

Parkeeronderzoek sociale huurwoningen Duiven

Onderzoek naar passende parkeernormen
voor sociale huurwoningen in de gemeente
Duiven

Opdrachtgever
Titel rapport

Woningcorporatie Vivare
Parkeeronderzoek sociale huurwoningen
Duiven

Kenmerk
Datum publicatie

018577.20241209.R1.01
17 december 2024

Projectleider Goudappel
Projectteam Goudappel

  BSc

Status

Definitief

© Copyright Goudappel BV 17-12-24

Inhoudsopgave

1. Inleiding	1
1.1 Aanleiding	1
1.2 Leeswijzer	2
2. Achtergrondinformatie	3
2.1 Algemene trends en ontwikkelingen	3
2.2 Data autobezit	4
2.3 Bezoekersparkeren	7
2.4 Nieuwe CROW-parkeerkencijfers	8
3. Analyse autobezit	9
4. Conclusie	12

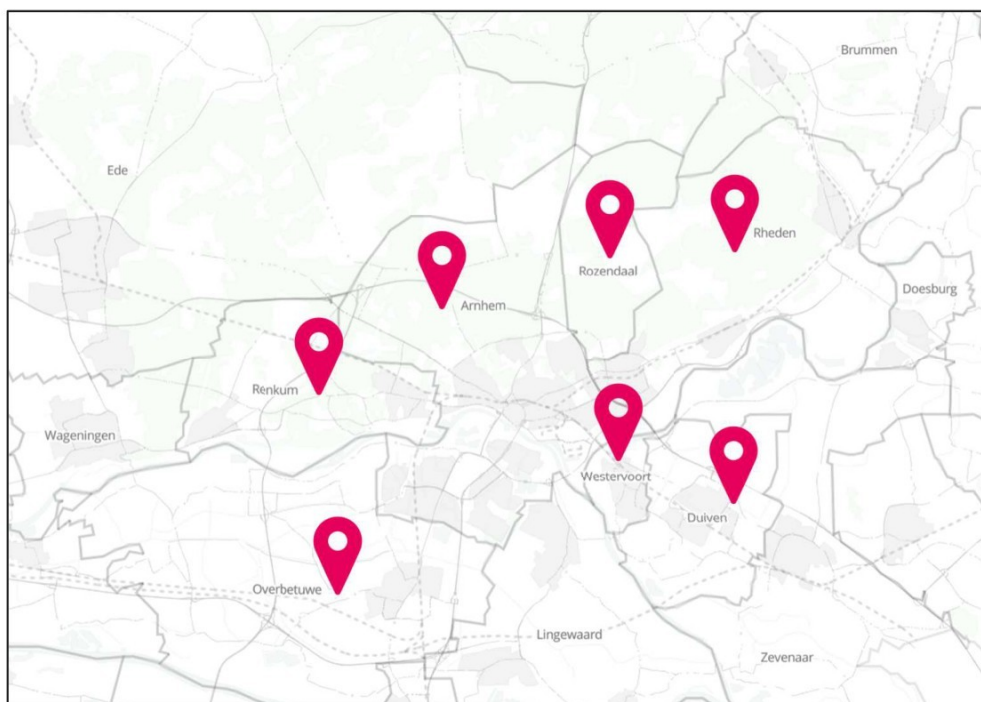
1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Vivare is als woningbouwcorporatie actief in diverse gemeenten rondom Arnhem, zo ook in de gemeente Duiven. Gemeenten hebben veelal een eigen parkeerbeleid waarin parkeernormen zijn opgenomen. Parkeernormen worden gebruikt om bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen vooraf een zo goed mogelijke inschatting te kunnen maken van de (auto)parkeerbehoefte en daarmee het benodigd aantal parkeerplaatsen. In de meeste gemeenten zijn de parkeernormen voor woonfuncties gebaseerd op landelijke parkeerkencijfers van het landelijk kennisplatform voor infrastructuur, mobiliteit en parkeren (CROW).

Helaas zijn parkeernota's niet altijd actueel (en daarmee niet altijd afgestemd op de laatste landelijke parkeerkencijfers) en ook zijn parkeernormen niet altijd gebaseerd op een analyse van het daadwerkelijke autobezit in de betreffende gemeente. Daarom komt het voor dat woningbouwcorporaties de vigerende parkeernormen voor sociale woningbouw als niet passend ervaren voor hun doelgroep. Zij zien in de praktijk in projecten/ruimtelijke ontwikkelingen door 'hoge parkeernormen' een belemmerend effect optreden, omdat er onvoldoende (maar overbodige) parkeerruimte kan worden gerealiseerd of doordat de kosten van (overbodige) parkeervoorzieningen zorgen voor een niet-sluitende businesscase.

