

Aan Gemeente Gooise Meren, Jeroen Staps
Van Jan-Anne Waagmeester
Datum 23 maart 2021
Onderwerp **Analyse parkeren Bredius n.a.v. zienswijzen**
Kenmerk 009043.20210315.N1.02
Pagina 1/15

ANALYSE PARKEREN BREDIUS

1. Vraagstelling

In een strook langs de Amsterdamsestraatweg in Muiden worden 90 woningen gerealiseerd in het plan 'Bredius':

- 65 appartementen, onderverdeeld in 50 sociale huurwoningen, en 15 middeldure huurwoningen
- 25 grondgebonden koopwoningen.

In verband met de beantwoording van zienswijzen op dit plan, vraagt de gemeente Goudappel Coffeng om een oordeel over de voorgenomen parkeeroplossingen.

1. Toegepaste Parkeernormen

Voor de huurappartementen is een parkeernorm van 1,2 pp per woning aangehouden en voor de grondgebonden koopwoningen 1,6 pp per woning. Dit zijn lagere normen dan elders in de gemeente worden toegepast.

De gemeente Gooise Meren vraagt Goudappel Coffeng om op basis van ervaringen elders aan te geven in hoeverre de toegepaste parkeernormen reëel zijn en zo niet: welke aanvullende maatregelen mogelijk zijn om de lagere parkeernormen te onderbouwen.

2. Parkeren ten behoeve van Integraal Kindcentrum Muiden

Een tweede punt van onderzoek betreft het parkeren ten behoeve van het Integraal Kindcentrum Muiden. Dit IKC wordt gebouwd in de aangrenzende nieuwbouwwijk (De Krijgsman), maar het parkeren wordt opgelost in het plangebied bij Bredius. Hiertoe wordt gebruik gemaakt van de parkeerplaatsen bij de sportvelden.

De vraag is in hoeverre de voorgenomen parkeeroplossing voor het IKC in de praktijk goed zal uitwerken.

3. Aantal en ligging geprojecteerde parkeerplaatsen Bredius

Ten slotte zijn er nog enkele vragen gesteld of het aantal geprojecteerde parkeerplaatsen overeenkomt met de volgens de parkeernorm benodigde aantallen en of deze op de juiste locatie zijn gesitueerd.

Ten behoeve van de beantwoording van de zienswijzen vraagt de gemeente aan Goudappel een parkeercheck uit te voeren op het plan en een oordeel te geven over de geprojecteerde ligging van de parkeerplaatsen.

2. Beoordeling toegepaste Parkeernormen

Om te beoordelen in hoeverre de toegepaste parkeernormen voor de geplande woningen in Bredius afdoende zijn, hebben we specifiek onderzoek gedaan naar de verwachte parkeervraag van de woningbouwontwikkeling.

2.1 Toetsing aan gemeentelijke parkeernormen

De gemeentelijke parkeernormen, Richtlijnen voor parkeernormen (2019), zijn afgeleid van CROW-publicatie 381. Bredius is gelegen in de 'rest bebouwde kom' van Muiden. De gehanteerde parkeernormen zijn gepresenteerd in tabel 2.1. Conform het gemeentelijke parkeerbeleid wordt in beginsel uitgegaan van het gemiddelde van de bandbreedte, tenzij er een goede onderbouwing wordt gegeven voor een lagere of hogere norm.

| functie | bandbreedte | parkeernorm (gemiddelde) | aandeel bewoners / bezoekers |
|----------------------------------|-------------|--------------------------|------------------------------|
| koop tussen / hoek | 1,5-2,3 | 1,9 | 1,6 / 0,3 |
| huur appartement midden/goedkoop | 1,0-1,8 | 1,4 | 1,1 / 0,3 |

Tabel 2.1: Gehanteerde parkeernormen

Aanwezigheidspercentages

De piekbehoefte voor parkeren van bewoners en van bezoek valt niet op hetzelfde moment. Zo kennen bewoners van de woningen de hoogste parkeerbehoefte gedurende de nacht (alle bewoners thuis), terwijl de piek van het aantal bezoekers op zaterdag valt (dan zijn er de meeste bezoekers, maar sommige bewoners zijn juist elders op bezoek). Omdat de parkeerplaatsen in Bredius openbaar toegankelijk zijn, mag rekening gehouden worden met dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Door de toepassing van aanwezigheidspercentages

wordt rekening gehouden met dit effect. De aanwezigheidspercentages zoals in de gemeentelijke 'Richtlijnen voor parkeernormen' zijn opgenomen in tabel 2.2.

| | werkdag-ochtend | werkdag-middag | werkdag-avond | werkdag-nacht | koop-avond | zaterdag-middag | zaterdag-avond | zondag-middag |
|---------------------|-----------------|----------------|---------------|---------------|------------|-----------------|----------------|---------------|
| woningen (bewoners) | 50% | 50% | 90% | 100% | 80% | 60% | 80% | 70% |
| woningen (bezoek) | 10% | 20% | 80% | 0% | 70% | 60% | 100%* | 70% |

* In CROW-publicatie 381 en 'Richtlijnen voor parkeernormen' is ten onrechte een aanwezigheidspercentage van 80% opgenomen voor bezoekers van woningen op zaterdagavond. Goudappel hanteert het uitgangspunt uit publicatie 317, waarin het aanwezigheidspercentages 100% is.

