

Parkeren Almondehoeve Oegstgeest

Definitief rapport

Opdrachtgever

Titel rapport

Olympia I B.V.

Parkeren Almondehoeve Oegstgeest

Kenmerk

Datum publicatie

Opgesteld door

018611.20240913.R1.03

5 december 2024

Marco de Baat & Olivier Mulder (Goudappel)

Status

Definitief

© Copyright Goudappel BV 5-12-24

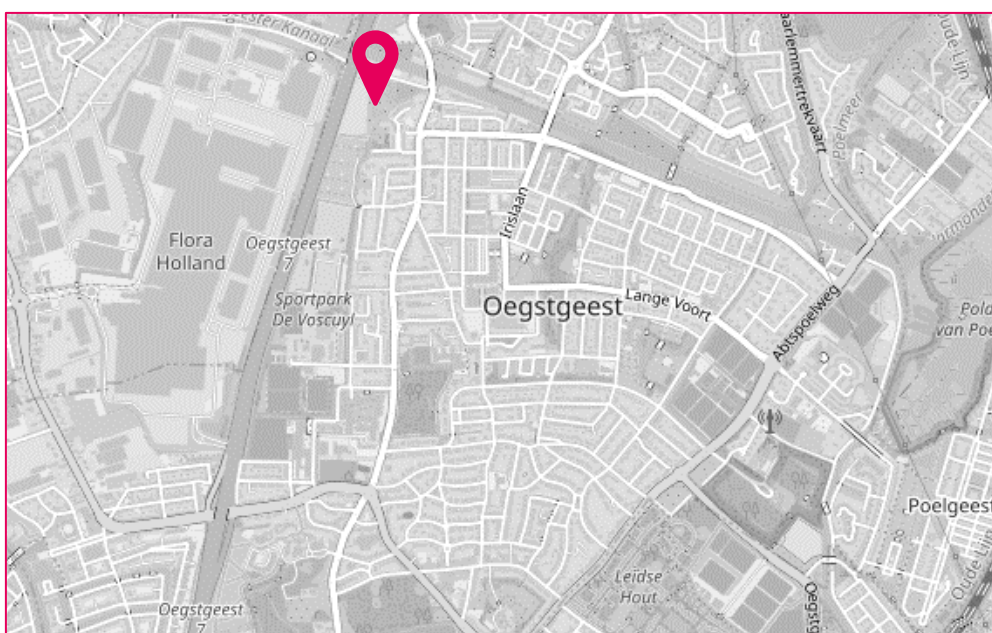
Inhoudsopgave

1. Inleiding	4
1.1 Aanleiding	4
1.2 Functieprogramma	5
1.3 Aanpak/leeswijzer	5
2. Parkeerbehoefte conform gemeentelijk beleid	6
2.1 Aanpak	6
2.2 Uitgangspunten	6
2.3 Resultaat	8
3. Parkeerbehoefte conform CROW-kencijfers 2024	9
3.1 Aanpak	9
3.2 Uitgangspunten	9
3.3 Resultaat	10
4. Parkeerbehoefte conform Passende Parkeernorm	12
4.1 Aanpak	12
4.2 Uitgangspunten	12
4.3 Autobezit in Oegstgeest	13
4.4 Resultaat	15
5. Verkenning deelmobiliteit	16
5.1 Inleiding	16
5.2 Deelauto's in Almondehoeve Oegstgeest	16
5.3 Deelmobiliteitscoöperatie met de bewoners	17
6. Conclusies	19
Bijlage 1 Nadere achtergrond cijfers autobezit	22
Bijlage 2 Achtergrond bezoekersnorm woningen	24
Bijlage 3 Onderbouwing autodelen	25

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Olympia I B.V. en Citystone Group BV (hierna: opdrachtgever) zijn betrokken bij een ontwikkeling genaamd 'Almondehoeve' in Oegstgeest, zie figuur 1.1. Bij het vaststellen van de nota van uitgangspunten is een amendement aangenomen over parkeren. In dit amendement wordt aangegeven dat door het type en aard van de woningen sprake zal zijn van kleinere huishoudens met een (van het actuele parkeerbeleid) afwijkende/lagere parkeerbehoefte. In een eerder stadium zijn de vigerende gemeentelijke parkeernormen gehanteerd. Met oog op het karakter van de woningen, beïnvloed door het type woning en de grootte van de huishoudens, leeft de vraag of deze gemeentelijk parkeernormen wel passend zijn en of deze verlaagd kunnen worden (ook ten gunste van ruimte voor groen). Om deze reden heeft de opdrachtgever Goudappel BV gevraagd om een onderzoek te doen naar 'passende parkeernormen' voor deze woningen. Daarvoor is een analyse uitgevoerd naar het reëel benodigd aantal parkeerplaatsen voor de ontwikkeling. In voorliggende rapportage zijn de uitgangspunten en resultaten toegelicht.



Figuur 1.1: Locatie plangebied (Bron ondergrond: OpenStreetMap)

1.2 Functieprogramma

De parkeerbehoefte is (op verschillende manieren) berekend aan de hand van het functieprogramma zoals weergegeven in navolgende tabel 1.1. De ontwikkeling beoogd om in totaal 160 woningen te realiseren van verschillende types, deels appartementen en deels grondgebonden woningen. Naast woningen is ook voorzien een buurtkamer te realiseren.

functie	oppervlakte	omvang	eenheid
tweekamer appartementen sociaal	50 m ² go	36	woningen
driekamer appartementen sociaal	60 m ² go	12	woningen
driekamer appartementen midden	74 m ² go	54	woningen
driekamer appartementen vrij	74 m ² go	10	woningen
appartementen Oegstgeester hofje	93 m ² go	4	woningen
portiek-boven (100 m ²)	100 m ² go	2	woningen
portiek-boven 50 m ²)	50 m ² go	2	woningen
portiek-beneden	110 m ² go	6	woningen
rijwoningen Oegstgeester hofje	110 m ² go	13	woningen
Rijwoningen	135 m ² go	18	woningen
2 [^] 1 kap	180 m ² go	2	woningen
villa	230 m ² go	1	woningen
buurtkamer Oegstgeester hofje	100 m ² bvo	1	buurtkamer

Tabel 1.1: Gehanteerd functieprogramma (Bron opdrachtgever: 'programma Almondehoeve.xlsx' d.d. 31 juli 2024)

De maatgevende eenheid voor appartementen conform de meest recente CROW-kencijfers is niet de oppervlakte in go (gebruiksoppervlak) maar bvo (bruto vloeroppervlak). In deze gevallen wordt het go omgerekend naar bvo middels vormfactor 1,15. Dit is een globale vormfactor en houdt rekening met efficiëntie van ruimtegebruik.

1.3 Aanpak/leeswijzer

De parkeerbehoefte is berekend aan de hand van drie benaderingswijzen. In het volgende hoofdstuk (hoofdstuk 2) is de parkeerbehoefte allereerst berekend op basis van het gemeentelijk beleid. In hoofdstuk 3 is eenzelfde berekening gemaakt op basis van de meest recente CROW-kencijfers. In het daaropvolgende hoofdstuk (hoofdstuk 4) is, op basis van het daadwerkelijke autobezit in de gemeente Oegstgeest (met behulp van RDW/CBS-microdata) de parkeerbehoefte berekend. In hoofdstuk 5 is onderzocht hoe kansrijk het realiseren van deelmobiliteit is bij deze locatie. Tot slot zijn de meest relevante conclusies samengevat in hoofdstuk 6.

2. Parkeerbehoefte conform gemeentelijk beleid

2.1 Aanpak

De parkeerbehoefte is berekend door het aantal woningen en de maatgevende eenheden van de overige functies te vermenigvuldigen met de bijbehorende parkeernormen (het aantal benodigde parkeerplaatsen per functie). Daarnaast kennen verschillende functies verschillende doelgroepen, zoals bewoners van woningen en bezoekers van het buurthuis, die niet op elk moment van de week een even grote parkeervraag kennen. Zo kennen bewoners tijdens de werkdagnacht de grootste parkeerbehoefte terwijl bezoekers niet 's nachts maar op een ander moment maatgevend is. Dit effect is meegenomen in de parkeerbehoefteberekening.

2.2 Uitgangspunten

Parkeernormen

Het meest recente beleidsstuk omtrent parkeren is de gemeentelijke 'Parkeernota 2021 Gemeente Oegstgeest'. Hierin staan parkeernormen opgenomen voor woningen naar prijsklasse, type woning en eigendomssituatie. Deze parkeernormen zijn gebaseerd op de gemiddelde parkeerkencijfers voor de rest bebouwde kom een sterk stedelijk gebied conform CROW-publicatie 381. In tabel 2.1 zijn de relevante parkeernormen weergegeven. Deze zijn opgebouwd uit een bewoners- en een bezoekersdeel, ter verheldering zijn deze in de tabel uitgesplitst.

functie opdrachtgever	functie gemeente	parkeernorm	eenheid
tweekamer appartementen sociaal	huur, appartement, midden/goedkoop/sociaal	1,0	per woning
driekamer appartementen sociaal	huur, appartement, midden/goedkoop/sociaal	1,0	per woning
driekamer appartementen midden	koop, appartement, goedkoop	1,2	per woning
driekamer appartementen vrij	koop, appartement, goedkoop	1,2	per woning
appartementen Oegstgeester hofje	koop, appartement, goedkoop	1,2	per woning
portiek < 100 m ²	koop, appartement, goedkoop	1,2	per woning
portiek > 100 m ²	koop, appartement, midden	1,4	per woning
rijwoningen Oegstgeester hofje	koop, tussen/hoek	1,5	per woning
rijwoningen	koop, tussen/hoek	1,5	per woning
2^1 kap	koop, twee-onder-één-kap	1,7	per woning
villa	koop, vrijstaand	1,8	per woning
bezoekers woningen	bezoekers woningen	0,3	per woning
buurtkamer Oegstgeester hofje	bibliotheek	1,05	per 100 m ² bvo

Tabel 2.1: Gehanteerde parkeernormen cf. gemeentelijk beleid

Het gemeentelijk beleid bevat geen parkeernormen voor een buurthuis of -kamer. Er is aangesloten bij de parkeernorm voor een bibliotheek. Het functioneren van een buurthuis of -kamer van dit formaat kent gelijkenissen met een bibliotheek. Daarnaast is de buurtkamer bestemd voor de bewoners van de buurt, de parkeerbehoefte zal in de praktijk waarschijnlijk lager uitvallen aangezien men veelal te voet of te fiets naar de buurtkamer zal gaan.

