

Onderzoek parkeren bij sociale huurwoningen in Zaanstad

Notitie 16 juni 2023

Definitief



Inhoudsopgave

1.	Inleiding	3
2.	Vigerend parkeerbeleid	6
3.	Passende parkeernorm	8
	• Bewonersdeel	
	• Bezoekersdeel	
4.	Reducties en maatwerk	14
5.	Fietsparkeren	18
6.	Conclusie	20

Colofon

Titel: Parkeeronderzoek sociale huurwoningen Zaanstad
Datum: 16 juni 2023
Status: definitief
Kenmerk: 015132.20230531.N1.02
Projectteam: Dion Heinis (Parteon), Bas Boonzaaijer (Rochdale)
Frank Aalbers, Samir Ajanovic (Goudappel)



1. Inleiding

Aanleiding

In Nederland moeten de komende jaren tot 2030 bijna 1 miljoen woningen worden gebouwd. Deze woningen worden veelal in (binnen)stedelijk gebied gerealiseerd. Omdat de ruimte in deze gebieden schaars is, dient efficiënt te worden omgegaan met de beschikbare ruimte. Bovendien brengen (ondergrondse) parkeerplaatsen hoge kosten met zich mee, wat de rendabiliteit van woningbouwprojecten onder druk zet. Ook is het aanleggen van (onnodig) veel parkeerplaatsen zonde van de investering en de schaarse ruimte. Deze ruimte kan namelijk beter benut worden voor bijvoorbeeld groenvoorzieningen. Zodoende speelt parkeren een bepalende rol in het kader van duurzame verstedelijking.

Ook in Zaanstad is sprake van een grote (sociale) woningbouwopgave. Hierbij zorgen parkeernormen steeds vaker voor belemmeringen. Daarom is de gemeente Zaanstad bezig met het opstellen van nieuw parkeerbeleid waarin de vigerende parkeernormen worden aangepast. Daarbij is aan de Zaanse woningbouwcorporaties gevraagd om input te leveren. Goudappel is gevraagd om een analyse uit te voeren naar het daadwerkelijke autobezit bij sociale huurwoningen in de gemeente Zaanstad en een advies op te stellen. Voorliggende rapportage is hiervan de weerslag.



1. Inleiding

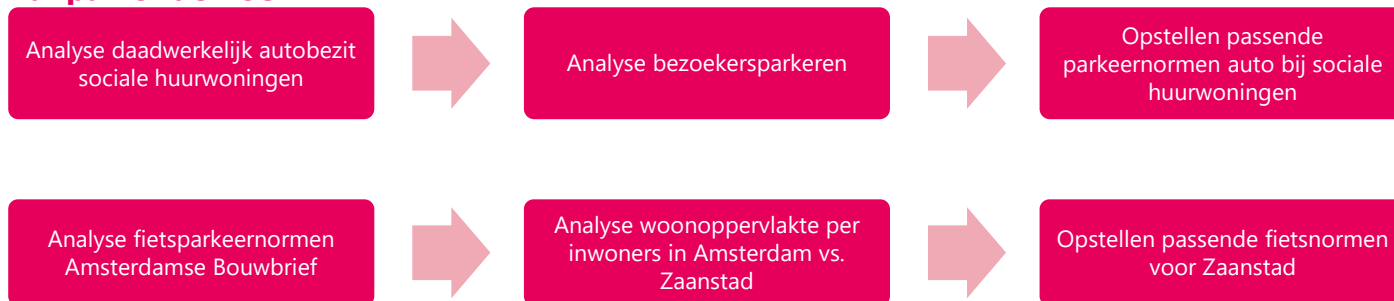
Doel

Het doel van dit onderzoek is tweeledig:

1. Het bepalen van passende parkeernormen voor sociale huurwoningen
2. Het bepalen van passende fietsparkeernormen

De gevonden resultaten kunnen als input dienen bij de actualisatie van het parkeerbeleid (specifiek voor sociale huurwoningen) van de gemeente Zaanstad.

Aanpak onderzoek



1. Inleiding

Zaans Mobiliteitsplan (ZMP)

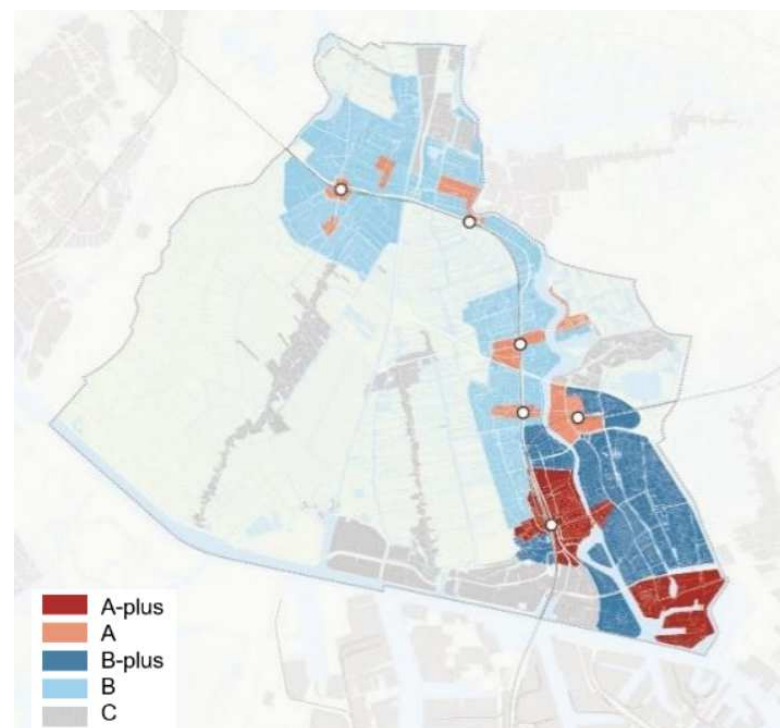
De gemeente Zaanstad heeft recent het Zaans Mobiliteitsplan vastgesteld. Hierin zet de gemeente de beleidskaders uit voor het mobiliteitsbeleid in de periode 2020-2040. Het actualiseren van de parkeernormennota komt voort uit het ZMP. Zodoende vormt het ZMP een belangrijke kadernota waarbinnen het parkeerbeleid zal worden opgesteld.