Vivare heeft aan Goudappel gevraagd om een onderzoek te doen naar passende parkeernormen voor sociale huurwoningen in de gemeente Duiven. Het doel is om met de resultaten van het onderzoek het gesprek aan te gaan met de gemeente over een eventuele wens om de vigerende parkeernormen voor woningen te herijken (in ieder geval voor zover het sociale huurwoningen betreft). In voorliggende rapportage zijn de gehanteerde aanpak, uitgangspunten en conclusies van het toegelicht.



Figuur 1.1: De gemeenten waarin Vivare als corporatie actief is

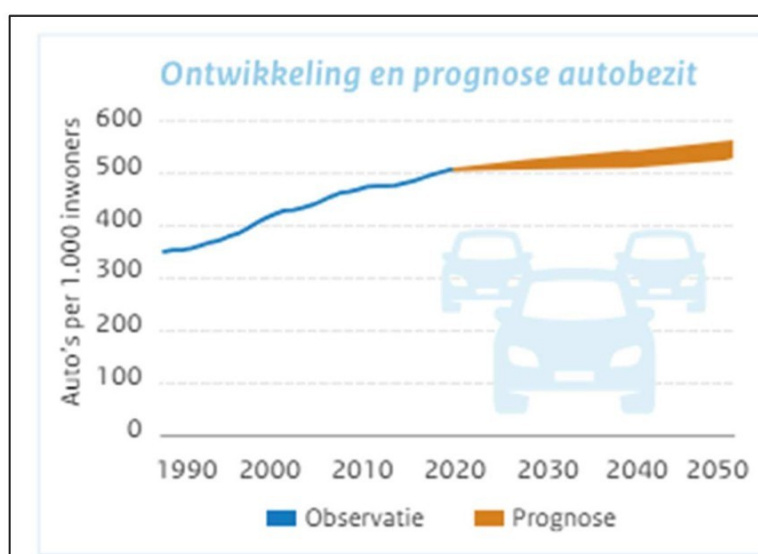
1.2 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt de achtergrond van de analyse toegelicht: welke bronnen zijn gebruikt en hoe worden deze vertaald naar passende parkeernormen. In hoofdstuk 3 is vervolgens toegelicht hoe in de gemeente Duiven het bestaande parkeerbeleid werkt en in hoeverre de vigerende parkeernormen aansluiten bij het daadwerkelijke autobezit voor sociale woningen. In hoofdstuk 4 zijn de belangrijkste conclusies van het onderzoek op een rij gezet.

2. Achtergrondinformatie

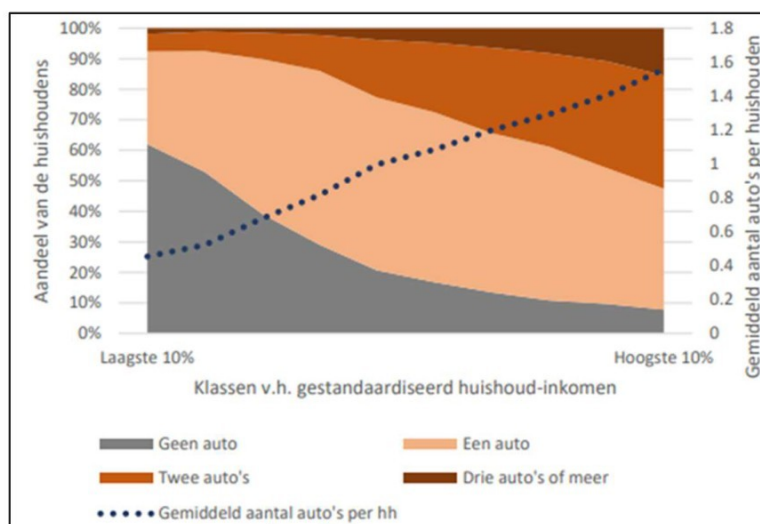
2.1 Algemene trends en ontwikkelingen

Het autobezit in Nederland groeit nog altijd gestaag door (zie figuur 2.1). Enkel bij jongeren is een afname te zien, wat vooral verklaard wordt doordat jongeren de aankoop van een eerste auto langer uitstellen. De sterkste groei in het autobezit onder de bevolking is in de leeftijdsgroep van 80 jaar en ouder, wat verklaard wordt doordat mensen langer gezond, zelfstandig én mobiel blijven en daardoor langer van een auto gebruikmaken/langer een auto bezitten.