Aanwezigheidspercentages

Binnen het gemeentelijk beleid wordt voor aanwezigheidspercentages geen onderscheid gemaakt tussen bewoners van woningen en bezoekers van woningen. Dit is één van de redenen dat de verschillende functies dezelfde maatgevende momenten hebben. Een andere reden is dat de aanwezigheidspercentages voor 'sociaal cultureel' (wat qua functioneren het beste aansluit bij een buurtkamer) hetzelfde maatgevende moment kent als woningen. Zodoende leidt rekenen met dubbelgebruik conform de gemeentelijk aanwezigheidspercentages niet tot een lagere parkeerbehoefte.

In publicatie 744 zijn de aanwezigheidspercentages herijkt ten opzichte van de aanwezigheidspercentages uit voorgaande CROW-publicaties. In de meest recente CROW-publicatie wordt expliciet aandacht besteed aan het hanteren van de aanwezigheidspercentages van bewoners en bezoekers, ook wanneer alleen woningbouw gerealiseerd wordt. Voor een buurthuis of -kamer zijn geen aanwezigheidspercentages opgenomen. Voor deze functie wordt aangesloten bij de aanwezigheidspercentages voor een sociaal culturele functie. De gehanteerde aanwezigheidspercentages zijn weergegeven in tabel 2.2.

functie	werkdag					vrijdag		zaterdag		zondag
	ochtend	middag	avond	nacht	koopavond	middag	avond	middag	avond	middag
woningen bewoners	60%	60%	90%	100%	80%	70%	70%	75%	80%	75%
woningen bezoekers	40%	50%	75%	0%	70%	60%	100%	100%	100%	90%
dorpshuis	10%	40%	100%	0%*	100%	60%*	100%*	60%	90%	25%

**Het gemeentelijk beleid heeft voor deze weekmomenten geen aanwezigheidspercentages opgenomen. Voor deze momenten zijn aannames gedaan.*

Tabel 2.2: Gehanteerde aanwezigheidspercentages

2.3 Resultaat

Op basis van de uitgangspunten bestaat er een ongewogen parkeerbehoefte van 244 parkeerplaatsen waarvan 195 voor bewoners, 48 voor bezoekers en 1 voor de buurtkamer.

functie opdrachtgever	omvang	eenheid	parkeernorm	parkeerbehoefte
tweekamer appartementen sociaal	36	woningen	1,0 per woning	36,0
driekamer appartementen sociaal	12	woningen	1,0 per woning	12,0
driekamer appartementen midden	54	woningen	1,2 per woning	64,8
driekamer appartementen vrij	10	woningen	1,2 per woning	12,0
appartementen Oegstgeester hofje	4	woningen	1,2 per woning	4,8
portiek < 100 m ²	2	woningen	1,2 per woning	2,4
portiek > 100 m ²	8	woningen	1,4 per woning	11,2
rijwoningen Oegstgeester hofje	13	woningen	1,5 per woning	19,5
rijwoningen	18	woningen	1,5 per woning	27,0
2^1 kap	2	woningen	1,7 per woning	3,4
villa	1	woningen	1,8 per woning	1,8
bezoekers woningen	160	woningen	0,3 per woning	48,0
buurtkamer Oegstgeester hofje	115	m ² bvo	1,05 per 100 m ² bvo	1,1
totaal				244

Tabel 2.3: Resultaten ongewogen parkeerbehoefte (gemeente)

De gewogen parkeerbehoefte op het maatgevende moment voor de ontwikkeling is 212 parkeerplaatsen waarvan 174 voor bewoners, 36 voor bezoekers en 1 voor de buurtkamer.

functie	werkdag					vrijdag		zaterdag		zondag
	ochtend	middag	avond	koopavond	nacht	middag	avond	middag	avond	middag
tweekamer appartementen sociaal	21,6	21,6	32,4	36,0	28,8	25,2	25,2	27,0	28,8	27,0
driekamer appartementen sociaal	7,2	7,2	10,8	12,0	9,6	8,4	8,4	9,0	9,6	9,0
driekamer appartementen midden	38,9	38,9	58,3	64,8	51,8	45,4	45,4	48,6	51,8	48,6
driekamer appartementen vrij	7,2	7,2	10,8	12,0	9,6	8,4	8,4	9,0	9,6	9,0
appartementen Oegstgeester hofje	2,9	2,9	4,3	4,8	3,8	3,4	3,4	3,6	3,8	3,6
portiek < 100 m ²	1,4	1,4	2,2	2,4	1,9	1,7	1,7	1,8	1,9	1,8
portiek > 100 m ²	6,7	6,7	10,1	11,2	9,0	7,8	7,8	8,4	9,0	8,4
rijwoningen Oegstgeester hofje	11,7	11,7	17,6	19,5	15,6	13,7	13,7	14,6	15,6	14,6
rijwoningen	16,2	16,2	24,3	27,0	21,6	18,9	18,9	20,3	21,6	20,3
2^1 kap	2,0	2,0	3,1	3,4	2,7	2,4	2,4	2,6	2,7	2,6
villa	1,1	1,1	1,6	1,8	1,4	1,3	1,3	1,4	1,4	1,4
woningen bezoekers	19,2	24,0	36,0	0,0	33,6	28,8	48,0	48,0	48,0	43,2
buurtkamer Oegstgeester hofje	0,1	0,4	1,1	0,0	1,1	0,6	1,1	0,6	0,9	0,3
totaal	136	141	212	195	191	166	185	195	205	190

Tabel 2.4: Resultaten gemeentelijk parkeernormen (gewogen cf. CROW-aanwezigheidspercentages)

3. Parkeerbehoefte conform CROW-kencijfers 2024

3.1 Aanpak

De parkeerbehoefte is berekend op eenzelfde wijze als de berekening in hoofdstuk 2. De parkeerbehoefte is berekend door het aantal woningen en de maatgevende eenheden van de overige functies te vermenigvuldigen met de bijbehorende parkeerkencijfers.

3.2 Uitgangspunten

Parkeerkencijfers

De gemeentelijke parkeernormen zijn gebaseerd op CROW-kencijfers uit 2018. Recentelijk heeft CROW nieuwe parkeerkencijfers opgesteld, deze zijn vastgelegd in publicatie 744: 'Parkeerkencijfers – basis voor parkeernormering' uit juli 2024. Deze wijken af van de parkeerkencijfers uit CROW-publicatie 381 op een aantal vlakken. Zo is er aandacht besteed aan het (voorheen te hoge) bezoekersaandeel. Ook is er gekeken naar de bewonersparkeerbehoefte naar oppervlakte van appartementen waar voorheen enkel naar prijsklasse van een gestapelde woning werd gekeken.

Bij de parkeerkencijfers voor bewoners wordt onderscheid gemaakt naar de stedelijkheidsgraad van de gemeente en de ligging van de planlocatie ten opzichte van het centrum. In het gemeentelijk beleid gaat de gemeente uit van 'rest bebouwde kom' voor de gehele gemeente, daarnaast typeren zij zich als 'sterk stedelijk'. Bij deze gemeentelijke uitgangspunten wordt aangesloten. Tot slot is er een bandbreedte beschikbaar. In voorliggende rapportage wordt uitgegaan van het gemiddelde in de bandbreedte, ditzelfde gold bij vaststelling van de gemeentelijke parkeernormen.

De parkeerkencijfers voor bezoekers van woningen zijn, vergeleken met de voorgaande parkeerkencijfers voor bezoekers, verlaagd in de meest recente publicatie. Een uitgebreide onderbouwing voor het hanteren van een lager bezoekerskencijfer/-norm is opgenomen in de bijlagen.

functie opdrachtgever	functie CROW	parkeernorm	eenheid
tweekamer appartementen sociaal	huur, appartement, sociale huur < 75 m ² bvo	0,7	per woning
driekamer appartementen sociaal	huur, appartement, sociale huur < 75 m ² bvo	0,7	per woning
driekamer appartementen midden	koop, appartement, < 75 m ² bvo	1,2	per woning
driekamer appartementen vrij	koop, appartement, 75 – 100 m ² bvo	1,2	per woning
appartementen Oegstgeester hofje	koop, appartement, > 100 m ² bvo	1,6	per woning
portiek < 100 m ²	koop, appartement, < 75 m ² bvo	1,2	per woning
portiek > 100 m ²	koop, appartement, > 100 m ² bvo	1,6	per woning
rijwoningen Oegstgeester hofje	koop, huis, tussen/hoek	1,5	per woning
rijwoningen	koop, huis, tussen/hoek	1,5	per woning
2^1 kap	koop, huis, twee-onder-één-kap	1,7	per woning
villa	koop, huis, vrijstaand	1,8	per woning
bezoekers woningen	bezoekers woningen	0,15	per woning
buurtkamer Oegstgeester hofje	bibliotheek	1,05	per 100 m ² bvo

Tabel 3.1: Gehanteerde parkeerkencijfers cf. CROW-publicatie 744

Aanwezigheidspercentages

In dit hoofdstuk wordt er rekening gehouden met de parkeerbehoefte naar verschillende momenten in de week. Dezelfde aanwezigheidspercentages als in hoofdstuk 2 worden gehanteerd.

