

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Postbus 161
7400 AD Deventer
T +31 (0)570 666 222
goudappel@goudappel.nl

Den Haag
Anna van Buerenplein 46
2595 DA Den Haag

Eindhoven
Emmasingel 15
5611 AZ Eindhoven

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam



Woonkracht 10

Parkeerkundige onderbouwing ontwikkeling Kraaihoek Papendrecht

Datum
Kenmerk
Eerste versie

22 februari 2021
008365.20201209.N1.05

1 Aanleiding

In de gemeente Papendrecht zijn plannen voor de ontwikkeling van woningen aan De Overtoom. De gemeente Papendrecht en Woonkracht10 hebben een voor deze ontwikkeling een samenwerkingsovereenkomst (SOK) Kraaihoek 1^e fase afspraken vastgelegd. De ontwikkeling beoogt de sloop van 99 grond gebonden in de wijk Kraaihoek. Daarvoor komen in de plaats 78 sociale grondgebonden huurwoningen en 61 appartementen met het label SENIOR +. Over de normering van de grondgebonden sociale huurwoningen bestaat geen discussie, deze onderbouwing richt zich op de te hanteren parkeernorm voor de appartementen binnen de ontwikkeling met het label SENIOR +. Dit concept is voor Woonkracht10 en de gemeente Papendrecht nog nieuw met betrekking tot het vaststellen van een parkeernorm en is als zodanig ook niet opgenomen in het huidige beleid.

In voorliggende notitie is aan de hand van de specifieke doelgroep een passende parkeernorm voor de te ontwikkelen woningen binnen het Senior+ concept onderzocht. Aanvullend hierop is een parkeerbalansberekening opgesteld als parkeerkundige onderbouwing voor de ontwikkeling.

2 Passende parkeernorm Senior+

Voor de ontwikkeling kan onderscheid worden gemaakt tussen twee typen woningen: sociale grondgebonden huurwoningen en appartementen voor het concept van SENIOR+. De met de gemeente afgestemde parkeernorm voor de sociale grondgebonden huurwoningen van 1,4 parkeerplaats per woning past in de vertaling van het gemeentelijke beleid. Over de te hanteren parkeernorm voor dit type woningen is

hiermee verder geen discussie. Binnen dit hoofdstuk ligt de focus op de parkeernorm voor de SENIOR+ woningen.

2.1 Concept en gemeentelijk beleid

Concept en doelgroep SENIOR+

Het concept van Senior+ is een woonconcept van Woonkracht 10. Het concept richt zich specifiek op de huisvesting van ouderen met een lichte zorgvraag welke niet zo hulpbehoevend is dat ze binnen een zorgwaarte vallen die wonen bij een zorginstelling mogelijk maakt. De bewoners zijn daarbij ook minder mobiel waarbinnen de ontwikkeling wordt gefaciliteerd door de woningen levensloopbestendig te maken. Bij de huisvesting worden de woningen die binnen dit concept worden gerealiseerd door Woonkracht10 passend en specifiek toegewezen aan deze doelgroep. Woonkracht 10 hanteert voor de toewijzing van dit type appartementen een plafond met betrekking tot het huishoudinkomen waarop de huurgrens is afgestemd.

In de toekomst neemt de vraag naar ouderen woningen toe. De vergrijzing is demografisch enorm (zie rapport van afdeling Wonen en portefeuillestrategie). Om SENIOR + kracht bij te zetten is de SOK mede ondertekend door wethouder Verver van Sociale zaken en is in de SOK expliciet opgenomen dat *“de vergrijzing zorgt voor lagere doorstroming op de woningmarkt en tot een toenemende behoefte aan geschikte woningen voor ouderen. Kraaihoek biedt een mooie kans om tegemoet te komen aan de wensen en behoeften van huidige en toekomstige ouderen met wisselende behoeften van zorg, en Partijen willen dan ook – samen met zorgleveranciers – tot een visie op wonen en zorg in Kraaihoek te komen die het mogelijk maakt voor ouderen om zo lang mogelijk zelfstandig en gelukkig te leven (denk aan ontmoeting, welzijnsdiensten en zorg op locatie of nabij)”*.