Tabel 2.2: Aanwezigheidspercentages

Resultaat

Op basis van het functieprogramma, de gemeentelijke parkeernormen en de aanwezigheidspercentages is de parkeerbehoefte conform het gemeentelijk parkeerbeleid berekend. De parkeerbehoefte is afgezet tegen de beoogde parkeercapaciteit bij de ontwikkeling. Het resultaat is in 2.3 opgenomen.

| functie | ongewogen | werkdag-ochtend | werkdag-middag | werkdag-avond | werkdag-nacht | koop-avond | zaterdag-middag | zaterdag-avond | zondag-middag |
|--------------------------|-----------|-----------------|----------------|---------------|---------------|------------|-----------------|----------------|---------------|
| grondgebonden koopwoning | 40 | 20 | 20 | 36 | 40 | 32 | 24 | 32 | 28 |
| huurappartement | 71,5 | 35,75 | 35,75 | 64,35 | 71,5 | 57,2 | 42,9 | 57,2 | 50,05 |
| bezoek woningen | 27 | 2,7 | 5,4 | 21,6 | 0 | 18,9 | 16,2 | 27 | 18,9 |
| totaal | 138,5 | 58,45 | 61,15 | 121,95 | 111,5 | 108,1 | 83,1 | 116,2 | 96,95 |
| parkeeraanbod | 118 | 118 | 118 | 118 | 118 | 118 | 118 | 118 | 118 |
| saldo | -21 | 60 | 57 | -4 | 7 | 10 | 35 | 2 | 21 |

Tabel 2.3: Resultaat parkeerbehoefte in aantallen parkeerplaatsen conform gemeentelijke parkeernormering

Uit tabel 2.3 blijkt dat de ongewogen parkeerbehoefte (zonder dubbelgebruik) conform gemeentelijk parkeerbeleid 139 parkeerplaatsen bedraagt. Gelet op de mogelijkheid van dubbelgebruik van de parkeerplaatsen bedraagt de parkeerbehoefte op de maatgevende moment, de werkdagavond, 122 parkeerplaatsen. Hierdoor ontstaat een tekort van 4 parkeerplaatsen op de werkdagavond.

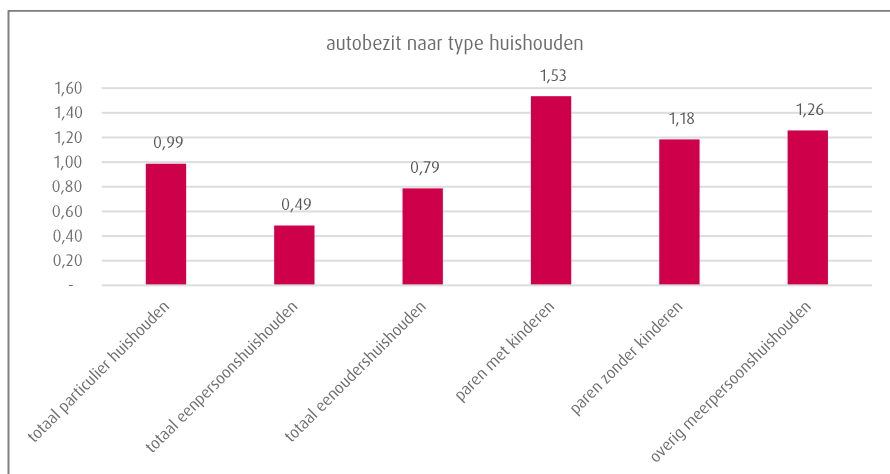
2.2 Mogelijkheden voor lagere parkeernormen

De 'Richtlijnen voor parkeernormen' beschrijft dat op basis van een duidelijke en transparante onderbouwing de parkeernorm aangepast kan worden. Hierna wordt ingegaan op de mogelijkheid van het hanteren van een lagere parkeernorm voor Bredius.

Type en doelgroep van de woningen

In Bredius zijn 50 appartementen beoogd met een omvang van 50 tot 60 m². De appartementen zijn bestemd voor sociale huur. Op basis van CBS data blijkt dat sociale huurders een lager autobezit hebben dan gemiddeld. Voor huizen houdt het parkeerbeleid rekening met dit gegeven middels een lagere norm voor sociale huurhuizen. Voor sociale huurappartementen geldt, in lijn met de kencijfers in CROW-publicatie 381, dezelfde norm als voor goedkope en middeldure appartementen.

Gelet op de omvang van deze woningen (50 – 60 m²), zal dit type woning vooral door één- en tweepersoonshuishoudens betrokken worden. Eén- en tweepersoonshuishoudens kennen een lager gemiddeld autobezit dan gezinnen, en een lager autobezit dan gemiddeld in Nederland. Dit is gevisualiseerd in figuur 2.1. Door het onderscheid in koop- en huurappartementen houdt de parkeernorm gedeeltelijk rekening met dit verschil.