Figuur 2.1: Trend in autobezit

De hoogte van het autobezit kan tussen groepen flink verschillen. Er zijn meerdere factoren die van invloed zijn op het autobezit. Zo bestaat er een sterke relatie tussen het besteedbaar inkomen en het autobezit: hoe hoger het inkomen, hoe hoger het autobezit (zie figuur 2.2). Sociale huurwoningen worden bewoond door huishoudens met een relatief laag inkomen, waardoor ook het autobezit relatief laag zal zijn. In parkeernormen wordt echter niet altijd onderscheid gemaakt naar 'eigenaarschap' (koop, particuliere huur en sociale huur). Hierdoor wordt voor elke woning die gerealiseerd wordt dezelfde hoeveelheid parkeerplaatsen geëist. Voor sociale huurwoningen is deze dan vaak hoger dan benodigd.



Figuur 2.2: Relatie tussen inkomen en autobezit

Rekening houden met eigenaarschap is nog belangrijker als rekening wordt gehouden met residualisering. Residualisering houdt in dat een steeds groter deel van de huishoudens met een laag inkomen aangewezen is op sociale huurwoningen, terwijl de sector tegelijkertijd steeds minder ruimte kan bieden aan andere sociale categorieën, zoals (lagere) middenklasse-huishoudens. Het inkomen van sociale huurders is dan ook al jaren aan het dalen.

Ook zijn er gemeenten die geen onderscheid maken naar woningvorm (grondgebonden of gestapelde woningen: appartementen). Dat terwijl voor elk gestapeld type geldt (zowel voor sociale, als voor particuliere huur- en koopwoningen) dat het autobezit lager ligt dan bij grondgebonden woningen. En daarnaast valt op dat er in parkeernota's soms geen onderscheid wordt gemaakt naar de grootte van de woning. Dat terwijl er een logische relatie is tussen de oppervlakte van een woning en het aantal personen dat in de woning woont (gemiddeld hoe groter, hoe meer bewoners). Ook dit heeft een sterke relatie met autobezit.

2.2 Data autobezit

Het voorgaande roept uiteraard de vraag op hoe je dan wél tot passende parkeernormen voor sociale woningen komt. Dat kan ten eerste door te kijken naar het daadwerkelijke autobezit van de doelgroep in de gemeente, wijk en buurt. Het gemeten, daadwerkelijke autobezit is voor de gemeente Duiven inzichtelijk gemaakt 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.

Daarbij is de volgende differentiatie van belang:

- naar eigendomsvorm: sociale huurwoningen worden relatief vaker bewoond door mensen met lagere inkomens, een groep waarbij het autobezit aanzienlijk lager ligt;
- naar woonvorm: voor ieder type woning (zowel sociale en particuliere huur- als koopwoningen) geldt dat het autobezit bij de gestapelde woningen (appartementen) lager ligt dan bij grondgebonden woningen;
- naar grootte van de woning: er is een logische relatie tussen de oppervlakte van een woning en het aantal bewoners (gemiddeld: hoe groter, hoe meer bewoners). Dat heeft weer een sterke relatie met autobezit.

Deze differentiatie is inmiddels ook verwerkt in de landelijke parkeerkencijfers zoals CROW deze sinds juni 2024 hanteert (publicatie 744: 'Basis voor parkeernormering'). Bij het autobezit kan naar wens aanvullend onderscheid gemaakt worden naar autobezit per categorie woningen naar:

- eigendomssituatie (koop, particuliere huur en sociale huur);
- woningtype (vrijstaand huis, twee-onder-een-kap, rijwoning en appartement);
- leeftijd bewoners (0-30 jaar, 30-65 jaar en 65+ jaar);
- oppervlakte (tot 50 m² gbo, 50-75 m² gbo, 75-100 m² gbo, 100-125 m² gbo).

Deze categorieën kunnen ook 'gestapeld' worden om zo inzichtelijk maken wat het autobezit is onder bijvoorbeeld 65-plussers in sociale huurappartementen in buurt X in gemeente Y (bij voldoende waarnemingen). De analyse naar autobezit zorgt zodoende voor een cijfermatige onderbouwing om in discussie te gaan met gemeenten over de hoogte van parkeernormen.

Belangrijk om op te merken is dat door het hanteren van het daadwerkelijke autobezit als uitgangspunt voor parkeernormen (zoals wij in het onderzoek doen), er sprake is van volledig vraagvolgend beleid. Het is voor de gemeente vanzelfsprekend nog mogelijk om vanuit bepaalde beleidsdoelstellingen lagere parkeernormen toe te passen dan het daadwerkelijke autobezit. Beduidend hogere parkeernormen dan het autobezit zouden echter niet moeten voorkomen.

Vertaling van data naar passende parkeernormen

Op basis van de data is onderzocht wat het daadwerkelijke autobezit is bij sociale huurwoningen binnen de bebouwde kom in Duiven in 2023. Bij de analyse naar autobezit is nog wel een bewerkingsslag nodig. Zo is in de analyse nog geen rekening gehouden met de volgende zaken:

- grijze kentekens, dat zijn bedrijfswagens en/of buitenlandse kentekens die niet bij het CBS zijn geregistreerd, maar 's avonds wel in woonwijken geparkeerd staan (zoals de bedrijfsbus van een loodgieter);
- de trend in autobezit in de gemeente.