In het vigerende parkeerbeleid van de gemeente Papendrecht geldt voor verzorgingshuizen en aanleunwoningen een eigen norm. Sinds 2013 is het scheiden van wonen en zorg ingevoerd. Dit betekent kortweg dat het wonen en de zorg apart gefinancierd wordt en niet langer beiden vanuit de Wet Langdurige Zorg (Wlz) vergoed wordt. De cliënt betaalt nu zelf voor het wonen via huur of koop. Aldus kan een corporatie huurders met een lichte zorgbehoefte geen zorgpartijen opleggen. De definitie “aanleunwoning” is sinds de nieuwe woningwet verouderd (2015). Een corporatie mag zorgpartijen niet opleggen aan haar bewoners met een lichte zorgbehoefte (wet scheiding tussen wonen en zorg). Dus licht hulp behoevend kan zijn, hulp in de ochtend bij aankleden, hulp bij schoonmaak, of gebruikmaken van “tafeltje-dekje” en dat wat de gemeente aan zorg levert binnen de Wet Maatschappelijke Ondersteuning WMO. Voor deze doelgroep heeft Woonkracht 10 het SENIOR+ concept in ontwikkeling en zal dit in 2021 verder uitrollen.

Het gemeentelijk parkeerbeleid

De gemeente Papendrecht heeft een eigen parkeerbeleid¹. Dit vormt het vertrekpunt voor het bepalen van een passende parkeernorm voor het concept Senior+ binnen de ontwikkeling. Het gemeentelijk parkeerbeleid heeft parkeernormen opgenomen voor verschillende functies. Voor de woonfuncties wordt onderscheid gemaakt in verschillende categorieën. Het huidige gemeentelijk parkeerbeleid voorziet niet in een specifieke categorie van het concept voor de Senior+ woningen; maar wel voor woningen met zorgbehoevende ouderen.

Op basis van het concept Senior+ en de specifieke doelgroep kan aansluiting worden gevonden met twee categorieën. Het betreft de categorieën 'sociale huurappartementen' en 'aanleunwoning & serviceflat'. Het gemeentelijk parkeerbeleid maakt onderscheid tussen verschillende zones. De ontwikkeling is gelegen in de zone centrum. Daarnaast hanteert het gemeentelijk parkeerbeleid een bandbreedte met een boven- en een ondergrens. In tabel 2.1 zijn de categorieën en bijhorende bandbreedtes weergegeven.

functie conform gemeentelijk beleid	min	max
huur; sociale huur	0,8	1,6
aanleunwoning & serviceflat	0,2	0,6

Tabel 2.1: Parkeernormen gemeentelijk beleid

Hierbij wordt de kanttekening gemaakt dat de normering in de toekomst naar verwachting meer aan kan sluiten bij de normering van "aanleun woning/serviceflat". Goudappel acht de norm van 0,8 per wooneenheid voor de woningen binnen het concept van SENIOR+, waar de gehele parkeerbalans is op berekend, ruimschoots passend. Hieronder wordt dit verder toegelicht.

2.2 Analyse autobezit doelgroep SENIOR+

Voor het bepalen van de meest passende parkeernorm voor de Senior+ woningen is het autobezit van de specifieke doelgroep maatgevend. Onderstaand is het autobezit van de doelgroep beschouwd aan de hand van de twee kenmerken voor de doelgroep: inkomen en huishoudsamenstelling.

Autobezit naar inkomen (gespecificeerd naar sociale ondergrens)

Woonkracht 10 zal haar woningen aanbieden tot de huur grens van € 633,25 per maand. Dit is huurgrens van 2019/2020 die ieder jaar per 1 juli nationaal wordt herzien door het ministerie van BZ. Bij de toewijzing van de woningen wordt voor een eenpersoonshuishoudens een maximaal bruto inkomen van € 23.725,- per jaar gehanteerd. Voor tweepersoonshuishoudens geldt een maximaal bruto inkomen van € 32.200,- per jaar. Ook dit betreft prijspeil 2020 en wordt ieder jaar herzien door het Ministerie van BZ.