Figuur 2.1: Autobezit per huishouden per type huishouden (CBS, bewerkt)

In figuur 2.1 is het autobezit per type huishouden¹ gepresenteerd. Hieruit blijkt dat, op basis van het autobezit, het gewogen gemiddelde voor één- en tweepersoonshuishoudens (de eenpersoonshuishoudens en de paren zonder kinderen) 0,79 parkeerplaatsen per huishouden bedraagt. Dit is 80% van het gemiddelde autobezit, dat 0,99 auto per

¹ CBS Statline, Huishoudens in bezit van auto of motor; huishoudkenmerken, maart 2017 en CBS Statline, Particuliere huishoudens naar samenstelling en grootte, 1 januari, oktober 2017.

huishouden bedraagt. Aangezien de beoogde appartementen met een omvang van 50 tot 60 m² vooral voor één- en tweepersoonshuishoudens geschikt zijn, vinden wij het realistisch om voor dit type woning rekening gehouden met het autobezit van de doelgroep. Daarom achten wij het realistisch om voor de sociale huurappartementen 80% van de parkeernorm te hanteren voor het aandeel bewoners (aandeel bewoners: 0,9 parkeerplaatsen per woning in plaats van 1,1). De parkeernorm van 0,3 voor bezoekers blijft gehandhaafd.

Resultaat parkeerbalans specifieke eigenschappen ontwikkeling

De specifieke eigenschappen van de ontwikkeling in ogenschouw nemende, wordt de parkeerbehoefte berekend zoals in tabel 2.4.

| Functie | ongewogen | werkdag-ochtend | werkdag-middag | werkdag-avond | werkdag-nacht | koop-avond | zaterdag-middag | zaterdag-avond | zondag-middag |
|----------------------------|-----------|-----------------|----------------|---------------|---------------|------------|-----------------|----------------|---------------|
| grondgebonden koopwoning | 40 | 20 | 20 | 36 | 40 | 32 | 24 | 32 | 28 |
| huurappartement middelduur | 16,5 | 8,25 | 8,25 | 14,85 | 16,5 | 13,2 | 9,9 | 13,2 | 11,55 |
| sociale huurappartement | 45,0 | 22,5 | 22,5 | 40,5 | 45,0 | 36,0 | 27,0 | 36,0 | 31,5 |
| bezoek woningen | 27 | 2,7 | 5,4 | 21,6 | 0 | 18,9 | 16,2 | 27 | 18,9 |
| totaal | 128,5 | 53,5 | 56,2 | 113,0 | 101,5 | 100,1 | 77,1 | 108,2 | 90,0 |
| parkeeraanbod | 118 | 118 | 118 | 118 | 118 | 118 | 118 | 118 | 118 |
| saldo | -11 | 65 | 62 | 5 | 17 | 18 | 41 | 10 | 28 |

Tabel 2.4: Resultaat parkeerbehoefte in aantallen parkeerplaatsen conform gemeentelijke parkeernormering

Uit tabel 2.4 blijkt dat, gelet op de specifieke eigenschappen van de ontwikkeling de parkeerbehoefte op het maatgevende moment, 113 parkeerplaatsen bedraagt, dus minder dan het aantal van 118 dat gerealiseerd wordt.

Ligging ten opzichte van fietsroutes en openbaar vervoer

De Amsterdamsestraatweg maakt deel uit van een hoofdfietsroute en verbindt Bredius met vesting Muiden. Op circa 600 meter loopafstand van Bredius is bushalte P+R Muiden gelegen. Hiervandaan reist men in 33 minuten naar Amsterdam Centraal (10 maal per uur), in 48 minuten naar Utrecht Centraal (8 maal per uur) en 1 uur en 11 minuten naar Den Haag Centraal (6 maal per uur). Bij de P+R Muiden halteren R-Net en Connexxion en is sprake van hoogwaardig openbaar vervoer. Dit betekent dat betrouwbare, hoogfrequente snelle ritten geboden worden. De haltes bieden comfort en zijn toegankelijk.

Wij zijn van oordeel dat de fietsverbindingen en het openbaar vervoer van en naar Bredius redelijk goed zijn, maar dit alleen rechtvaardigt nog geen lagere parkeernorm. Ook op vergelijkbare locaties in De Krijgsman zijn hiervoor geen correcties toegepast. De aanwezigheid van goed openbaar vervoer biedt echter wel kansen voor de inzet van deelauto's (zie hierna). Deelauto's zijn namelijk vooral aantrekkelijk als er ook sprake is van goed openbaar vervoer (bij dagelijks gebruik van een auto is eigen autobezit aantrekkelijker).

Inzet deelauto's

Gelet op de ligging ten opzichte van alternatieve vervoerswijzen, kunnen deelauto's gestald worden bij de ontwikkeling om in een deel van de automobilititeit van de bewoners van alle woningen te voorzien. Autodelen is het principe dat meerdere mensen gebruik maken van dezelfde auto. Het voordeel van autodelen is dat bewoners wel gebruik kunnen maken van een auto, maar deze niet hoeven te bezitten.