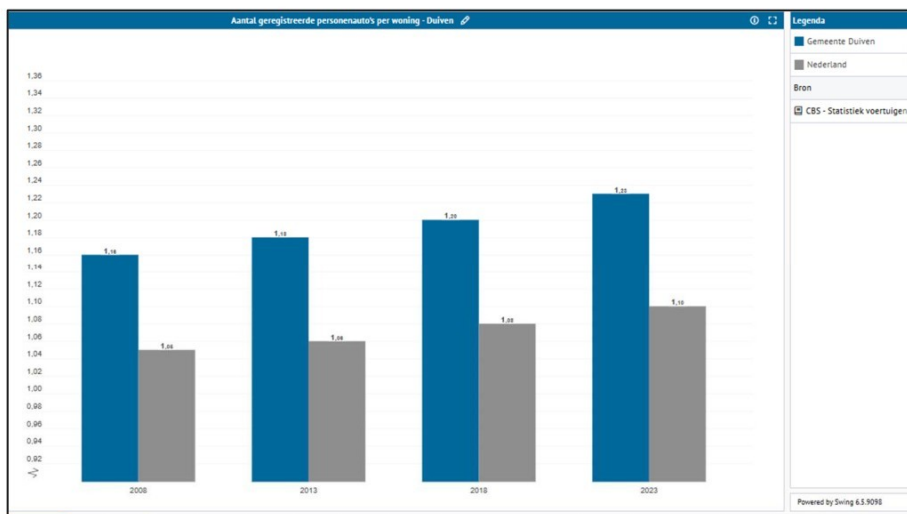
De twee genoemde elementen worden hieronder nader toegelicht.

Grijze en buitenlandse kentekens (en leaseauto's)

Er zijn auto's die niet 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 eerdere onderzoeken van Goudappel blijkt dat het aandeel grijze en buitenlandse kentekens (seizoenarbeiders vallen hier ook onder) gemiddeld circa 8% is. Daarom is de data opgehoogd met 8% ten opzichte van het gemiddelde autobezit in Duiven. Zodoende komt dit neer op een ophoging van 0,11 parkeerplaats per woning (het gemiddelde 'kale' autobezit in Duiven ligt op 1,34 auto's per woning). Leaseauto's zijn in de gebruikte autobezit-data opgenomen.

Trend in autobezit

In de analyse naar autobezit wordt in de basis geen rekening gehouden met bepaalde trends in autobezit. De data zegt immers iets over het huidige autobezit, maar zegt niks over het toekomstige autobezit. In de gemeente Duiven is er de laatste 15 jaar sprake geweest van een toename in het gemiddeld autobezit per woning van 0,4% per jaar. Omdat parkeernormen meestal na een jaar of 5 herzien moeten worden, is de data in verband met toekomstbestendigheid opgehoogd met 2,0% ten opzichte van het gemiddelde autobezit in Duiven. Zodoende komt dit neer op een ophoging van 0,03 parkeerplaats per woning (het gemiddelde 'kale' autobezit in Duiven ligt op 1,34 auto's per woning). Omdat de analyse wordt uitgevoerd op aantallen bewoonde woningen en leaseauto's in de gebruikte data zijn opgenomen ligt het autobezit in de gebruikte data iets hoger dan in onderstaande grafiek is aangegeven.



Figuur 2.3: Autobezit en trend autobezit in Duiven vs. landelijk

2.3 Bezoekersparkeren

Al geruime tijd is binnen de verkeerskundige vakwereld de ervaring dat het ooit ‘arbitrair’ vastgelegde parkeerkcijfer voor bezoekersparkeren bij woningen (vaak 0,3 parkeerplaatsen per woning) te hoog is. Daar waar voor het bewonersparkeren in woonwijken onderscheid wordt gemaakt voor locatiespecifieke kenmerken bij het bepalen van het aantal parkeerplekken (zoals ligging ten opzichte van het centrum en/of openbaar vervoer), is dit voor bezoekersparkeren bij de functie wonen nog niet het geval.

Door digitalisering is steeds meer data beschikbaar gekomen over het parkeergedrag van bezoekers aan woningen. Hieruit blijkt dat de bezoekersnorm van 0,3 parkeerplaatsen per woning vaak te hoog is. Dit blijkt onder andere uit onderzoeken¹ in 16 steden in Nederland. Steeds meer gemeenten passen hun bezoekersnormen ook aan naar de meest recente inzichten. Hieronder volgt een kort overzicht van enkele gemeenten die hun bezoekersnormen recent naar beneden hebben bijgesteld:

- gemeente Haarlem (2023) in een bandbreedte van 0,1 tot 0,15 parkeerplaats per woning;
- gemeente Oss (2023) in een bandbreedte van 0,1 tot 0,3 parkeerplaats per woning;
- gemeente Hilversum (2023) overall 0,1 parkeerplaats per woning;
- gemeente Oosterhout (2022) in een bandbreedte van 0,1 tot 0,2 parkeerplaats per woning;
- gemeente Geldrop-Mierlo (2022) in een bandbreedte van 0,1 tot 0,2 parkeerplaats per woning.