3.3 Resultaat

Op basis van de uitgangspunten bestaat er een ongewogen parkeerbehoefte van 209 parkeerplaatsen.

functie opdrachtgever	omvang	eenheid	parkeerkencijfer	parkeerbehoefte
tweekamer appartementen sociaal	36	woningen	0,7 per woning	25,2
driekamer appartementen sociaal	12	woningen	0,7 per woning	8,4
driekamer appartementen midden	54	woningen	1,2 per woning	64,8
driekamer appartementen vrij	10	woningen	1,2 per woning	12
appartementen Oegstgeester hofje	4	woningen	1,6 per woning	6,4
portiek < 100 m ²	2	woningen	1,2 per woning	2,4
portiek > 100 m ²	8	woningen	1,6 per woning	12,8
rijwoningen Oegstgeester hofje	13	woningen	1,5 per woning	19,5
rijwoningen	18	woningen	1,5 per woning	27
2^1 kap	2	woningen	1,7 per woning	3,4
villa	1	woningen	1,8 per woning	1,8
bezoekers woningen	160	woningen	0,15 per woning	24,0
buurtkamer Oegstgeester hofje	115	m ² bvo	1,05 per 100 m ² bvo	1,1
totaal				209

Tabel 3.2: Resultaten CROW-kencijfers parkeerbehoefteberekening (ongewogen)

De gewogen parkeerbehoefte op het maatgevende moment voor de ontwikkeling is 184 parkeerplaatsen waarvan 165 voor bewoners, 18 voor bezoekers en 1 voor de buurtkamer.

functie	werkdag					vrijdag		zaterdag		zondag
	ochtend	middag	avond	koopavond	nacht	middag	avond	middag	avond	middag
tweekamer appartementen sociaal	15,12	15,12	22,68	25,20	20,16	17,64	17,64	18,90	20,16	18,90
driekamer appartementen sociaal	5,04	5,04	7,56	8,40	6,72	5,88	5,88	6,30	6,72	6,30
driekamer appartementen midden	38,88	38,88	58,32	64,80	51,84	45,36	45,36	48,60	51,84	48,60
driekamer appartementen vrij	7,20	7,20	10,80	12,00	9,60	8,40	8,40	9,00	9,60	9,00
appartementen Oegstgeester hofje	3,84	3,84	5,76	6,40	5,12	4,48	4,48	4,80	5,12	4,80
portiek < 100 m ²	1,44	1,44	2,16	2,40	1,92	1,68	1,68	1,80	1,92	1,80
portiek > 100 m ²	7,68	7,68	11,52	12,80	10,24	8,96	8,96	9,60	10,24	9,60
rijwoningen Oegstgeester hofje	11,70	11,70	17,55	19,50	15,60	13,65	13,65	14,63	15,60	14,63
rijwoningen	16,20	16,20	24,30	27,00	21,60	18,90	18,90	20,25	21,60	20,25
2^1 kap	2,04	2,04	3,06	3,40	2,72	2,38	2,38	2,55	2,72	2,55
villa	1,08	1,08	1,62	1,80	1,44	1,26	1,26	1,35	1,44	1,35
woningen bezoekers	9,60	12,00	18,00	0,00	16,80	14,40	24,00	24,00	24,00	21,60
buurtkamer Oegstgeester hofje	0,11	0,42	1,05	0,00	1,05	0,63	1,05	0,63	0,95	0,26
totaal	120	123	184	184	165	144	154	162	172	160

Tabel 3.3: Resultaten CROW-kencijfers parkeerbehoefteberekening (gewogen)

4. Parkeerbehoefte conform Passende Parkeernorm

4.1 Aanpak

Binnen de ontwikkeling worden diverse type woningen gerealiseerd. De gemeentelijke parkeernormen sluiten niet bij alle woningtypen goed aan. Met name voor de kleine appartementen en sociale huurwoningen sluiten de gemeentelijke parkeernormen vaak niet goed aan bij het daadwerkelijk te verwachten autobezit. Daarom is in dit hoofdstuk per type woning onderzocht wat een passende parkeernorm voor dat woningtype is op basis van het daadwerkelijke autobezit bij vergelijkbare woningen in vergelijkbare wijken in Oegstgeest.

4.2 Uitgangspunten

Door Goudappel is onderzocht wat het daadwerkelijke autobezit is bij woningen (op basis van CBS-/RDW-gegevens, 2023). In deze analyse maken wij onderscheid tussen verschillende woningtypen, oppervlakten en eigendomssituaties. In bijlage 1 is een uitgebreide verantwoording voor de passende parkeernormen weergegeven. 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:

- Leaseauto's en grijze kentekens (bedrijfswagens en/of buitenlandse kentekens die niet bij het CBS op woonadressen zijn geregistreerd);
- Trend in autobezit.

De twee genoemde elementen worden hieronder nader toegelicht.

Leaseauto's en grijze kentekens

Er zijn auto's die niet op woonadressen 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 grootschalig onderzoek blijkt dat circa 8% van de geparkeerde auto's bedrijfsauto is of een buitenlands kenteken heeft. Deze 8% is daarom opgeteld bij het autobezit van bewoners in de hele gemeente (Oegstgeest) zoals blijkt uit de data. De data tonen aan dat het gemiddelde autobezit in Oegstgeest 1,1 bedraagt, 8% hiervan is circa 0,1 auto's met een grijs kenteken per woning.

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 gehele gemeente Oegstgeest over de afgelopen vijf gelijk is gebleven. Over de afgelopen 10 jaar is een toename van 1% zichtbaar in de data. In dit onderzoek wordt uitgegaan dat de trend in autobezit 1% is. Dit betekent dat het autobezit, inclusief grijze kentekens, met 1% wordt opgehoogd. Onderstaand in tabel 4.1 is

het autobezit per huishouden in Oegstgeest weergegeven over de afgelopen 10 jaar conform de Regionale Klimaatmonitor op basis van CBS data.

Aantal geregistreerde personenauto's per huishouden - Oegstgeest			
jaar	autobezit	jaar	autobezit
2014	0,98	2019	0,98
2015	0,99	2020	0,99
2016	1,00	2021	0,99
2017	0,98	2022	0,99
2018	0,99	2023	0,99

Tabel 4.1: Aantal geregistreerde personenauto's per huishouden – Oegstgeest cf. CBS data

4.3 Autobezit in Oegstgeest

De ontwikkeling is gelegen in de buurt 'Grunerie'. Conform de CBS-data zijn er slechts circa 180 woningen gelegen in deze buurt, de data is daarom niet voldoende om een gedegen uitspraak te doen over gemiddeld autobezit. Om deze reden is autobezit in twee verschillende wijken verkend:

1. Oudenhof (de wijk waar de ontwikkeling in ligt);
2. Oegstgeest-Noord (de wijk ten noorden van de ontwikkeling).

Het autobezit van Oudenhof is inzichtelijk gemaakt aangezien de ontwikkeling hier plaatsvindt. De ontwikkeling ligt echter in het westen van de wijk, aan de A44. Hierdoor is de locatie verder gelegen van het openbaar vervoer en toegankelijker voor autoverkeer. Om deze reden is ook het autobezit van Oegstgeest-Noord inzichtelijk gemaakt, deze wijk is (met aanzien tot infrastructuur en bereikbaarheid) vergelijkbaar met de ontwikkellocatie. Uit de analyse blijkt dat het autobezit in Oegstgeest-Noord voor alle woningen in het functieprogramma hoger is dan het autobezit in Oudenhof. Om deze reden wordt de analyse uitgevoerd met het autobezit van Oegstgeest-Noord.