Veel verschillende onderzoeken, zie bijlage 1, zijn beschikbaar naar de effecten van autodelen op het autobezit. Bewoners zijn niet afhankelijk van een auto. Voor incidentele ritten wordt gebruik gemaakt van een deelauto. Aanbieders van deelauto's hanteren op dit moment veelal de hiernavolgende uitgangspunten: per 25 tot 30 woningen bieden zij één deelauto, waarbij iedere deelauto 5 eigen auto's vervangt. Indien bij de ontwikkeling van Bredius per 30 woningen één deelauto gestald wordt, betekent dit het stallen van 3 deelauto's bij de 90 woningen. De 3 deelauto's vervangen gezamenlijk 15 eigen auto's. Per saldo daalt de parkeerbehoefte met 12 (15 – 3 deelauto parkeerplaatsen) parkeerplaatsen.

Het faciliteren van deelautogebruik betekent dat het autodelen zo eenvoudig mogelijk moet worden gemaakt. Dit betekent onder meer dat:

- de deelauto's dichtbij beschikbaar moeten zijn;
- er variëteit is in het aanbod van deelauto's;
- voor bewoners een aantrekkelijk product wordt geboden.

2.3 Conclusies

1. Rekening houdend met dubbelgebruik tussen bewoners en bezoek van bewoners is er een tekort van 4 parkeerplaatsen (bij aanleg van 118 parkeerplaatsen).
2. De sociale huurappartementen zijn door hun beperkte omvang vooral geschikt voor één en tweepersoonshuishoudens. Deze hebben een lager autobezit, wat ook een lagere parkeernorm rechtvaardigt. Als daarmee rekening gehouden wordt, is de parkeerbalans positief (+5).
3. Door het aanbieden van 3 deelauto's kan de parkeervraag verder naar beneden gebracht worden.

3. Parkeren ten behoeve van Integraal Kindcentrum

Het Integraal Kindcentrum ligt in De Krijgsman, maar in het bestemmingsplan voor De Krijgsman is opgenomen dat het parkeren voor personeel van het IKC wordt opgelost buiten de Krijgsman, namelijk door de parkeerplaatsen bij de sportvelden tijdens schooluren voor dit doel te gebruiken.

Uit de zienswijzen komen (eenvoudig verwoord) twee vragen naar voren:

1. Kan het personeel van het IKC wel bij de sportvelden parkeren, aangezien de werktijden van docenten deels overlappen met de sportlessen?
2. Wil het personeel van het IKC wel bij de sportvelden parkeren, gezien de relatief grote loopafstand tussen het IKC en het parkeren bij de sportvelden?

Ad 1.

Voor de beantwoording van de eerste vraag verwijzen we naar de 'aanwezigheidspercentages' zoals die zijn opgenomen in de gemeente "Richtlijnen voor parkeernormen" die aansluiten bij de richtlijnen uit de CROW publicatie 381 "Toekomstbestendig parkeren". Daaruit komt het volgende naar voren:

- De functie "dagonderwijs" heeft alleen parkeerbehoefte op werkdagen (100%).
- De functie "sportfunctie buiten" heeft op werkdagen óók een parkeerbehoefte, maar deze is slechts 25% van de maximale behoefte (100%) die in het weekend valt.
- Dit betekent dat op werkdagen 75% van de parkeerplaatsen van de sportvelden toegerekend mogen worden aan andere functies die alleen op werkdagen parkeerplaatsen nodig hebben.
- Bij de sportvelden worden in totaal 105 parkeerplaatsen gerealiseerd. 75% daarvan is 79 parkeerplaatsen. Deze 79 zijn dus op werkdagen beschikbaar voor personeel van het IKC. Dit is ruim voldoende, want de parkeerbehoefte voor personeel van het IKC is volgens de parkeernormen berekend op 32 parkeerplaatsen.

Ad 2.

Met het IKC zijn afspraken gemaakt dat het personeel parkeert bij de sportvelden. Dergelijke afspraken zijn vrij kwetsbaar, omdat er nauwelijks controle op mogelijk is en ook niet goed afgedwongen kan worden dat men zich aan deze afspraak houdt. Het personeel van het IKC zou dan bijvoorbeeld kunnen parkeren op de parkeerplaatsen die voor de nieuwe woningen in Bredius-locatie zijn bedoeld, of op parkeerplaatsen in de buurt van de school in De Krijgsman zelf. Hierna gaan we op beide mogelijkheden in.

- Indien personeel van het IKC ervoor kiest om bij de woningen in Bredius-locatie te parkeren, zal dat niet tot grote problemen leiden. Want ook voor woningen geldt dat de piekbehoefte niet op werkdagen overdag valt. Volgens de eerder genoemde aanwezigheidspercentages is de piekbehoefte voor woningen 's nachts en zijn overdag op werkdagen de helft van de auto's weg (woon-werkverkeer). Ten behoeve van de

woningen worden 118 parkeerplaatsen gerealiseerd. Overdag zijn ongeveer de helft van de bewoners niet aanwezig. Er zijn dan ten minste 57 parkeerplaatsen vrij voor andere parkeerders (zie hiervoor nogmaals tabel 2.3).