Ook CROW heeft deze inzichten verwerkt in de landelijke parkeerkcijfers zoals deze sinds juni 2024 gelden (publicatie 744: ‘Basis voor parkeernormering’). Dit is nader toegelicht in de volgende paragraaf.

¹ Parkeerkcijfers voor bezoek aan bewoners: de grote onbekende, bijdrage aan CVS-congres (november 2021).

2.4 Nieuwe CROW-parkeerkencijfers

In juni 2024 heeft CROW nieuwe parkeerkencijfers vastgesteld in publicatie 744: 'Basis voor parkeernormering'. Deze zijn opgesteld op basis van dezelfde gegevens als waarvan in voorliggend onderzoek gebruik gemaakt is. De nieuwe parkeerkencijfers maken ten opzichte van eerdere kencijfers onderscheid in meer woningtypen, waarbij sociale huurwoningen een aparte categorie zijn. Bij de sociale huurappartementen wordt bovendien ook onderscheid gemaakt in oppervlaktecategorieën. De nieuwe (bandbreedtes van) parkeerkencijfers voor sociale huurwoningen zijn weergegeven in tabel 2.1 (voor het bewonersdeel). Aanvullend dient nog rekening te worden gehouden met een bezoekersdeel, voor de gemeente Duiven variërend van 0,1 tot 0,2 parkeerplaats per woning. Voor het bezoekersdeel wordt aangesloten bij de nieuwste parkeerkencijfers zoals weergegeven in tabel 2.1.

woningtype	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom	buitengebied
sociale huurappartement <75 m ²	0,2-0,8	0,2-1,0	0,4-1,2	0,4-1,2
sociale huurappartement 75-100 m ²	0,2-1,0	0,3-1,1	0,5-1,3	0,5-1,3
sociale huurappartement >100 m ²	0,3-1,1	0,4-1,2	0,6-1,4	0,6-1,4
huurhuis, sociale huur	0,4-1,2	0,5-1,3	0,7-1,5	0,7-1,5
bezoekersdeel (nog optellen)	0,1	0,1	0,15	0,2

Tabel 2.1: Nieuwste parkeerkencijfers voor sociale huurwoningen in 'matig stedelijke' gemeenten zoals Duiven

Doorgaans baseren gemeenten hun parkeernormen op de landelijke CROW-parkeerkencijfers. Toch zijn de kencijfers niet 1-op-1 bedoeld als parkeernorm. Ze zijn bedoeld als vertrekpunt waarbij op basis van lokaal onderzoek (bijvoorbeeld naar het autobezit) gekomen kan worden tot passende parkeernormen. Daarom wordt in het volgende hoofdstuk ingegaan op het autobezit, specifiek in de gemeente Duiven.

3. Analyse autobezit

In dit hoofdstuk wordt toegelicht hoe hoog het autobezit is in de gemeente Duiven . Allereerst is een quickscan uitgevoerd op het huidige parkeerbeleid. Er is hierbij aandacht geschonken aan de achtergronden van het beleid (vraagvolgend, sturend, neutraal), de gebiedsindeling die wordt toegepast, de indeling in woningtypologieën mede in relatie tot de absolute hoogte van de normen en normen voor het bezoekersparkeren. Tot slot wordt het feitelijk autobezit bij de sociale huurwoningen in Duiven weergegeven.

Analyse huidige parkeerbeleid en huidige parkeernormen

De gemeente Duiven heeft haar parkeernormen opgenomen in de Parkeernormennota Duiven 2018. De parkeernormen zijn gebaseerd op de (inmiddels verouderde) CROW-publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie, parkeernormennota's van andere gemeenten en ervaringscijfers van de afgelopen jaren (tot 2015). Binnen de bandbreedte van parkeercijfers van het CROW is gekozen voor het gemiddelde kencijfer in de bandbreedte.