Door middel van het volgen van de stappen zoals beschreven in paragraaf 4.2 wordt toegewerkt naar passende parkeernormen op basis van het autobezit. In deze paragraaf worden op basis van oppervlakte, type woning, en eigendomssituatie de passende parkeernormen onderbouwd. Deze parkeernormen zijn nog exclusief het bezoekersdeel. De passende parkeernormen per woning staan weergegeven in tabel 4.2.

functie opdrachtgever	gehanteerde kenmerken per woning	autobezit	passende parkeernorm
tweekamer appartementen sociaal	meergezins, sociale huurwoning, oppervlak gbo 50 tot 74 m ²	0,53	0,6
driekamer appartementen sociaal	meergezins, sociale huurwoning, oppervlak gbo 50 tot 74 m ²	0,53	0,6
driekamer appartementen midden	meergezins, koopwoning, oppervlak gbo 50 tot 74 m ²	0,97	1,1
driekamer appartementen vrij	meergezins, koopwoning, oppervlak gbo 50 tot 74 m ²	0,97	1,1
appartementen Oegstgeester hofje	meergezins, koopwoning, oppervlak gbo 75 tot 99 m ²	0,97	1,1
portiek < 100 m ²	meergezins, koopwoning, oppervlak gbo 50 tot 74 m ²	0,97	1,1
portiek > 100 m ²	meergezins koopwoning, oppervlak gbo 75 - 99 m ²	0,97	1,1
rijwoningen Oegstgeester hofje	een gezins, koopwoning, oppervlak gbo 100 tot 124 m ²	1,25	1,3
rijwoningen	een gezins, koopwoning, oppervlak gbo vanaf 125 m ²	1,51	1,6
2^1 kap	een gezins, koopwoning, oppervlak gbo vanaf 125 m ²	1,51	1,6
villa	een gezins, koopwoning, oppervlak gbo vanaf 125 m ²	1,51	1,6

Tabel 4.2: Passende parkeernormen per woning

Bezoekersdeel

Bij de te hanteren bezoekersnorm sluiten wij aan bij de kencijfers conform de meest recente CROW-publicatie. Evenals in het voorgaande hoofdstuk wordt aangesloten bij het kencijfer uit publicatie 744: 'Parkeerkencijfers – basis voor parkeernormering'. Op basis van de stedelijkheidsgraad en de ligging ten opzichte van het centrum schrijft CROW een bezoekersnorm van 0,15 parkeerplaats per woning toe. Dit is lager dan de 0,3 parkeerplaats per woning conform het gemeentelijk beleid. Een uitgebreide onderbouwing voor het hanteren van een lager bezoekerskencijfer/-norm is opgenomen in de bijlagen.

Aanwezigheidspercentages

Ook in dit hoofdstuk wordt er rekening gehouden met de parkeerbehoefte naar verschillende momenten in de week. Dezelfde aanwezigheidspercentages als in hoofdstuk 2 worden gehanteerd.

4.4 Resultaat

Gegeven de passende parkeernormen is de ongewogen parkeerbehoefte 190 parkeerplaatsen. De resultaten zijn weergegeven in tabel 4.3.

functie opdrachtgever	omvang	eenheid	passende parkeernorm	parkeerbehoefte
tweekamer appartementen sociaal	36	woningen	0,6 per woning	21,6
driekamer appartementen sociaal	12	woningen	0,6 per woning	7,2
driekamer appartementen midden	54	woningen	1,1 per woning	59,4
driekamer appartementen vrij	10	woningen	1,1 per woning	11,0
appartementen Oegstgeester hofje	4	woningen	1,1 per woning	4,4
portiek < 100 m ²	2	woningen	1,1 per woning	2,2
portiek > 100 m ²	8	woningen	1,1 per woning	8,8
rijwoningen Oegstgeester hofje	13	woningen	1,3 per woning	16,9
rijwoningen	18	woningen	1,6 per woning	28,8
2 [^] 1 kap	2	woningen	1,6 per woning	3,2
villa	1	woningen	1,6 per woning	1,6
bezoekers woningen	160	woningen	0,15 per woning	24,0
buurtkamer Oegstgeester hofje	100	m ² bvo	1,05 per 100 m ² bvo	1,1
totaal				190

Tabel 4.3: Resultaten Passende parkeernormen parkeerbehoefteberekening (ongewogen)

De gewogen parkeerbehoefte op het maatgevende moment voor de ontwikkeling is 168 parkeerplaatsen waarvan 149 voor bewoners, 18 voor bezoekers en 1 voor de buurtkamer. De resultaten zijn weergegeven in tabel 4.4.

functie	werkdag					vrijdag		zaterdag		zondag
	ochtend	middag	avond	koopavond	nacht	middag	avond	middag	avond	middag
tweekamer appartementen sociaal	12,96	12,96	19,44	21,60	17,28	15,12	15,12	16,20	17,28	16,20
driekamer appartementen sociaal	4,32	4,32	6,48	7,20	5,76	5,04	5,04	5,40	5,76	5,40
driekamer appartementen midden	35,64	35,64	53,46	59,40	47,52	41,58	41,58	44,55	47,52	44,55
driekamer appartementen vrij	6,60	6,60	9,90	11,00	8,80	7,70	7,70	8,25	8,80	8,25
appartementen Oegstgeester hofje	2,64	2,64	3,96	4,40	3,52	3,08	3,08	3,30	3,52	3,30
portiek < 100 m ²	1,32	1,32	1,98	2,20	1,76	1,54	1,54	1,65	1,76	1,65
portiek > 100 m ²	5,28	5,28	7,92	8,80	7,04	6,16	6,16	6,60	7,04	6,60
rijwoningen Oegstgeester hofje	10,14	10,14	15,21	16,90	13,52	11,83	11,83	12,68	13,52	12,68
rijwoningen	17,28	17,28	25,92	28,80	23,04	20,16	20,16	21,60	23,04	21,60
2 [^] 1 kap	1,92	1,92	2,88	3,20	2,56	2,24	2,24	2,40	2,56	2,40
villa	0,96	0,96	1,44	1,60	1,28	1,12	1,12	1,20	1,28	1,20
woningen bezoekers	9,60	12,00	18,00	0,00	16,80	14,40	24,00	24,00	24,00	21,60
buurtkamer Oegstgeester hofje	0,11	0,42	1,05	0,00	1,05	0,63	1,05	0,63	0,95	0,26
totaal	109	111	168	165	150	131	141	148	157	146

Tabel 4.4: Resultaten Passende parkeernormen parkeerbehoefteberekening (gewogen)

5. Verkenning deelmobiliteit

5.1 Inleiding

Deelauto's – auto's die niet in individueel bezit van bewoners zijn, maar die met de burens worden gedeeld, hebben potentieel een verlagend effect op de parkeervraag. Bewoners kunnen immers gebruik maken van een auto zonder deze zelf te bezitten. Deelauto's bieden daarmee een goed alternatief voor het reguliere autobezit en -gebruik en de druk op het aantal benodigde parkeerplekken in een schaarse ruimte.

In dit hoofdstuk beschrijven we in hoeverre de inzet van deelauto's kansrijk is voor de beoogde ontwikkeling van Almondehoeve in Oegstgeest. In de bijlagen staat een meer algemene beschrijving van de kennis en de te verwachten effecten van deelauto's opgenomen.

5.2 Deelauto's in Almondehoeve Oegstgeest

Ontwikkellocatie en omgeving

Het duurder en schaarser maken van parkeervoorzieningen voor privéauto's kan de potentie en het succes van deelmobiliteit vergroten. Dit kan worden bereikt door een lagere parkeernorm toe te passen dan gebruikelijk, parkeerregulering in te voeren en parkeren op afstand te faciliteren.

Het plangebied Almondehoeve ligt langs de A44. De gemeente Oegstgeest wil een gastvrije gemeente zijn voor inwoners en bezoekers. Gratis parkeren is daar een uiting van. Het is voor toekomstige bewoners daarmee mogelijk om alternatieve openbare parkeerplaatsen rondom het plangebied te vinden. De omliggende wijken zijn ook niet gereguleerd, waardoor het risico bestaat dat parkeerders die geen plek binnen het plangebied kunnen vinden daar ongewenst parkeren.

Aanwezigheid alternatieven

Een combinatie van deelauto en OV kan een aantrekkelijk alternatief zijn voor de reis met de privéauto. Deelmobiliteit is een goed alternatief voor incidentele verplaatsingen, maar minder geschikt voor dagelijkse verplaatsingen zoals woon-werkverkeer. Dit komt door kostenplaatje van de deelauto (je betaalt per rit en daarom lijken de kosten hoog) en de onzekerheid over de beschikbaarheid van een deelauto op het moment dat je die nodig hebt.

De ontwikkellocatie ligt op ongeveer 15 minuten fietsen vanaf Intercity Station Leiden, vanaf dit station zijn goede treinverbindingen in de richting van Amsterdam en Den Haag. Ook is er een buslijn aanwezig die < 500 meter van de ontwikkellocatie stoppen in de richting Nieuw-Vennep, Hillegom en Leiden Centraal. De trein, fiets en bus bieden realistische alternatieven voor het bezitten van een auto op deze locatie. Door goede fietsvoorzieningen

op locatie en de fietsverbindingen met de omgeving wordt het gebruik van deze alternatieven gestimuleerd.

Doelgroep

De toekomstige bewoners van de ontwikkellocatie zullen voor 30% bestaan uit sociale huur appartementen, 35% voor middeldure koopappartementen en 35% uit vrije sector koop (appartementen, rijwoningen en vrijstaand).

Deelmobiliteit moet idealiter toegankelijk zijn voor alle bewoners in de wijk of het dorp. Om het gebruik te stimuleren, is het belangrijk om toekomstige bewoners vroegtijdig te informeren over het aantal privéparkeerplaatsen per persoon en de beschikbaarheid van deelmobiliteit binnen het plan. Door dit aanbod vroegtijdig en op aantrekkelijke wijze onder de aandacht te brengen, kan het gebruik van deelauto's worden bevorderd. Op deze specifieke locatie is het gebruik van deelauto's door omwonenden echter onwaarschijnlijk vanwege de goede beschikbaarheid van parkeren dichtbij huis.

Conclusie

De ontwikkellocatie is geen kansrijke locatie voor de inzet van deelauto's. Het ontbreken van gereguleerd parkeren, de hoge autoafhankelijkheid en de doelgroep ontbreekt, verwachten we dat de inzet van deelauto's bij de ontwikkeling nog geen bestaanszekerheid heeft.