- Het is ook mogelijk dat de docenten toch in De Krijgsman parkeren. Indien zij dat doen op parkeerplaatsen die bedoeld zijn voor bewoners, hoeft dat niet tot grote problemen te leiden omdat ook hier geldt dat een deel van de bewoners overdag niet thuis is. Wel zal het mogelijk leiden tot extra zoekverkeer in de woonomgeving. Het is ook mogelijk dat het personeel op de parkeerplaatsen gaat staan die voor Kiss+Ride bedoeld zijn. Dit zal echter sneller opgemerkt worden en is formeel niet toegestaan. (De wettelijke basis voor 'Kiss & Ride' ligt in artikel 24, eerste lid, onderdeel d van het RVV1990. Daarin staat dat het verboden is te parkeren op een parkeergelegenheid, op een andere wijze of met een ander doel dan op het bord of op het onderbord is aangegeven.) Indien deze parkeerplaatsen worden gebruikt, ontstaan tijdens de begin- en eindtijden van de school kortstondig parkeerproblemen (zoals die ook bij bestaande scholen veel voorkomen).

In het voorgaande zijn verschillende scenario's geschetst waar personeel van het IKC in de praktijk zal gaan parkeren: bij de sportvelden (volgens afspraak), bij de woningen van Bredius, op parkeerplaatsen in de woonomgeving in De Krijgsman of op de K+R-parkeerplaatsen bij de school. De verschillende docenten zullen echter niet allemaal dezelfde keuze maken, ook afhankelijk van waar zij vandaan komen. In de praktijk zal dus waarschijnlijk sprake zijn van een mix van de hiervoor genoemde effecten.

Als er al parkeerproblemen optreden, dan treden deze op in De Krijgsman (met name tijdens het halen en brengen van leerlingen) en niet bij de sportvelden of bij de woningen in Bredius-locatie. Uit de toelichting bij het bestemmingsplan voor De Krijgsman blijkt dat de gemeente het risico op kortstondige parkeeroverlast tijdens de haal- en brengtijden voor lief neemt. Dit bestemmingsplan is inmiddels onherroepelijk.

4. Parkeercheck aantal en ligging parkeerplaatsen Bredius

Aantal parkeerplaatsen

In een van de zienswijzen worden vraagtekens gesteld bij het aantal parkeerplaatsen in Bredius. Er wordt een discrepantie gezien tussen de toelichting in het bestemmingsplan en het aantal parkeerplaatsen dat in het Beeldkwaliteitsplan bij de woningen is getekend. Er is echter geen sprake van een werkelijke discrepantie:

- In de toelichting van het bestemmingsplan wordt de *maximale* invulling van het plan aangegeven, namelijk 90 koopwoningen. In dat geval zouden $90 * 1,6 = 144$ parkeerplaatsen nodig zijn volgens de door de raad vastgestelde parkeernormen voor Bredius.
- In het *concreet voorliggende* plan is (conform de wensen van de gemeenteraad) niet uitgegaan van koopwoningen, maar van huurappartementen (grotendeels sociale huur). Voor deze huurappartementen geldt een lagere parkeernormen (volgens besluit van de raad: 1,2 parkeerplaatsen per woning). Als daarmee gerekend wordt zijn in totaal 118 parkeerplaatsen nodig ($65 * 1,2 + 25 * 1,6$).

Ligging van de parkeerplaatsen

In het Beeldkwaliteitsplan is aangegeven waar de parkeerplaatsen in het huidige plan zijn voorzien, namelijk 91 haakse parkeerplaatsen langs de woonstraat direct ten noorden van de sportvelden en 27 parkeerplaatsen langs de Amsterdamsestraatweg. Op de tekening zijn langs de Amsterdamsestraatweg 26 parkeerplaatsen getekend, maar de tekst geeft aan dat dit er 27 moeten zijn, er moet dus nog één parkeerplaats extra langs de Amsterdamsestraatweg getekend worden.

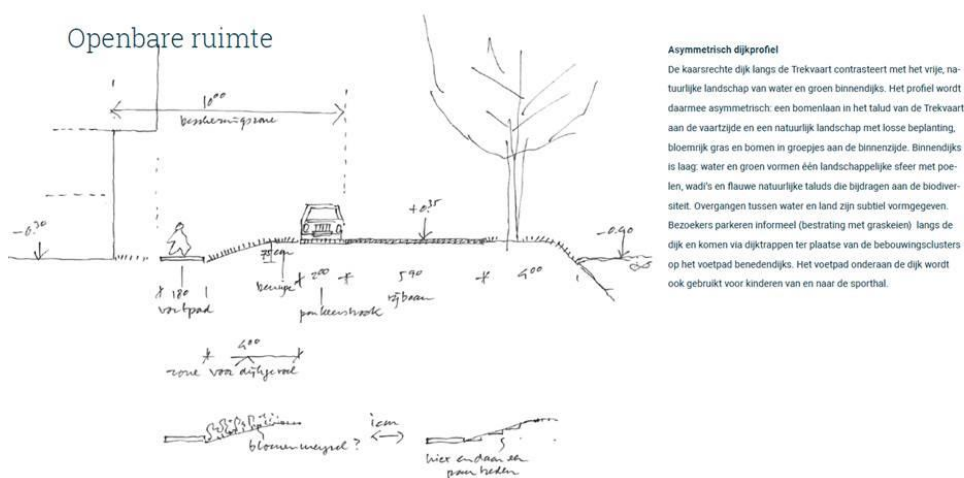
Er is gekozen voor parkeren op maaiveld vanwege het grote aandeel sociale huurwoningen, waarbij een keuze voor ondergronds parkeren financieel niet haalbaar is. Omdat het grootste deel van de parkeerplaatsen aan de rand van een sportcomplex komt te liggen, hoeven hier minder strenge welstandseisen te gelden. De parkeerplaatsen zijn goed verspreid over de gehele strook waar woningbouw plaatsvindt. De ruimtelijke verdeling van de parkeerplaatsen komt dus overeen met de ruimtelijke verdeling van de woningbouw.