Wel is er voor gekozen om in de categorisering van woningen af te wijken van de categorisering uit CROW-publicatie 317. Duiven kiest ervoor om de verscheidenheid aan woningen te vereenvoudigen en te relateren aan het gebruiksoppervlak. Voor bezoekers geldt overal een aandeel van 0,3 parkeerplaats per woning. De gemeentelijk parkeernormen voor sociale huurwoningen worden weergegeven in tabel 3.1.

woningtype	parkeernorm				
	centrum	rest bebouwde kom	Groessen	Loo	buitengebied
grondgebonden woning > 135 m ² gbo	1,5	1,9	2,0	2,0	2,1
grondgebonden woning 90-135 m ² gbo	1,4	1,8	1,9	1,9	1,9
grondgebonden woning <90 m ² gbo	1,2	1,6	1,7	1,7	1,7
appartement > 120 m ² gbo	1,3	1,7	1,8	1,8	1,8
appartement >90-120 m ² gbo	1,1	1,6	1,6	1,6	1,6
appartement <90 m ² gbo	1,0	1,3	1,3	1,3	1,3

Tabel 3.1: Vigerende parkeernormen sociale huurwoningen in Duiven (exclusief bezoekersnorm van 0,3 parkeerplaats per woning)

De gemeente Duiven heeft een stedelijkheidsgraad 3 ('matig stedelijk'). Binnen de gemeente Duiven maakt de gemeente onderscheid in de stedelijke zones centrum, rest bebouwde kom, Groessen, Loo en buitengebied.

Analyse huidige autobezit Duiven

Op basis van de CBS-microdata is onderzocht wat het daadwerkelijke autobezit is bij sociale huurwoningen binnen de bebouwde kom in de gemeente Duiven in 2023 (er zijn geen sociale huurwoningen in het buitengebied). Om bij het autobezit onderscheid te maken in centrum, rest bebouwde kom, Groessen, Loo en buitengebied is bij de analyse rekening gehouden met de gebiedsindeling. Het autobezit is in het centrum afgeleid van sociale huurwoningen in de CBS-buurt centrum. Het kan zijn dat de exacte begrenzing van het centrum zoals bedoeld in de Parkeernormennota iets afwijkt van de CBS-buurt centrum. De rest bebouwde kom bestaat uit alle overige wijken die binnen de bebouwde kom van Duiven zijn gelegen. Voor Groessen en Loo zijn de respectievelijke CBS-buurt binnen de bebouwde kom gehanteerd.

Uit de data blijkt dat het autobezit bij sociale huurwoningen in Duiven een logische opbouw vertoont. De appartementen hebben een lager autobezit dan grondgebonden woningen, en het autobezit neemt ook toe naar mate de oppervlakte toeneemt. De gemeente Duiven maakt in haar vigerende parkeernormen al onderscheid in oppervlakte maar niet in woningvorm of eigendomstype. Met name het autobezit bij sociale huurappartementen ligt fors lager dan de vigerende parkeernorm voor sociale huurappartementen. In tabel 3.2 is het huidige autobezit (opgehoogd voor grijze kentekens en een 5 jarige trendmatige groei) weergegeven.

Daar waar geen woningen van het betreffende type aanwezig zijn, zijn tussen haakjes de meest aannemelijke waarden aangegeven (op basis van wel bekende gegevens). Dat aan deze waarde minder gewicht toegekend mag worden, mag duidelijk zijn.

zone	type sociale huurwoning	autobezit	norm bezoekers	Totaal
centrum	huurhuis, sociale huur	0,94	0,10	1,04
	appartement, sociale huur <75 m ² gbo	(0,65)	0,10	(0,75)
	appartement, sociale huur 75-100 m ² gbo	0,83	0,10	0,93
	appartement, sociale huur >100 m ² gbo	(0,93)	0,10	(1,03)
rest bebouwde kom	huurhuis, sociale huur	1,04	0,15	1,19
	appartement, sociale huur <75 m ² gbo	0,65	0,15	0,80
	appartement, sociale huur 75-100 m ² gbo	0,75	0,15	0,90
	appartement, sociale huur >100 m ² gbo	0,93	0,15	1,08
Groessen	huurhuis, sociale huur	1,21	0,15	1,36
	appartement, sociale huur <75 m ² gbo	(0,76)	0,15	(0,91)
	appartement, sociale huur 75-100 m ² gbo	(0,87)	0,15	(1,02)
	appartement, sociale huur >100 m ² gbo	(1,08)	0,15	1,23
Loo	huurhuis, sociale huur	1,08	0,15	1,23
	appartement, sociale huur <75 m ² gbo	(0,68)	0,15	(0,83)
	appartement, sociale huur 75-100 m ² gbo	(0,78)	0,15	(0,93)
	appartement, sociale huur >100 m ² gbo	(0,97)	0,15	(1,12)

Tabel 3.2: Autobezit sociale huurwoningen in Duiven (ex- en inclusief CROW-bezoekersnorm)

In onderstaande tabel is een vergelijkgemaakt tussen het daadwerkelijke autobezit bij sociale huurwoningen en de vigerende parkeernormen van de gemeente Duiven. Omdat de oppervlakteklassen van de autobezit-indeling en de gemeentelijke indeling niet exact matchen is voor het overgrote deel gekozen voor een vergelijking met de laagste gemeentelijke norm.