5.3 Deelmobiliteitscoöperatie met de bewoners

Een mogelijkheid die wij wel kansrijk achten om bestaanszekerheid van deelauto's te garanderen, zonder afhankelijk te zijn van een particuliere aanbieder, is het starten van een coöperatie met de bewoners. Een mobiliteitscoöperatie voor deelmobiliteit is een organisatie die gezamenlijk wordt opgericht en beheerd door bewoners en partijen waarmee deelmobiliteit wordt georganiseerd, met als doel het gezamenlijk aanbieden en gebruiken van mobiliteitsdiensten. De coöperatie kan zelf verantwoordelijk zijn voor het beheer en onderhoud van de voertuigen, of dit uitbesteden aan externe partijen. In een mobiliteitscoöperatie wordt o.a. nagedacht over: het aanbod van deelmobiliteit, de evaluatie van het aanbod, contact en contract met de aanbieder van deelmobiliteit, afspraken over het gebruik en de financiering hiervan. Het opzetten van een mobiliteitscoöperatie bestaat uit (x) fases.

1. Initiatief door initiatiefnemer ontwikkeling (ontwikkellende partij, gemeente)
 - a. Bepalen aanbod op basis van een doelgroepenanalyse;
 - b. Financiering van opzet coöperatie;
 - c. Initiatiefnemers blijven betrokken;
 - d. In principe is de ontwikkelaar initiatiefnemer, vanwege de verplichting te voorzien in de mobiliteitsbehoefte van toekomstige bewoners;
 - e. Het is ook mogelijk dat de gemeente hier regie over neemt en ontwikkelaar een afdracht doet in een mobiliteitsfonds.
2. Coöperatie komt op eigen benen te staan
 - a. In eigendom van VvE (of meerdere VvE's)

- b. Financiering door bewoners via VvE's
- c. Zowel belanghebbenden als de gemeente blijven betrokken

Optie A: Samenwerking met een deelmobiliteitsaanbieder

De mobiliteitscoöperatie contracteert één of meerdere aanbieder(s) van deelmobiliteit (leasecontract). De coöperatie stemt in samenwerking met de aanbieder af wat de invulling van deelmobiliteit is (leasecontract). De aangesloten bewoners kunnen gebruik maken van de deelvoertuigen. Er worden afspraken gemaakt over evaluaties van het gebruik en aanpassing van het aanbod ten gevolge hiervan.

Bijvoorbeeld: buurtcoöperatie Bomenbuurt via non-profitorganisatie DEEL.

- Deelauto's via lease, verschillende type auto's
- Contributie per maand, kosten per uur en per km
- Onderhoud door leasemaatschappij

Het aanbod is flexibel en af te stemmen aan de behoefte van de bewoners in de mobiliteitscoöperatie.

Optie B: Deelmobiliteit in eigendom

De mobiliteitscoöperatie koopt zelf deelvoertuigen in. De coöperatie stemt af welke voertuigen wenselijk zijn en hoe de invulling hiervan vorm kan worden gegeven. Het onderhoud van de deelconcepten wordt uitbesteed of gedeeltelijk zelf gedaan. Alleen deelnemers van de coöperatie gebruiken de deelvoertuigen.

Bijvoorbeeld: Vereniging deelauto

- Faciliteert het delen van auto's
- Contributie per jaar, kosten per uur en per km
- Aanschaf en onderhoud is verantwoordelijkheid van de eigenaar van het voertuig (de mobiliteitscoöperatie)

Eigendom leidt tot meer draagvlak en verantwoordelijkheidsgevoel. Volledige zeggenschap over de invulling van deelmobiliteit. Het aanbod is daarentegen minder fluide en de verantwoordelijkheid over voertuigen en financiën ligt grotendeels bij de mobiliteitscoöperatie.

6. Conclusies

Op basis van de drie berekeningen trekken wij de volgende conclusies:

Gemeentelijk parkeerbeleid

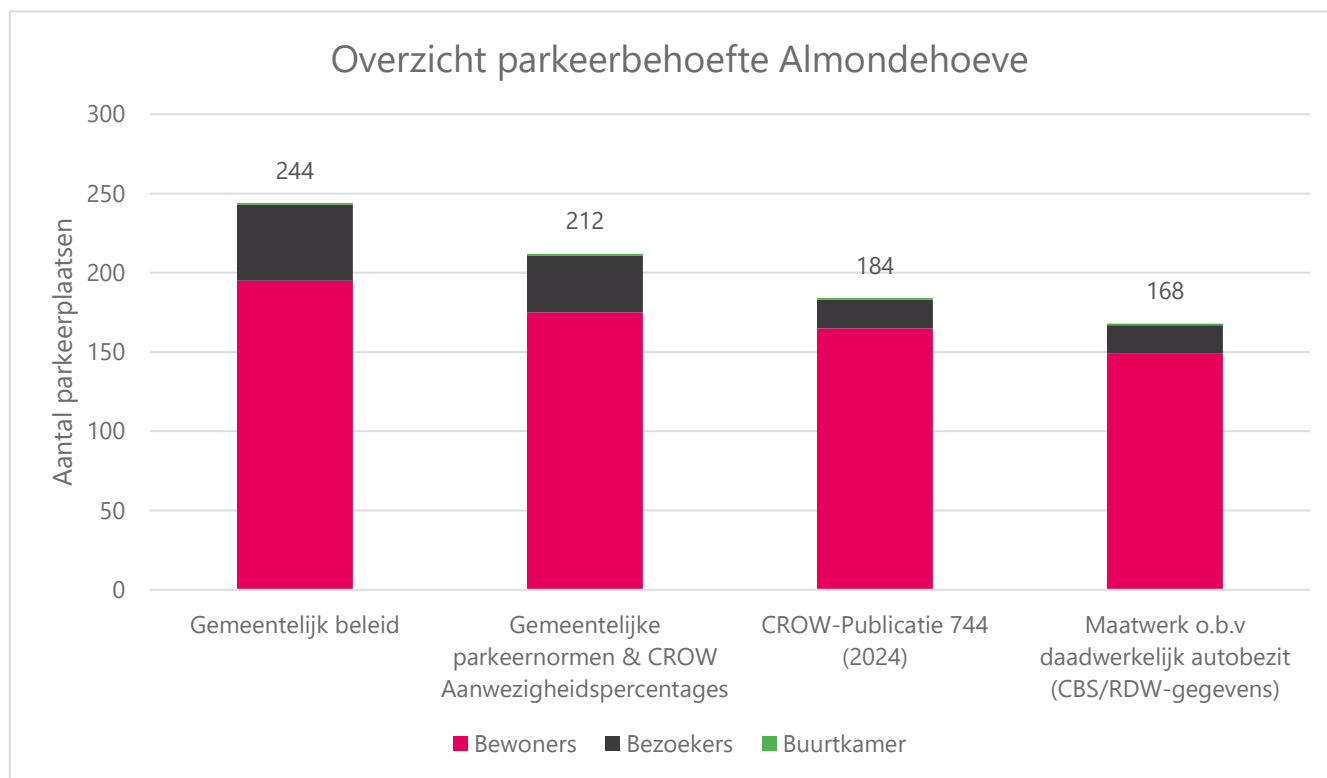
- De parkeereis op basis van het gemeentelijk beleid (gebaseerd op oude CROW-kencijfers 2018) bedraagt 244 parkeerplaatsen op het maatgevende moment waarvan 195 voor bewoners, 48 voor bezoekers en 1 voor de buurtkamer.
- De parkeereis op basis van het gemeentelijk beleid en het hanteren van de aanwezigheidspercentages conform CROW-publicatie 744 bedraagt 212 parkeerplaatsen op het maatgevende moment waarvan 175 voor bewoners, 36 voor bezoekers en 1 voor de buurtkamer.

Nieuwe parkeerkencijfers op basis van CROW 2024

- De berekende parkeerbehoefte op basis van de meest recente CROW-kencijfers (2024) bedraagt 184 op het maatgevende moment waarvan 165 voor bewoners, 18 voor bezoekers en 1 voor de buurtkamer.

Passende parkeernormen / daadwerkelijk autobezit (CBS/RDW)

- De verwachte parkeerbehoefte op basis van cijfers over daadwerkelijk autobezit (en deels o.b.v. CROW voor bezoek en buurtkamer) bedraagt 168 op het maatgevende moment waarvan 149 voor de bewoners, 18 voor de bezoekers en 1 voor de buurtkamer.



Deelmobiliteit

Reguliere deelauto's

- De (locatie van de) ontwikkeling voldoet niet aan de randvoorwaarden voor goed gebruik van deelmobiliteit; Er is geen parkeerregulering of flankerend beleid (geen passende parkeernormen);
- Niet de 'beste' doelgroep voor het gebruik van deelauto's.