Ten slotte zijn vragen gesteld over de parkeerplaatsen langs de Amsterdamsestraatweg. Er is aangegeven dat er in het verleden als ambitie is geformuleerd dat er geen parkeren langs de Amsterdamseweg zou plaatsvinden, maar bij de verdere uitwerking van de plannen is hier toch voor gekozen: gezien het grote aantal parkeerplaatsen dat op maaiveld gerealiseerd moet worden, is dit niet op een ruimtelijk acceptabele manier volledig aan de zuidzijde van de woningen mogelijk. In het Beeldkwaliteitsplan is ook concreet in beeld gebracht (zie figuur 4.1).



Figuur 4.1: voorgenomen parkeerplaatsen (91 haakse parkeerplaatsen en 27 parkeerplaatsen langs de Amsterdamsestraatweg).

In de Toelichting van het bestemmingsplan is opgenomen: "De zone tussen de woningen en de Amsterdamsestraatweg wordt groen ingericht met uitsluitend paden voor langzaam verkeer. In deze zone mag niet worden geparkeerd. Het dijklichaam blijft hier geheel herkenbaar. Op de dijk is deels langsparkeren mogelijk." Met de zone waar niet in mag worden geparkeerd, wordt de zone tussen de bebouwing en het profiel van de dijk bedoeld (zie ook onderstaande beeld uit Beeldkwaliteitsplan). Op de dijk is langsparkeren, zoals expliciet aangegeven, wel toegestaan. Wellicht was het duidelijker geweest als in de Toelichting van het bestemmingsplan in plaats van "de zone tussen de woningen en de Amsterdamsestraatweg" geschreven was "de zone tussen de woningen en het dijklichaam", maar juridisch klopt de formulering wel, omdat langsparkerenplaatsen volgens de Wegenverkeerswet onderdeel uitmaken van een weg.



Figuur 4.2: principes voor Dijklichaam uit Beeldkwaliteitsplan

5. Conclusies

1. Bij het vaststellen van het parkeeraanbod op Bredius is uitgegaan van lagere parkeernormen dan gebruikelijk. Maar daar staat tegenover dat (ten onrechte) geen rekening gehouden is met de mogelijkheid van dubbelgebruik door bewoners en bezoekers. Als rekening gehouden zou worden met de 'standaard' parkeernormen én met dubbelgebruik, is het parkeertekort bij Bredius 4 parkeerplaatsen.
2. Een iets lagere parkeernorm voor de sociale huurappartementen is te rechtvaardigen vanwege de kleine omvang van deze appartementen. Deze zijn vooral geschikt voor één en tweepersoonshuishoudens, met een lager dan gemiddeld autobezit. Als daarmee rekening gehouden wordt is de parkeerbalans positief (+5).
3. Door het aanbieden van 3 deelauto's zijn per saldo 12 parkeerplaatsen minder nodig.
4. In De Krijgsman is ervoor gekozen om (volgens afspraak) het parkeren van personeel onder te brengen op het parkeerterrein bij de sportvelden. Hier is op werkdagen overdag ruim voldoende parkeergelegenheid (van de 105 parkeerplaatsen worden op werkdagen overdag naar verwachting slechts 26 gebruikt door de sportfuncties zelf).
5. Het risico dat (een deel van) het personeel van de school probeert dichterbij de school te parkeren, is aanwezig. Als zij bij de woningen van Bredius parkeren, levert dat echter geen problemen op. Als zij in De Krijgsman parkeren, levert dat bij de begin- en eindtijden van de school (kortstondig) mogelijk wel problemen op. Uit de toelichting bij het bestemmingsplan voor De Krijgsman blijkt dat de gemeente het risico op kortstondige parkeeroverlast tijdens de haal- en brengtijden voor lief neemt. Dit bestemmingsplan is inmiddels onherroepelijk.
6. Het Beeldkwaliteitsplan en de toelichting op het bestemmingsplan zijn naar ons oordeel met elkaar in overeenstemming, zij het dat op de kaart in het Beeldkwaliteitsplan geen 27 maar 26 parkeerplaatsen langs de Amsterdamsestraatweg zijn getekend. Dit moeten er volgens de tekst in het Beeldkwaliteitsplan en de toelichting op het bestemmingsplan 27 zijn.