zone	type sociale huurwoning	autobezit	gemeentelijke norm
centrum	huurhuis, sociale huur	0,94	1,20
	appartement, sociale huur <75 m ² gbo	(0,65)	1,00
	appartement, sociale huur 75-100 m ² gbo	0,83	1,00
	appartement, sociale huur > 100 m ² gbo	(0,93)	1,10
rest bebouwde kom	huurhuis, sociale huur	1,04	1,60
	appartement, sociale huur <75 m ² gbo	0,65	1,30
	appartement, sociale huur 75-100 m ² gbo	0,75	1,30
	appartement, sociale huur > 100 m ² gbo	0,93	1,60
Groessen	huurhuis, sociale huur	1,21	1,70
	appartement, sociale huur <75 m ² gbo	(0,76)	1,30
	appartement, sociale huur 75-100 m ² gbo	(0,87)	1,30
	appartement, sociale huur > 100 m ² gbo	(1,08)	1,60
Loo	huurhuis, sociale huur	1,08	1,70
	appartement, sociale huur <75 m ² gbo	(0,68)	1,30
	appartement, sociale huur 75-100 m ² gbo	(0,78)	1,30
	appartement, sociale huur > 100 m ² gbo	(0,97)	1,60

Tabel 3.3: Vergelijking autobezit en de vigerende parkeernormen van Duiven (exclusief bezoekersdeel)

Conclusie

Op basis van tabel 3.3 mag geconcludeerd worden dat de vigerende gemeentelijke parkeernormen voor sociale woningen (veel) hoger liggen dan het daadwerkelijke autobezit. Het autobezit is hierbij dan al gecorrigeerd voor 'grijze kentekens' (geparkeerde bedrijfsbusjes) en een licht stijgend trend in autobezit voor een periode van 5 jaar. Ook als door de gemeente rekening gehouden wordt met een bepaalde veiligheidsmarge blijven de vigerende gemeentelijke parkeernormen (erg) hoog.

Ook het bezoekersdeel in de vigerende parkeernormen is erg hoog (0,3 parkeerplaats per woning). Dit is beduidend hoger dan de 0,10-0,15 parkeerplaats per woning die CROW sinds juni 2024 hanteert (in publicatie 744: 'Basis voor parkeernormering').

4. Conclusie

Woningcorporatie Vivare heeft Goudappel gevraagd om te onderzoeken in hoeverre de vigerende parkeernormen in de gemeente Duiven aansluiten bij de daadwerkelijke behoefte aan parkeerplaatsen bij sociale huurwoningen.

Een vergelijking tussen het daadwerkelijke autobezit en de vigerende parkeernormen van Duiven (exclusief het bezoekersdeel) laat navolgend beeld zien.

zone	type sociale huurwoning	autobezit	gemeentelijke norm
centrum	huurhuis, sociale huur	0,94	1,20
	appartement, sociale huur <75 m ² gbo	(0,65)	1,00
	appartement, sociale huur 75-100 m ² gbo	0,83	1,00
	appartement, sociale huur > 100 m ² gbo	(0,93)	1,10
rest bebouwde kom	huurhuis, sociale huur	1,04	1,60
	appartement, sociale huur <75 m ² gbo	0,65	1,30
	appartement, sociale huur 75-100 m ² gbo	0,75	1,30
	appartement, sociale huur > 100 m ² gbo	0,93	1,60
Groessen	huurhuis, sociale huur	1,21	1,70
	appartement, sociale huur <75 m ² gbo	(0,76)	1,30
	appartement, sociale huur 75-100 m ² gbo	(0,87)	1,30
	appartement, sociale huur > 100 m ² gbo	(1,08)	1,60
Loo	huurhuis, sociale huur	1,08	1,70
	appartement, sociale huur <75 m ² gbo	(0,68)	1,30
	appartement, sociale huur 75-100 m ² gbo	(0,78)	1,30
	appartement, sociale huur > 100 m ² gbo	(0,97)	1,60

Tabel 4.1: Vergelijking autobezit en de vigerende parkeernormen van Duiven (exclusief bezoekersdeel)