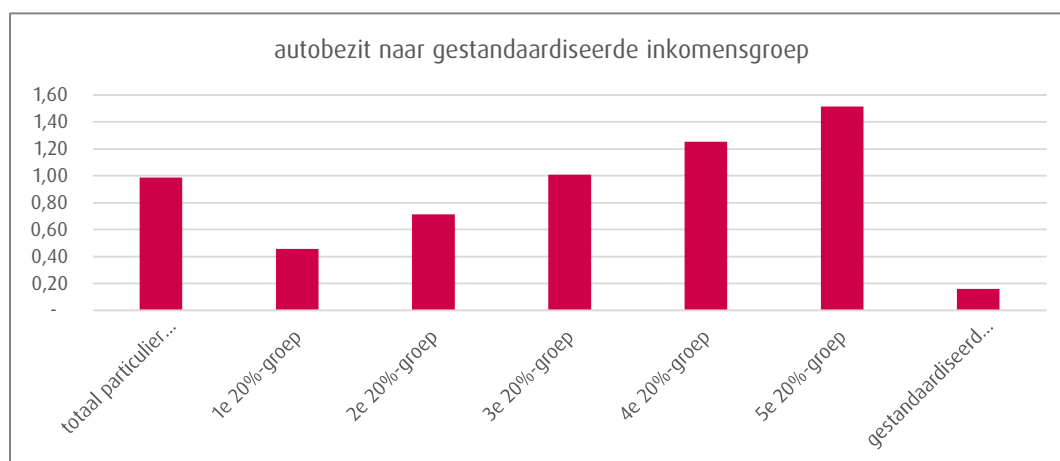
¹ Gemeente Papendrecht (2018) Parkeernormennota Papendrecht 2018. Gemeentebld Nr. 29421. Papendrecht, d.d. 14 februari 2018.

De specifieke doelgroep sociale huur kent een lager dan gemiddeld autobezit. Voor deze analyse is gebruik gemaakt van de tabel van CBS/Statline; 'Huishoudens in bezit van auto of motor; huishoudkenmerken; 2015'. Tabel 2.2 geeft de inkomensverdeling per huishouden weer. Uit de tabel blijkt dat bewoners met een maximaal inkomen tot € 23.725,- in de 1^e, 2^e en 3^e 10%-inkomensgroep vallen.

inkomensgroep	hoogste inkomen (x 1.000)	gemiddeld inkomen (x 1.000)
1 ^e 10%-groep (laag inkomen)	17,3	10,2
2 ^e 10%-groep	22,6	19,8
3 ^e 10%-groep	28,7	25,7
4 ^e 10%-groep	36,4	32,4
5 ^e 10%-groep	45,8	41,1

Tabel 2.2: Hoogte inkomen per inkomensgroep

Figuur 2.1 geeft het autobezit naar gestandaardiseerd inkomen weer. Uit de figuur blijkt een sterke relatie tussen inkomen en autobezit. De maximale inkomensgrens van de toekomstige bewoners ligt in de onderzijde van de 3^e 20%-groep. Het gemiddelde autobezit van de 3^e 20%-groep ligt hiermee hoger dan die voor de daadwerkelijke toekomstige bewoners van het SENIOR+ concept. De verdeling van de bewoners voor de toekomstige SENIOR+ woningen is niet bekend. Ervan uitgaande dat alle bewoners in de tweede 20%-groep vallen, is het gemiddelde autobezit van de specifieke doelgroep 72% van het gemiddelde autobezit per huishouden (0,71 auto per huishouden ten opzichte van 0,99 auto per huishouden). Uit onderzoek blijkt dat met name in de laagste inkomensgroepen in Nederland huishoudens ook relatief vaak geen auto bezitten².