Bijlage 1 - Effect deelauto's

Deelauto's – auto's die niet in individueel bezit van de bewoners zijn, maar die met de burens worden gedeeld – hebben een verlagend effect op de parkeervraag. Het faciliteren van één of meer deelauto's kan ervoor zorgen dat nieuwe bewoners geen auto's aan zullen schaffen. Het principe van autodelen is dat meerdere mensen gebruik maken van dezelfde auto. Het voordeel van autodelen is dat bewoners wel gebruik kunnen maken van een auto, maar deze niet hoeven te bezitten.

In deze bijlage volgt een algemene beschrijving van het effect van deelauto's.

Onderzoek naar deelautogebruik

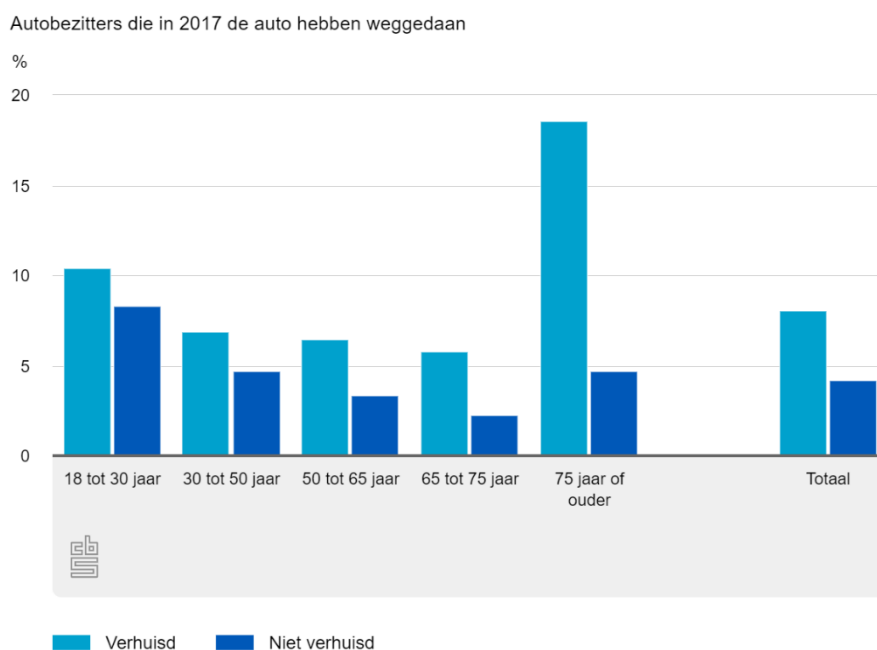
De publicatie 'Mijn auto, jouw auto, onze auto - Deelautogebruik in Nederland: omvang, motieven en effecten' uit december 2015 van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) geeft een uitgebreid overzicht met ontwikkelingen in binnen- en buitenland, omvang en gebruik van de deelauto, motivaties, ervaringen en voorkeuren, succesfactoren van deelauto-concepten, effecten van autodelen en een blik op de toekomst.

In deze publicatie concludeert het KiM: 'De autodelers in Nederland bezitten nu ruim 30% minder auto's dan voordat ze met autodelen begonnen' (inleiding hoofdstuk 6). Deze conclusie wordt gebaseerd op een aantal elementen. Aan het begin van paragraaf 6.2 staat: 'Sinds respondenten met autodelen zijn gestart, is hun autobezit afgenomen van gemiddeld 0,85 auto's per huishouden naar 0,72 auto's per huishouden (figuur 6.1).' Dit is een afname van 15%.

Vervolgens staat in paragraaf 6.2: 'Een groot deel van het deelautogebruik vormt een alternatief voor de aanschaf van een eigen auto. Dat zegt 20% van de autodelers die huren via een organisatie en 40% van de autodelers die huren via een particulier (figuur 6.2). [...] Bovendien gaf 37% van de mensen die wel een auto hadden, aan een extra auto te hebben gekocht als ze niet waren gaan autodelen. De deelauto vervult voor hen blijkbaar de functie van tweede auto. Van de mensen die voorheen geen auto hadden, zou zonder de deelauto 8% wel een eigen auto hebben gekocht.' Het KiM concludeert daarom: 'Als we ook de niet-waarneembare effecten meenemen, is het autobezit van de respondenten gedaald van 1,08 in het nulalternatief naar 0,72 auto's per huishouden nu: een daling, dus, van 0,36 auto's per huishouden.' En dat is een afname van 33%. Vervolgens worden in paragraaf 6.2 andere onderzoeken aangehaald, waaruit ook een duidelijke daling van het autobezit blijkt.

Nieuwe mobiliteitskeuzen bij veranderingen in de persoonlijke levenssfeer

Het KiM stelt ook 'grote veranderingen in de persoonlijke levenssfeer, zoals samenwonen, een scheiding, een nieuwe baan, of het krijgen van een kind, zijn vaak aanleiding om ingesloten mobiliteitskeuzes te heroverwegen' (paragraaf 6.1). Juist het verhuizen naar een nieuwe woning betekent dat de bewoners een nieuwe mobiliteitskeuze moeten maken. Dit wordt ondersteund door statistieken van het CBS, waaruit blijkt dat mensen de auto vaker wegdoen wanneer zij verhuizen (zie ook figuur B1.1).



