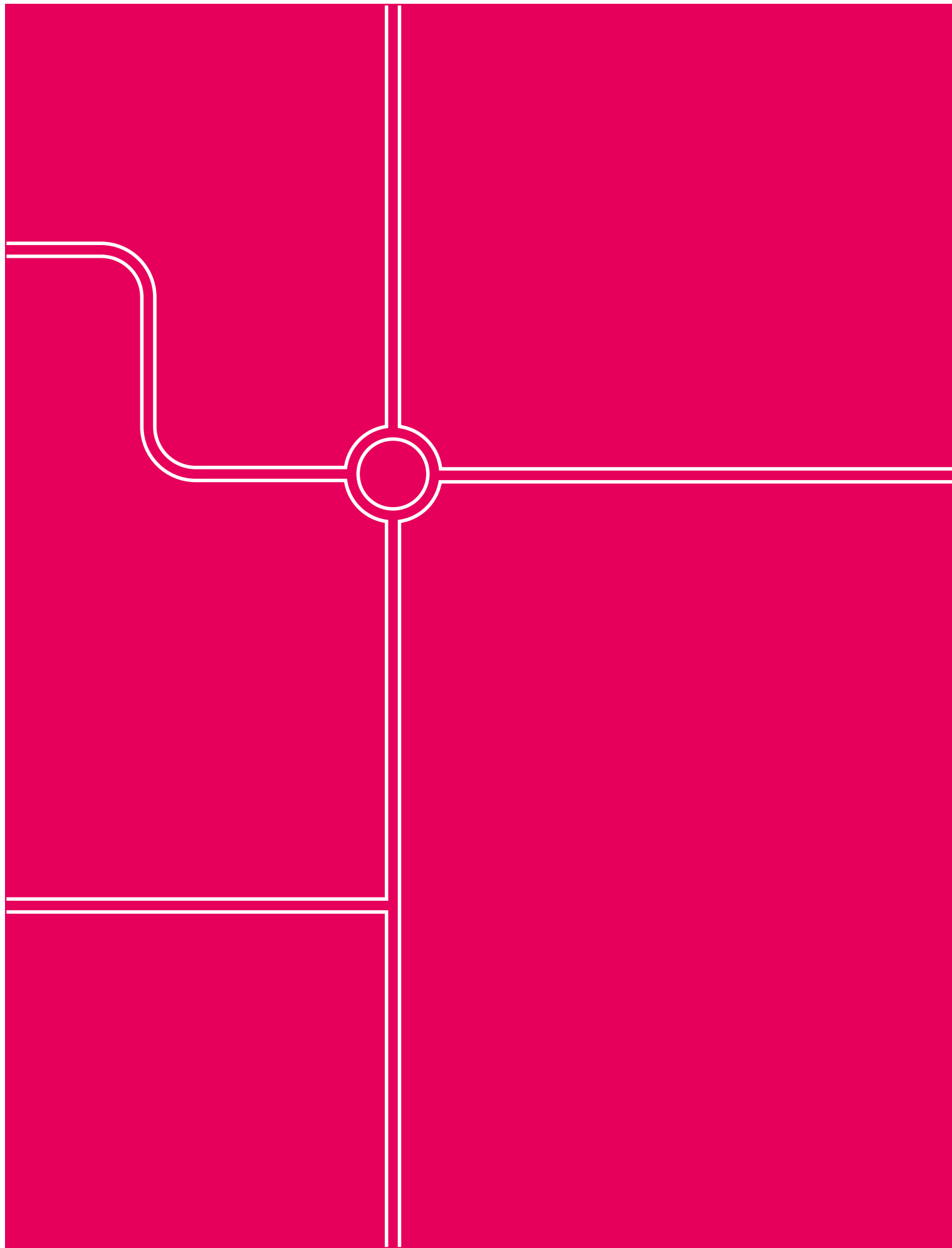
	18 tot 28 jaar	28 tot 33 jaar	33 tot 43 jaar	43 tot 53 jaar	53 tot 63 jaar	63 jaar en ouder	Totaal
Zeer sterk stedelijk	0,74	0,80	0,86	1,09	1,23	1,01	0,98
Sterk stedelijk	1,11	1,30	1,27	1,41	1,45	1,13	1,24
Totaal	0,91	1,01	1,04	1,27	1,37	1,09	1,13

Tabel: Aantal respondenten per stedelijkheid en leeftijdsklasse.

	18 tot 28 jaar	28 tot 33 jaar	33 tot 43 jaar	43 tot 53 jaar	53 tot 63 jaar	63 jaar en ouder	Totaal
Zeer sterk stedelijk	1326	2075	1408	1010	2012	5272	13103
Sterk stedelijk	903	1205	938	1160	3205	9084	16495
Totaal	2229	3280	2346	2170	5217	14356	29598

Tabel: Maatschappelijke participatie respondenten per leeftijdsklasse.

	18 tot 28 jaar	28 tot 33 jaar	33 tot 43 jaar	43 tot 53 jaar	53 tot 63 jaar	63 jaar en ouder	Totaal
Werkzaam 12 tot 30 uur per week	320	272	199	285	1061	520	2657
Werkzaam 30 uur of meer per week	1755	2804	1888	1485	2629	792	11353
Eigen huishouding	23	33	57	86	354	1038	1591
Werkloos	51	84	68	58	164	107	532
Arbeidsongeschikt	15	23	50	113	332	212	745
Gepensioneerd/VUT	2	1	0	0	201	11027	11231
Overig	55	61	80	134	448	631	1409
Onbekend	8	2	4	9	28	29	80
TOTAAL	2229	3280	2346	2170	5217	14356	29598



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