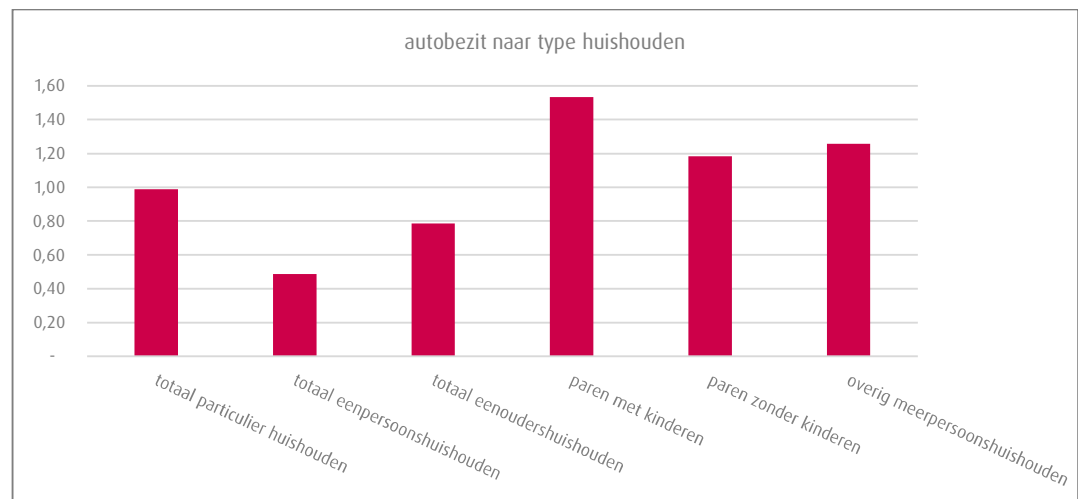
Figuur 2.1: Autobezit naar inkomensgroep (CBS/Statline, bewerkt)

² <https://www.verkeersnet.nl/mobiliteitsbeleid/26881/kwart-van-nederlandse-huishoudens-heeft-geen-motorvoertuig/>

Autobezit naar huishoudsamenstelling

De woningen van het concept Senior+ worden toegewezen aan ouderen. Deze doelgroep heeft een kleinere huishoudsamenstelling dan gemiddeld. Om het autobezit van verschillende typen huishoudens te analyseren, is gebruik gemaakt van de volgende tabel van CBS/Statline: 'Huishoudens in bezit van auto of motor; huishoudkenmerken, 2015'. Figuur 2 geeft het gemiddelde aantal auto's per type huishouden weer³.

Uit figuur 2.2 blijkt dat de huishoudsamenstelling van grote invloed is op het gemiddelde autobezit. Binnen het concept Senior+ zijn de appartementen geschikt voor 1- tot 2-persoonshuishoudens. De categorieën eenpersoonshuishoudens, eenouderhuishoudens en paren zonder kinderen vallen in de doelgroep 1- tot 2-persoonshuishoudens. De appartementen zijn vanwege de specifieke criteria die gelden voor de doelgroep niet geschikt voor gezinnen. Uitgaande van de specifieke doelgroep 1- tot 2-persoonshuishoudens is het gewogen gemiddelde autobezit 0,79 per huishouden. Dit is 80%⁴ van het landelijk gemiddeld autobezit per huishouden.



Figuur 2.2: Gemiddeld autobezit naar type huishouden (bron: CBS/Statline, bewerkt)

2.3 Passende parkeernorm

Categorie sociale huur, onderzijde bandbreedte: 0,8 parkeerplaats per woning

Het concept van SENIOR+ is nieuw en dermate specifiek dat hiervoor geen goede vergelijkbare referenties beschikbaar. Voor het vaststellen van de meest passende

³ Bij deze analyse is aangenomen dat het aantal huishoudens dat drie of meer auto's bezit, gemiddelde drie auto's bezit.

⁴ <https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/81845NED/table?ts=1512381491442>

parkeernorm voor de Senior+ woningen is het autobezit van de specifieke doelgroep bepalend. Het concept Senior+ richt zich op een specifieke doelgroep van ouderen met een lichte zorgvraag. Het gemiddelde eigen autobezit van deze doelgroepen is op basis van huishoudsamenstelling en inkomen lager dan bij reguliere huishoudens. Daarnaast wordt voor de toewijzing van de woningen onder andere een inkomensplafond ingesteld. Hiermee wordt geborgd dat de woningen ook toegewezen worden aan de specifieke beoogde doelgroep. Hiermee is voor dit type woningen de categorie 'sociale huur' uit het gemeentelijk parkeerbeleid het best passend.

Gedurende de periode van bewonen zal het autobezit van de bewoners naar verwachting verder afnemen door de leeftijd⁵, (lichte) zorgvraag en de verminderde mobiliteit van de specifieke doelgroep. Hierdoor is hanteren van de onderzijde van de bandbreedte van de parkeernormen voor sociale huur passend. Conform de ligging, categorie en de bandbreedte in het gemeentelijk parkeerbeleid is hiermee een parkeernorm van 0,8 parkeerplaats per wooneenheid passend voor de specifieke woningen die binnen deze ontwikkeling worden gerealiseerd binnen het Senior+ concept.