Andere vormen van het delen van een auto zien wij wel als kansrijk. Deze vormen zijn:

- Optie A: Samenwerking met een deelmobiliteitsaanbieder
- Optie B: Deelmobiliteit in eigendom

Analyse

Op basis van de berekeningen en de conclusies trekken we de volgende vervolgconclusies:

- De gemeentelijke parkeernormen voor bewonersparkeren liggen (veel) hoger dan het daadwerkelijk autobezit bij de voorzien woningtypes. Het realiseren van parkeerplaatsen op basis van de gemeentelijke parkeernormen zou leiden tot een (fors) overschot van het daadwerkelijk aantal benodigde parkeerplaatsen.
- Het CROW erkent dat de eerdere parkeerkencijfers aan de hoge kant zijn en heeft daarop in 2024 nieuwe kencijfers gepubliceerd. De berekende bewonersparkeerbehoefte op basis van deze meest recente CROW-kencijfers ligt tussen de andere twee rekenmethoden. Het CROW maakt in de nieuwe kencijfers meer onderscheid naar woninggrootte, waar dat voorheen nog niet werd gedaan.
- Ook uit de analyse van het daadwerkelijke autobezit bij vergelijkbare woningen in vergelijkbare wijken in Oegstgeest blijkt dat de gemeentelijke normen te hoog zijn, en dat deze voor verschillende woningtypes lager kunnen. Dit zit met name in de parkeernormen voor de sociale huurwoningen maar is ook goed terug te zien in het verschil tussen de gemeentelijke parkeernormen voor een vrijstaande woning of twee-onder-één-kapwoning en de passende parkeernormen op basis van feitelijk autobezit.
- Een ander groot verschil in parkeernormen is de normering voor het bezoekersaandeel. Het gemeentelijk parkeerbeleid van Oegstgeest houdt hier 0,3 parkeerplaats per woningen voor aan. In de nieuwste CROW-publicatie is aangegeven dat deze norm van 0,3 naar 0,15 parkeerplaats per woning verlaagd kan worden. Dat de normering van 0,3 parkeerplaats per woning voor bezoekers (veel) te hoog is, was binnen de vakwereld al jaren bekend. CROW heeft deze aanpassing in de nieuwe publicatie 2024 dan ook doorgevoerd. Voor enige nadere achtergronden wordt verwezen naar de bijlagen.

Wij raden aan om in ieder geval gebruik te maken van de uitkomsten op basis van de meest recente CROW-kencijfers, en daarbij gebruik te maken van de inzichten die naar voren zijn gekomen op basis van de passende parkeernorm-berekening. Op basis van het feitelijk autobezit van soortgelijke woningen in een vergelijkbare wijk blijkt namelijk dat het de vigerende gemeentelijk parkeernormen leiden tot een fors overschot van het aantal te realiseren parkeerplaatsen.

Op de volgende pagina staan alle gehanteerde parkeernormen en -kencijfers voor woningen in één overzicht weergegeven.

functie opdrachtgever	parkeernorm o.b.v. parkeernota Oegstgeest 2021	kencijfer CROW 2024	passende parkeernorm o.b.v. autobezit
tweekamer appartementen sociaal	1,0	0,7	0,6
driekamer appartementen sociaal	1,0	0,7	0,6
driekamer appartementen midden	1,2	1,2	1,1
driekamer appartementen vrij	1,2	1,2	1,1
appartementen Oegstgeester hofje	1,2	1,6	1,1
portiek < 100 m ²	1,2	1,2	1,1
portiek > 100 m ²	1,4	1,6	1,1
rijwoningen Oegstgeester hofje	1,5	1,5	1,3
rijwoningen	1,5	1,5	1,6
2 [^] 1 kap	1,7	1,7	1,6
villa	1,8	1,8	1,6
bezoekers woningen	0,3	0,15	0,15

Bijlage 1 Nadere achtergrond cijfers autobezit

B.1.1 Inleiding

Goudappel heeft voor het verschijnen van de kencijfers in 2024 in vakliteratuur al een aantal publicaties geschreven over te hoge parkeernormen voor (sociale) woningbouw. In het kort komt de boodschap erop neer dat er binnen de woningbouw, met appartementen in het bijzonder, vaak te veel parkeerplaatsen gerealiseerd worden. Dit leidt tot onnodig ruimtegebruik voor parkeervoorzieningen en onnodig hoge kosten die businesscase van ontwikkelingen onder druk zetten. Het probleem wordt soms 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 recent zijn en daarmee niet aansluiten bij het daadwerkelijke autobezit van het type woning dat gerealiseerd wordt.

B.1.2 Onderzoek daadwerkelijk autobezit

Goudappel heeft de laatste jaren veel onderzoek gedaan naar gemeentelijke parkeernormen in Nederland in relatie tot het daadwerkelijke autobezit. Hierbij is gebruik gemaakt van een dataset die tot stand is gekomen door het combineren van gegevens uit analysebestanden/bronnen over bijvoorbeeld type woningen en de ligging van woningen in stedelijk gebied met output van onderzoek op microdata van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) over (lease)autobezit, woningvoorraad, type woningen, eigendomssituatie en inkomen. Hiermee kan voor heel Nederland op gemeente-, wijk-, en buurtniveau het autobezit gericht geanalyseerd worden wat het feitelijke autobezit is. 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 50m² go, 50-75m² go, 75-100m² go, 100-125m² go en groter dan 125m² go).

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 in discussie te gaan met gemeenten over het aanpassen van de parkeernormen.

B.1.3 Achtergronden dataset en bewerkingen

De data over het autobezit per bewoonde woning (CBS/RDW) 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 werk mee naar huis nemen en voor de deur parkeren. Omdat de bedrijfsbussen niet geregistreerd staan bij woonadressen zijn deze niet standaard in de data over autobezit bij woningen opgenomen. Het aandeel grijze/buitenlandse kentekens verschilt per buurt. Om rekening te houden met geparkeerde bedrijfsbussen/buitenlandse kentekens in de straat verhogen we de data met een percentage. Ook voor de trend in autobezit wordt de data verrekend, maar nooit verlaagd, met een percentage. Parkeernormen worden namelijk vaak voor langere tijd vastgesteld. Daarom wordt de trend in autobezit van de afgelopen jaren vertaald naar een mogelijke ophoging van het autobezit dat blijkt uit de data. Zo wordt rekening gehouden met eenzelfde trend in autobezit voor de komende jaren.

De gebruikte indeling in gemeenten, wijken en buurten is conform de CBS-indeling van 2023. De stedelijkheidsgraad (omgevingsaddressendichtheid) van gemeenten, wijken en buurten komt uit 'Kerncijfers wijken en buurten 2023'. De in de analyse gebruikte gegevens betreffende woningvoorraad, eigendomssituatie en RDW-gegevens hebben betrekking op het jaar 2023. Het 'bezit'/gebruik van een leaseauto heeft betrekking op het jaar 2022 en is inbegrepen in de data.

'Normale' zakelijke leaseauto's staan op naam van de leasemaatschappijen. Deze staan niet op naam van de berijders en zijn dus ook niet rechtstreeks te koppelen aan type woningen in buurten/wijken waar de berijders wonen. Deze leaseauto's worden in onze data echter (via afgeschermd analyses door/bij CBS via belastinggegevens) toch aan type woningen in buurten/wijken gekoppeld en zijn zodoende inbegrepen in onze cijfers. Bij financial leaseconstructies staat de leaseauto op naam van de berijder en is ook direct het economische eigendom van de berijder (geen juridisch eigendom; net als een huis dat je nog aan het afbetalen bent met een hypotheek; het is van jou, maar het onderpand voor de financier). Deze vallen in de analyse in de groep van privé personenauto's. Bij private lease is het anders. Daarbij is zowel het juridische als het economische eigendom van de leasemaatschappij, maar staat de auto wel op naam van de berijder (zodat bijvoorbeeld de RDW rechtstreeks met de berijder kan communiceren). En dat laatste is waar het CBS naar kijkt. De data die wij hebben heeft betrekking op het jaar 2023. Toen waren er in totaal 8,828 miljoen personenauto's. In de gebruikte data zitten er 8,951 miljoen. Dit verschil komt, met aan zekerheid grenzende, waarschijnlijk door het vertalen van belastinggegevens naar leaseauto's en door het afronden naar minder decimalen van autobezit op buurt- en wijkniveau. Van enige onderschatting van autobezit is in ieder geval geen sprake.

Bijlage 2 Achtergrond

bezoekersnorm woningen

Kenniscentrum CROW heeft gewerkt aan een herijking van landelijke parkeerkencijfers. Deze zijn in 2024 beschikbaar gekomen. Binnen de verkeerskundige vakwereld is het al geruime tijd de ervaring dat het ooit 'arbitrair' vastgelegde parkeerkencijfer voor bezoekersparkeren bij woningen (veel) te hoog is. De opsteller van voorliggende bijlage heeft meegewerkt aan de herijking van de kencijfers voor 'wonen' en als expert deel uit van de begeleidingsgroep van CROW voor de overige onderdelen. Het verlagen van het bezoekersdeel in de parkeernormen is hierin betrokken.

Alleen cijfermatig is al eenvoudig te begrijpen dat het oude parkeerkencijfer van 0,3 parkeerplaats per woning voor bezoekersparkeren te hoog was. Het maatgevend moment voor parkeren in de woonomgeving was bij de CROW-aanwezigheidspercentages de werkdagavond; dan is van de bewoners 90% thuis en ligt het bezoekersparkeren op 80%. De 10% afwezige bewoners zouden dan ergens anders in woongebieden $0,3 \times 80\% = 0,24$ auto genereren. Omdat het autobezit gemiddeld in Nederland zo'n 1,15 auto's per woning bedraagt is de 10% afwezige bewoners gelijk aan circa 0,12 auto. De ruimtelijke reservering voor aankomende/parkerende auto's aan de bestemmingskant was daarmee 2x zo groot dan het aantal vertrekkende auto's aan de herkomstkant. Als dan ook nog in ogenschouw wordt genomen dat de 10% afwezige bewoners(auto's) natuurlijk niet alleen maar op sociaal bezoek elders in woonwijken zijn, maar ook naar andere activiteiten zoals theater/uitgaan, sporten, werken etc. mag duidelijk zijn dat de waarde voor bezoekersparkeren van 0,3 parkeerplaatsen per woning zeer hoog is (indicatief 50x hoger dan cijfermatig te verklaren door de 10% afwezige bewoners(auto's)). Een kanttekening hierbij is natuurlijk wel dat bezoekersparkeren zich in tijd incidenteel, en niet overal in gelijke mate voordoet. De bezoekersnorm mag daarom best wel wat hoger liggen dan cijfermatig door de 10% afwezige bewoners(auto's) verklaard zou kunnen worden.