Figuur B1.1: Autobezitters die in 2017 de auto hebben weggedaan. Bron: CBS

Het beschikbaar stellen van deelauto's kan juist de stimulans zijn om de eigen auto weg te doen. CROW/KpVV stelt in haar factsheet autodelen dat een deelauto 8 tot 13 auto's vervangt². Daarbij gaat het om 4 tot 6 auto's die daadwerkelijk verkocht worden plus 5 tot 7 auto's die niet worden aangeschaft.

Daarnaast leidt de aanwezigheid van regulering in de omgeving tot een grotere stimulans voor het gebruik van de deelauto. Het is ook belangrijk dat er voldoende deelauto's beschikbaar zijn. Het KiM gaat hier niet op in.

² CROW-KpVV, Factsheet 5; Argumenten voor autodelen (2016)

Effect van deelauto's is overal te zien

Het toenemend gebruik van deelauto's in Nederland is vooral te zien in de grote steden, maar ook in minder stedelijke gebieden neemt het aantal deelauto's toe³. Het grootste gedeelte van de deelauto's is te danken aan carsharing platforms waar particulieren hun auto te huur aanbieden. In grote steden zijn er logischerwijs meer auto's beschikbaar en is de kans op een goed functionerend deelauto systeem groter dan in minder stedelijke gebieden. Het succes van deelauto's hangt ook samen met de parkeerdruk in wijken die over het algemeen hoger is in stedelijke gebieden.

Het CROW noemt een aantal effecten van het toenemend deelautogebruik:

- Deelauto's zijn nieuwer en schoner dan het gemiddelde wagenpark in Nederland. Ook zijn deelauto's vaker elektrisch. Dit heeft tot gevolg dat de uitstoot per gereden kilometer met een deelauto lager zal zijn dan het Nederlands gemiddelde.
- Naast de milieuvoordelen heeft het toenemend deelautogebruik ook tot gevolg dat er ruimte vrij komt waar anders auto's geparkeerd stonden. Volgens MoMo Car-Sharing vervangt elke deelauto tussen de 4 en 8 personenauto's. Projectontwikkelaars bieden steeds vaker een deelauto aan om het aantal parkeerplaatsen te kunnen verminderen.
- Door de hoge aanschafkosten van een auto is er geen prikkel om bij elke rit een afweging tussen verschillende modaliteiten te maken. Bij autodelen hangen de kosten bijna volledig af van het gebruik en niet van het bezit. Dit heeft tot gevolg dat het gebruik van de fiets (14%) en het openbaar vervoer (trein: 36%, bus: 28%) toeneemt bij het gebruik van een deelauto.
- Uit onderzoek blijkt dat elke klassieke deelauto (een eigen vloot deelauto's met vaste parkeerplaats die 24 uur per dag beschikbaar zijn zonder tussenkomst van een persoon) 15 tot 18 gebruikers heeft.
- Het gebruik van een deelauto is goedkoper voor mensen die weinig rijden (<10.000 km per jaar). Nederlanders rijden gemiddeld 9.000 km per jaar waardoor er dus een grote groep is waarvoor autodelen een kostenbesparing oplevert.
- Autodelen kan bijdragen aan een vermindering van vervoersarmoede. Niet alle plaatsen zijn even goed met het openbaar vervoer te bereiken waardoor het gebruik van een auto noodzakelijk kan zijn om de arbeidsmarkt te bereiken. Een deelauto biedt een alternatief voor het kopen van een auto wat niet voor iedereen een mogelijkheid is.
- Openbaar vervoer en autodelen kunnen elkaar ook complementeren, de eerste en laatste (kilo-)meters van een reis met het openbaar vervoer zorgen vaak voor een grote stijging van de reistijd. Een deelauto kan de reistijd met het openbaar vervoer flink verminderen, vooral als de toegang tot een deelauto eenvoudig is (denk bijvoorbeeld aan MaaS).

³ CROW, Gebruik deelauto's groeit. Online publicatie uit september 2017.

Deelauto's tot nu toe nog vooral in planvorming

De inzet van deelauto's bij ontwikkelingen gebeurt tot nu toe nog vooral in planvorming en niet alleen in de grote gemeenten, ook in plaatsen als Haarlem, Delft, Nieuwegein, Houten en Zeist worden als gevolg van de inzet van deelauto's minder parkeerplaatsen gerealiseerd.

De laatste twee jaar zijn op verschillende locaties ook daadwerkelijk deelauto's geplaatst en in gebruik genomen. Hierdoor ontbreekt het nog aan goede openbare evaluatie-data en effecten over langere termijn. Door verschillende aanbieders wordt van andere aantallen uitgegaan. Wat wij in onze adviespraktijk tegenkomen zijn:

- een deelauto vervangt 8 tot 13 auto's (CROW);
- een deelauto vervangt 4 en 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).

Aan de hand van bovenstaande aannames blijkt dat het gehanteerde uitgangspunt dat 1 deelauto 5 privéauto's vervangt vrijwel aan de onderkant van de bandbreedte ligt. Dit betekent dat binnen deze studie conservatief is gerekend, zodat er voldoende ruimte is om wisselingen op te vangen of extra deelauto's te plaatsen.