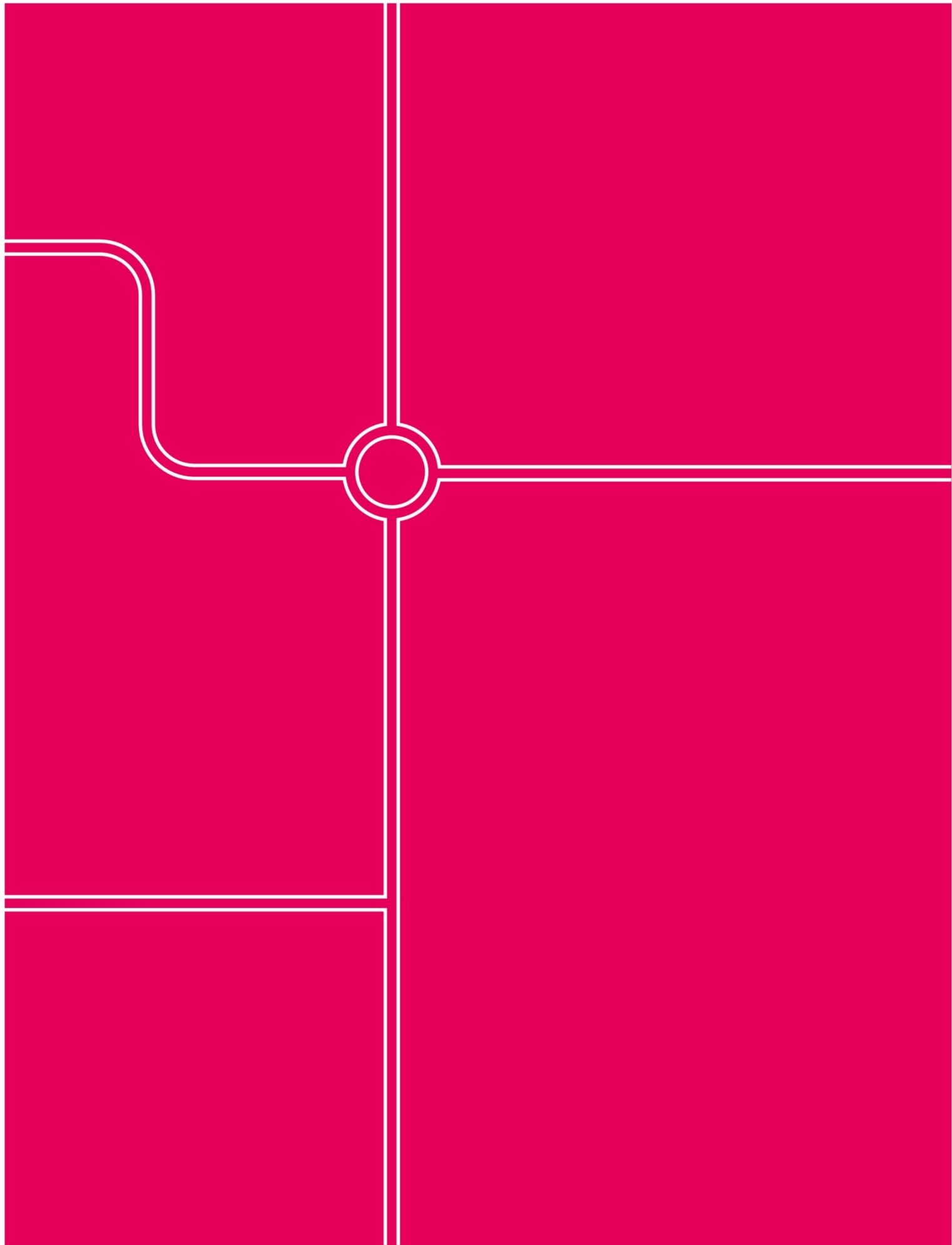
Uit het onderzoek komt het overduidelijke beeld naar voren dat de vigerende gemeentelijke parkeernormen voor sociale woningen (veel) hoger liggen dan het daadwerkelijke autobezit. Het autobezit is hierbij dan al gecorrigeerd voor 'grijze kentekens' (geparkeerde bedrijfsbusjes) en een licht stijgend trend in autobezit voor een periode van 5 jaar. Ook als door de gemeente rekening wordt gehouden met een bepaalde veiligheidsmarge blijven de vigerende gemeentelijke parkeernormen erg hoog.

Ook het bezoekersdeel in de vigerende parkeernormen is erg hoog (0,3 parkeerplaats per woning). Dit is beduidend hoger dan de 0,10-0,15 parkeerplaats per woning die CROW sinds juni 2024 hanteert (in publicatie 744: 'Basis voor parkeernormering').

Op basis van het onderzoek naar het parkeerbeleid en het autobezit wordt tevens geadviseerd om een ruimere differentiatie in woningcategorieën toe te passen in de parkeernormen. Daarbij adviseren wij rekening te houden met:

- eigendomssituatie (sociale huur als aparte categorie);
- woonvorm (grondgebonden of appartementen);
- oppervlaktecategorieën.

Ook dit is conform de indeling in woningcategorieën zoals CROW deze sinds juni 2024 hanteert (in publicatie 744: 'Basis voor parkeernormering').



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