Ook door onderzoek is dit beeld bevestigd. Door de toenemende digitalisering van het parkeerbeheer is de laatste jaren steeds meer en betere data beschikbaar gekomen van het gebruik van digitale parkeerpasjes voor bezoekers in woonwijken met gereguleerd parkeren. Daaruit bleek steeds vaker dat de daaruit af te leiden parkeerbehoefte meer dan 50% lager uitviel dan op basis van het parkeerkencijfer was ingeschat (o.a. Spark, 2018). Dit heeft geleid tot een initiatief om een bredere studie naar een passender parkeerkencijfer uit te voeren, op basis van data van het gebruik van bezoekerspasjes in vijftiental (kleinere en grotere) steden. Op basis van dit onderzoek is geconcludeerd dat zeker in gemeenten met een stedelijkheidsgraad 'matig stedelijk' en hoger een parkeerkencijfer van 0,10 tot 0,15 parkeerplaats per woning op het maatgevende moment voldoende is om de parkeervraag voor bezoekers op te vangen [Tiesinga et al, 2021].

Bijlage 3 Onderbouwing autodelen

B.3.1 Algemene onderbouwing autodelen

Onderzoek naar deelautogebruik in Nederland

De publicatie 'deelauto- en deelfietsmobiliteit in Nederland' uit 2021 van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) geeft een uitgebreid overzicht van de ontwikkeling en potentie van deelautosystemen en welke factoren daarop van invloed zijn. Zij beschrijven dat in 2014 slechts 1% van de Nederlanders een autodeler was (Jorritsma et al., 2015). In 2020 is dit aandeel slechts gestegen tot 2,4% van de Nederland. Daarentegen toont het onderzoek aan dat informeel autodelen (het lenen of uitlenen van een auto aan familie, vrienden of burens) ook meetellen, dan heeft 24% van de Nederlanders in de afgelopen 3 jaar weleens aan autodelen gedaan. Het onderzoek 'autodelen in Nederland 2024' van onderzoeksbureau Ipsos I&O geeft de meest recente inzichten in de opvattingen van Nederlanders over autodelen. Het onderzoek toont aan dat in 2023 6% van de Nederlanders weleens gebruik heeft gemaakt van een deelauto als bestuurder. Deelautogebruik komt significant vaker voor onder jongeren (18 t/m 39 jaar), hoogopgeleiden, inwoners van zeer sterk stedelijke gebieden en niet-autobezitters.

In 2022 heeft Goudappel een gebruikersonderzoek onder Greenwheels autodelers uitgevoerd. En hieruit volgden dezelfde conclusies: de typische Greenwheels gebruiker is ook woonachtig in (sterk) stedelijk gebied, relatief hoogopgeleid en het gemiddeld autobezit is erg laag. Greenwheels-gebruikers bezitten gemiddeld 0,15 auto's per huishouden t.o.v. een gemiddeld autobezit in Nederland van 1,15 per huishouden. 86% van de Greenwheels-gebruikers bezit geen auto en slechts 1% beschikt over twee auto's. In tegenstelling tot de conclusies van het KIM is de Greenwheels gebruiker tussen 35-55 jaar oud.

De inzet van deelauto's bij ontwikkelingen

In steeds meer gebieds- en woningbouwontwikkelingen wordt gestuurd op beperkter autobezit. De schaarse ruimte kan maar één keer worden uitgegeven en steeds vaker wordt de voorkeur om de openbare ruimte in te richten als verblijfs- en ontmoetingsplek in plaats van uit te leggen op parkeerplaatsen en infrastructuur om de auto zo veel mogelijk te faciliteren. Goede bereikbaarheid blijft, ongeacht de schaal en aard van de ontwikkeling of transformatie een belangrijke randvoorwaarde. Daarom wordt steeds vaker voorzien in een breder mobiliteitsaanbod, waarbinnen parkeerbeleid als onderdeel van de bredere afweging wordt meegenomen in het ruimte- en mobiliteitsvraagstuk. Ook de gemeente Oegstgeest ziet in haar Mobiliteitsplan oplossingen in de vorm van deelauto's denkbaar en wil dit faciliteren voor zover dit rendabel is op de schaal van Oegstgeest.

Bij nieuwe woningbouwontwikkelingen zetten zowel ontwikkelaars als gemeenten steeds vaker sterk in op de inzet van deelauto's. Het is in feite de norm aan het worden bij een

gebieds- of woningbouwontwikkeling tevens een deelauto ter beschikking aan te bieden. Veel gemeentelijk parkeerbeleid biedt ook de mogelijkheid om een reductie op de parkeernormen toe te passen door de inzet van deelauto's. En dit geldt niet alleen in hoogstedelijke gemeenten, maar ook in plaatsen als Haarlem, Delft, Nieuwegein, Houten en Zeist worden als gevolg van de inzet van deelauto's minder parkeerplaatsen gerealiseerd. Dat komt omdat autodelen kan leiden tot een lager autobezit als gebruikers de deelauto inzetten als alternatief voor hun eigen auto; de zogenoemde 'autovervangingsratio' van deelauto's. Dit gaat over zowel auto's die worden weggedaan door de inzet van deelauto's (reële vervangingsratio) als de auto's die niet meer worden aangeschaft doordat deelauto's bestaan (hypothetische vervangingsratio). De inzet van deelauto's is nog een relatief nieuwe trend en pas sinds twee jaar zijn op verschillende locaties ook daadwerkelijk deelauto's geplaatst en in gebruik genomen. Hierdoor ontbreekt het nog aan goede openbare evaluatiedata en effecten op de langere termijn. Wat wij in onze adviespraktijk tegengekomen zijn:

- een deelauto vervangt 8 tot 13 auto's (CROW);
- een deelauto vervangt 4 tot 8 personenauto's (MOMO-Carsharing);
- een deelauto vervangt 10 personenauto's (gemeente Eindhoven);
- een deelauto vervangt 13 personenauto's (aanbieder Hely);
- een deelauto vervangt 4 tot 8 privéauto's (aanbieder Mobeazy);
- een deelauto vervangt 5 personenauto's (aanbieder WeDriveSolar);
- een deelauto vervangt 7 personenauto's (evaluatie door Samen Slim Reizen Zeist);
- Een deelauto vervangt 14 personenauto's (Greenwheels gebruikersonderzoek).

Daarentegen is het niet reëel te verwachten dat het aanbieden van deelauto's deze vervangingsratio vanzelf teweegbrengt en zo bijdraagt aan de reductie van het autobezit en de positieve effecten op duurzame mobiliteit. Een aantal contextuele factoren en maatregelen zijn hierin randvoorwaardelijk.

B.3.2 Randvoorwaarden en succesfactoren deelmobiliteit

Parkeerregulering en flankerend beleid

Allereerst kan het stimuleren van deelauto's niet zonder flankerend beleid ter ontmoediging van het eigen autobezit. Belangrijkste uitgangspunt hierbij is het zo aantrekkelijk mogelijk maken van de concurrentiepositie van de deelauto ten opzichte van de reguliere privéauto. Parkeerbeleid en -regulering in het bijzonder ligt in grote mate ten grondslag aan de (on)aantrekkelijkheid van privéautobezit; en daarmee het gebruik van deelauto's. Indien de reductie op parkeerplaatsen door de inzet van deelauto's wordt toegepast, maar de prikkel voor reduceren van het eigen autobezit ontbreekt, leidt dit juist tot meer auto's in plaats van minder. Door de deelauto's neemt de parkeerbehoefte dan zelfs netto toe. Hierbij ontstaat de kans op een te hoge parkeerdruk en daarmee een waterbed naar de omliggende wijken. Kortom, een deelauto kan onder verkeerde omstandigheden, waaronder het ontbreken van flankerend beleid, ook tegengestelde effecten behalen. Om dit te voorkomen, moet bij het knijpen op parkeernormen eerst nagegaan worden in hoeverre de parkeernormen zelf nog 'lucht' bevatten. Ofwel, bepalen wat het verschil tussen de parkeernorm en het daadwerkelijk

autobezit in een specifiek gebied is. Het knijpen in een parkeernorm waar nog 'lucht' in zit heeft geen stimulerend effect op deelautogebruik. Het verwijderen van deze lucht leidt immers niet tot een lager autobezit. Reduceren van de parkeernormen heeft dus uitsluitend effect wanneer wordt geknepen op de passende parkeernorm op basis van daadwerkelijk autobezit. Het knijpen in de parkeernorm is ook niet iets wat overal kan worden toegepast. Het heeft enkel zin in gebieden waarbinnen sprake is van gereguleerd (betaald/vergunning) parkeren. In deze gebieden is het risico op een waterbedeffect ook minimaal.