3 Parkeren ontwikkeling Kraaihoek

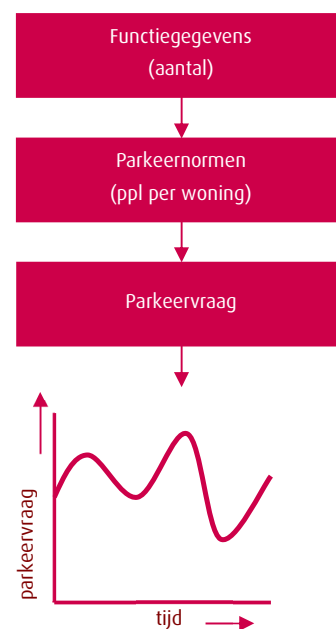
3.1 Uitgangspunten

Bij het opstellen van de parkeerkundige onderbouwing van de ontwikkeling wordt een parkeerbalans opgesteld. Hierbij wordt de parkeervraag van een ontwikkeling afgezet tegen de (te realiseren) parkeercapaciteit. De parkeervraag wordt berekend door de omvang van elke functie te vermenigvuldigen met de bijbehorende parkeernorm (het aantal benodigde parkeerplaatsen per woning).

Niet elke functie genereert op alle momenten van de dag en week een even grote parkeervraag. Zo kennen bewoners van de woningen de hoogste parkeervraag gedurende de nacht, terwijl het maatgevende moment voor bezoekers op de zaterdagavond is. De meeste parkeerplaatsen kunnen door verschillende parkeerders (doelgroepen) worden gebruikt; ook wel dubbelgebruik van parkeerplaatsen genoemd. Door toepassing van aanwezigheidspercentages wordt rekening gehouden met dit effect.

In figuur 3.1 is de berekening van de parkeervraag schematisch weergegeven. Door de berekende parkeervraag af te zetten tegen de te realiseren parkeercapaciteit, ontstaat de parkeerbalans.

Functieprogramma



Figuur 3.1: Berekening parkeervraag

⁵ <https://longreads.cbs.nl/trends19/maatschappij/cijfers/verkeer/>

Binnen de ontwikkeling worden in totaal 139 appartementen gerealiseerd. Hiervan worden 61 appartementen gerealiseerd conform het concept Senior+. De resterende 78 appartementen worden gerealiseerd binnen het sociale huursegment. In tabel 3.1 is het functieprogramma uiteengezet.

categorie	aantal
Senior+	61
sociaal huursegment	78
<i>totaal</i>	<i>139</i>

Tabel 3.1: Functieprogramma ontwikkeling

Parkeercapaciteit

Binnen de ontwikkeling worden 169 parkeerplaatsen gerealiseerd. Het aantal parkeerplaatsen kan nog wijzigen richting DO. In principe zijn alle parkeerplaatsen voor zowel de bewoners als de bezoekers te gebruiken. Vanwege de specifieke doelgroep van Senior+ mag worden verwacht dat deze op enig moment aanspraak kan maken op een eigen parkeerplaats op kenteken (invalidekaart). Hierbij wordt aangehaakt op het vigerende beleid over gehandicapten parkeren.

Parkeernormen

Uit de analyse in hoofdstuk 2 blijkt dat een norm van 0,8 passend is voor de appartementen die worden gerealiseerd voor het concept Senior+. Voor de overige appartementen binnen deze ontwikkeling, de sociale huurappartementen, is in een eerder stadium tussen de opdrachtgever en de gemeente overeengekomen dat een norm van 1,4 kan worden gehanteerd. Het gemeentelijk parkeerbeleid van Papendrecht hanteert voor de parkeernormen voor sociale huurappartementen op deze locatie een bandbreedte van 0,8 tot 1,6. De norm van 1,4 ligt hiermee boven het gemiddelde van de bandbreedte.