Locatie: autoafhankelijkheid en beschikbaarheid van alternatieve modaliteiten

Deelauto's worden veelal gebruikt voor incidentele ritten. De grootste groep gebruikers van deelauto's (75%) gebruikt deze niet vaker dan één tot twee keer per maand. De fiets en het OV voorzien voor hen in de dagelijkse ritten. Naast parkeerregulering en flankerend beleid is daarom de mate van autogebondenheid van de locatie bepalend voor het succes van deelmobiliteit. Deze wordt beïnvloed door de mate waarin op acceptabele afstand voldoende alternatieve vervoersmogelijkheden zijn voor de auto om dagelijkse voorzieningen te bereiken. Het is van belang dat de belangrijkste bestemmingen in de regio snel, frequent en comfortabel lopend, fietsend en met het OV (of een combinatie van deze modaliteiten) bereikbaar zijn.

Daarnaast is het van belang dat de deelauto's nabij de woningen vanaf het begin van oplevering daadwerkelijk en in voldoende mate beschikbaar is.

Prijsmechanisme

De onderliggende drijfveren voor het gebruik van een deelauto, zo bleek uit het recent uitgevoerde gebruikersonderzoek zijn 'goedkoper dan een privéauto' en 'gemakkelijker dan een privéauto'. Hieraan ten grondslag ligt dat deze deelauto-gebruikers veelal in sterk stedelijk gebied wonen (76% van de respondenten) waar sprake is van betaald parkeren en een hoge parkeerdruk. Veel onderzoeken wijzen erop dat deelauto's voornamelijk worden gebruikt door een relatief hogere inkomensgroep. Daarentegen wijzen recente berekeningen uit dat autodelen goedkoper kan zijn dan het bezitten van een privéauto. Wanneer iemand op jaarbasis gemiddeld minder dan 10.000 kilometer rijdt, is het gebruik van een deelauto in het algemeen goedkoper dan privéautobezit. Om meer gebruikers voor deelauto's te werven zou het gebruik substantieel goedkoper moeten zijn ten opzichte van eigen autobezit. Dit kan enerzijds door de kosten van het gebruik van een deelauto te verlagen of anderzijds door de kosten (voor het gebruik) van een eigen privéauto te verhogen. Het verlagen van de kosten voor het gebruik van een deelauto is vooralsnog een gelegenheid voor aanbieders van deelmobiliteit. Hier kunnen gemeenten en stakeholders binnen projectontwikkelingen beperkt invloed op uitoefenen. Het verhogen van de kosten van de eigen auto is iets waar men wel invloed op kan uitoefenen. Bijvoorbeeld door het (aanzienlijk) duurder maken van parkeervergunningen voor particulier autobezit, het beperken van het aantal uitgifbare vergunningen of instellen van verplichte bijdragen voor alle bewoners aan de exploitatie van (elektrische) deelauto's. Deze laatste bijdrage moet dan natuurlijk wel ten goede komen aan de gebruikers en het gebruikscomfort van de deelauto's.

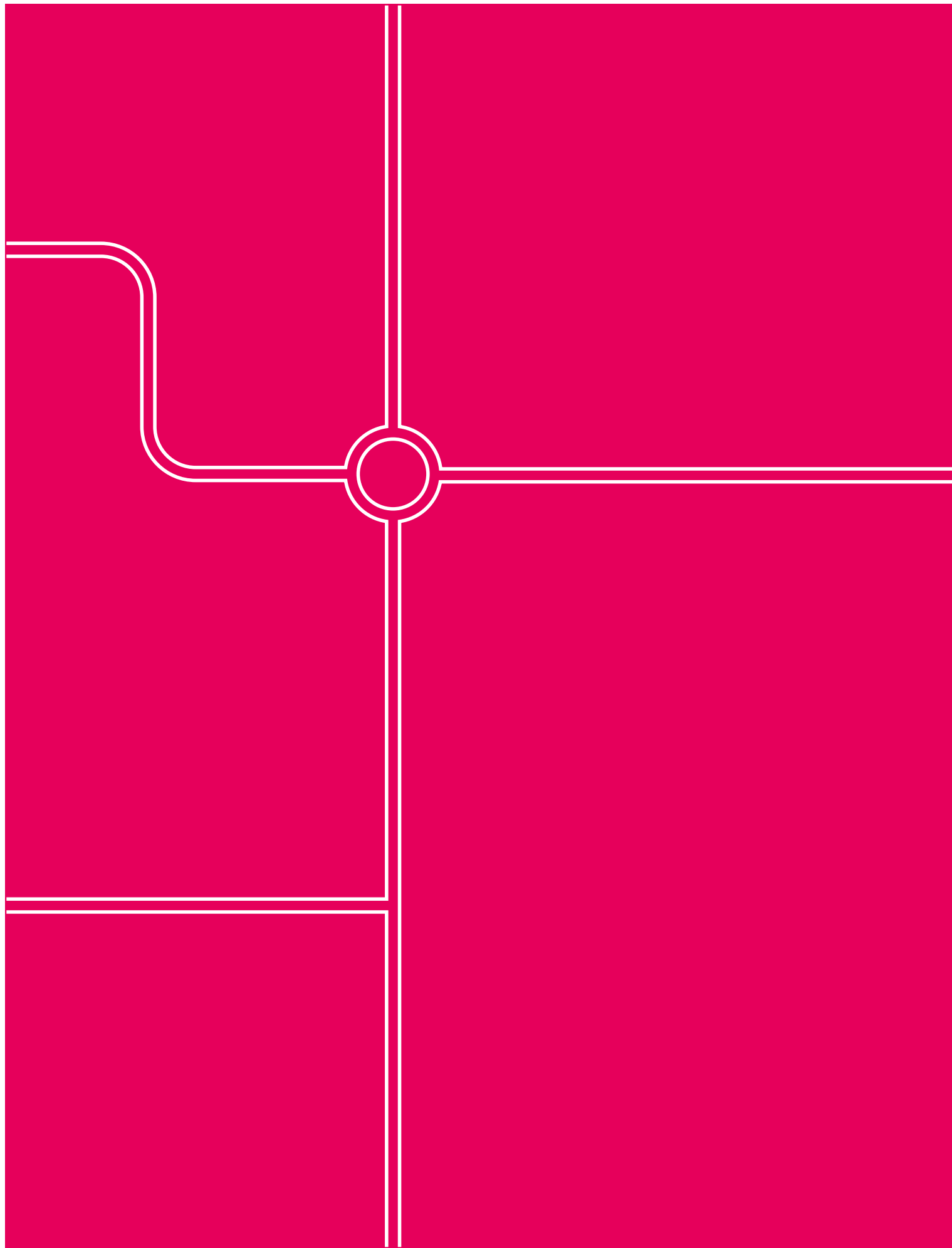
Doelgroep

Het is van belang dat de deelauto's vanaf de planfase meegenomen worden in de ontwikkeling. Bij verhuizing of verandering in huishoudsamenstelling heroverweegt men veelal de mobiliteitskeuze. Door verschillende deelconcepten direct bij oplevering van de woningen aan te bieden, verleidt dit mensen om bij de verhuizing direct duurzaam gedrag op te pakken, afstand te doen van de tweede auto, of deze niet aan te schaffen. De toekomstige bewoners dienen vroegtijdig te worden geïnformeerd over de beschikbaarheid van deelauto's in de buurt en de beperkte mogelijkheden tot het parkeren van de privéauto. Het in een vroeg stadium uitdragen dat bij de woningbouwontwikkelingen deelauto's worden aangeboden, dat de focus ligt op duurzame en actieve mobiliteit en het informeren en betrekken van (toekomstige) bewoners bij de inzet van deelauto's creëert vroegtijdig draagvlak. De focus bij de aanbidding van de woningen dient dan ook te liggen op het gebruik van OV, fiets en deelauto's en niet op de bereikbaarheid met de auto; dat trekt dan ook een doelgroep die hiervoor open staat. Daarnaast is het gedragskundige component minstens net zo belangrijk. Mensen moeten geloven in het deelautoconcept en het moet ze zo gemakkelijk mogelijk gemaakt worden. Middels gedragscampagne, een instapaanbod, kennismakingsabonnement of financiële tegemoetkoming worden mensen verleid gebruik te maken van deelconcepten. Tot slot is naast financiële voordelen ook motieven van idealistische en esthetische aard: duurzaamheid, een fijnere leefomgeving met meer groen en een straat zonder rijen blik.

Bestaanszekerheid garanderen

Om te zorgen dat voor toekomstige bewoners blijvend wordt voorzien in de mobiliteitsbehoefte, is het belangrijk dat het aanbod van deelmobiliteit passend is bij de vraag van de betreffende doelgroep en dat dit aanbod toekomstbestendig is. Omdat rekening wordt gehouden met een reductie op de parkeernorm door de inzet van deelauto's, is het van belang dat deze alternatieven blijvend worden aangeboden. Ofwel; het dient te worden voorkomen dat deelmobiliteit na drie jaar verdwijnt en dat voor bewoners geen adequate alternatieven voor privéautobezit zijn voorzien. Het is daarom van belang dat de projectontwikkelaars (en later de vastgoedeigenaren) in samenspraak met de gemeente Oegstgeest eisen stellen aan de duur van de overeenkomst met aanbieders van deelmobiliteit, zodat het aanbod van deelauto's voor langere tijd gegarandeerd is.

Net als bij veel andere vormen van gedragsverandering, is het effect groter bij een combinatie van push en pull. De voorwaarden om deelauto's te gebruiken moeten gunstig zijn (financieel, kwalitatief en qua gemak). Tegelijkertijd moet het alternatief (parkeren van privéauto's) worden ontmoedigd.



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