Bovenstaande normen zijn inclusief een bezoekersdeel van 0,3 per woning. In tabel 3.2 zijn de te hanteren parkeernormen voor de woningtypen binnen deze ontwikkeling weergegeven.

categorie	functie conform gemeentelijk beleid	norm	eenheid
bewoners appartementen sociale huur	huur; sociale huur	1,1	woning
bewoners appartementen Senior+	huur; sociale huur	0,5	woning
bezoekers	aandeel bezoekers	0,3	woning

Tabel 3.2: Te hanteren parkeernormen voor de ontwikkeling

Aanwezigheidspercentages

Het gemeentelijk parkeerbeleid heeft eigen aanwezigheidspercentages opgenomen. Voorwaarde voor het gebruik maken van aanwezigheidspercentages is dat de verschillende doelgroepen in de praktijk van elkaars parkeerplaatsen gebruik kunnen

maken. In principe zijn alle parkeerplaatsen voor zowel de bewoners als de bezoekers te gebruiken. Vanwege de specifieke doelgroep van Senior+ mag worden verwacht dat deze aanspraak kan maken op een eigen parkeerplaats op kenteken (invalidekaart). Deze zijn uitsluitend door de specifieke gebruikers (bewoners Senior+) te gebruiken. In dit specifieke geval gaat het dubbelgebruik niet op voor de parkeerplaatsen op kenteken. Het is onbekend hoeveel van deze bewoners uiteindelijk aanspraak maken op een eigen parkeerplaats op kenteken. In deze studie is als uitgangspunt gehanteerd dat de volledige parkeervraag van de bewoners van het Senior+ concept een eigen parkeerplaats krijgen. Hiermee wordt uitgegaan van een worst case scenario.

De te hanteren aanwezigheidspercentages conform het gemeentelijk parkeerbeleid zijn gepresenteerd in tabel 3.3. Door de aanwezigheidspercentages van de bewoners van het Senior+ concept in de berekeningen altijd op 100% te zetten, wordt rekening gehouden met het hebben van een eigen parkeerplaats op kenteken.

functie	werkdag- ochtend	werkdag- middag	werkdag- avond	koop- avond	werkdag- nacht	zaterdag- middag	zaterdag- avond	zondag- middag
woningen bewoners Senior+	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
woningen bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
woningen bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%

Tabel 3.3: Aanwezigheidspercentages

3.2 Parkeerbilans

Op basis van het functieprogramma en de bijbehorende kencijfers en aanwezigheidspercentages is de parkeervraag van deze ontwikkeling voor de toekomstige situatie berekend. De parkeerbilans is vergeleken met de te realiseren parkeercapaciteit bij de ontwikkeling. Zo ontstaat inzicht in hoeverre voldoende parkeerplaatsen in de plannen zijn opgenomen. In tabel 3.4 is de parkeerbilansberekening uiteengezet.

	werkdag- ochtend	werkdag- middag	werkdag- avond	koop- avond	werkdag- nacht	zaterdag- middag	zaterdag- avond	zondag- middag
bewoners Senior+	30,5	30,5	30,5	30,5	30,5	30,5	30,5	30,5
bewoners	42,9	42,9	77,2	68,6	85,8	51,5	68,6	60,1
bezoekers	4,2	8,3	33,4	29,2	0,0	25,0	41,7	29,2
totale parkeervraag	77,6	81,7	141,1	128,3	116,3	107,0	140,8	119,8
parkeercapaciteit	169,0	169,0	169,0	169,0	169,0	169,0	169,0	169,0
saldo	91,4	87,3	27,9	40,7	52,7	62,0	28,2	49,3

Tabel 3.4: Parkeerbilansberekening

3.3 Conclusie

Uit de parkeerbalansberekening in tabel 3.4 tabel blijkt dat de werkdagavond het parkeerkundig maatgevend moment is. Op de werkdagavond bedraagt de parkeervraag (afgerond) 141 parkeerplaatsen. Binnen de ontwikkeling worden 169 parkeerplaatsen gerealiseerd; het exacte aantal parkeerplaatsen kan nog wijzigen richting DO. Hiermee wordt binnen de ontwikkeling voldoende parkeercapaciteit gerealiseerd om te voorzien in de volledige eigen parkeervraag. Gelet op de eerder aangegeven vergrijzing wordt met de 169 beschikbare parkeerplaatsen ruimschoots voorzien in de eigen parkeervraag.