Gebiedsindeling

Het ZMP verdeelt de gemeente Zaanstad in 5 zones. In de zonering wordt onderscheid gemaakt in centra met een hoogstedelijke kwaliteit (A-plus). Dit is naast het Zaanse centrum ook het nieuwe gebied van de Achtersluispolder en de andere centrumgebieden (A). Daarnaast zijn er meer stedelijke gebieden in Zaandam (B-plus) en buitenstedelijke woongebieden in met name de grote dorpen (B). En ten slotte lintdorpen, landelijk gebied en bedrijventerreinen (C).

In elk van deze gebieden is de rol van de auto ten opzichte van fiets en openbaar vervoer anders. Dit vertaalt zich door in het parkeerbeleid en de beschikbaarheid van voorzieningen voor deelmobiliteit. In de knooppunten maken we onderscheid in P+R-hubs, Centrumhubs, Buurthubs, (Water)buurthubs en straathubs waar vervoersmodaliteiten samenkomen en deelmobiliteit wordt aangeboden.

Om zo goed mogelijk aan te sluiten bij het ZMP is in de analyse het autobezit per zone onderzocht.



Indeling in zones uit het ZMP

2. Vigerend parkeerbeleid

Uitvoeringsnota Parkeren Zaanstad 2016

Het vigerende parkeerbeleid van de gemeente Zaanstad komt uit 2016. Hierin zijn voor ontwikkelingen van allerlei functies parkeernormen opgenomen. Deze parkeernormen zijn gebaseerd op de toenmalige CROW-parkeerkencijfers uit publicatie 317: 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie'. Deze kencijfers (en daarmee de parkeernormen) zijn inmiddels verouderd en vervangen door nieuwe parkeerkencijfers uit CROW-publicatie 381: 'Toekomstbestendig parkeren'.

Woningtypen en parkeernormen

Voor woningen onderscheidt de gemeente Zaanstad enkele verschillende woningtypen. Voor sociale huurwoningen zijn twee woningtypen te onderscheiden:

- Woningen goedkoop (eengezinswoning 65 – 95 m² of appartement 55 – 80 m²)
- Starterswoningen (eengezinswoning < 65 m² of appartement < 55 m²)

De huidige parkeernormen zijn ook ingedeeld op basis van locatie, onderscheid makend naar stedelijkheidsgraad en stedelijke zone. Alle parkeernormen voor woningen zijn inclusief een bezoekersdeel van 0,3 parkeerplaats per woning. De huidige gebiedsindeling wijkt af van de zonering zoals voorgesteld in het ZMP.

Woningen goedkoop [per woning]

Ze er sterk stedelijk	0,8		0,9		1,0
Sterk stedelijk			0,9		1,1
Matig stedelijk			1,0		1,2
Weinig stedelijk					1,2
Niet stedelijk					1,2

Starterswoning [per woning]

Ze er sterk stedelijk	0,6		0,8		0,9
Sterk stedelijk			0,8		1,0
Matig stedelijk			0,9		1,0
Weinig stedelijk					1,0
Niet stedelijk					1,0

Vigerende parkeernormen sociale huurwoningen gemeente Zaanstad

Ingetrokken parkeernota

Beleidsregels parkeren bij ruimtelijke ontwikkelingen

In 2020 heeft de gemeente Zaanstad haar parkeernormen geactualiseerd. Hierin zijn de parkeernormen aangepast aan de hand van de nieuwste kencijfers van CROW. Datzelfde geldt voor de gebiedsindeling die wordt gebruikt voor toepassing van de normen. Verder zijn de afwijkingsmogelijkheden, als een ontwikkelaar niet volledig kan of wil voldoen aan de parkeernorm, overzichtelijk op een rij gezet, inclusief twee maatwerkoplossingen uit de praktijk die al vaak worden ingezet: minder parkeerplaatsen bij inzet deelauto's en nabij OV-knooppunten. Het geactualiseerde parkeerbeleid is echter ingetrokken. Zodoende wordt sindsdien weer teruggevallen op de oude parkeernormen als vigerend parkeerbeleid.

Woningtypen en parkeernormen

In de geactualiseerde nota waren ook enkele woningtypen toegevoegd, onder meer ten behoeve van sociale huurwoningen:

- Huur, appartement, sociale huur
- Huur, huis, sociale huur

Door bovenstaande categorieën toe te voegen zijn de parkeernormen meer toegespitst op de doelgroep van sociale huurwoningen. Als gevolg daarvan zouden de parkeernormen beter aansluiten bij de daadwerkelijke behoefte aan parkeerplaatsen in de praktijk. In vergelijking met de vigerende parkeernormen zijn de normen in de actualisatie voornamelijk naar beneden bijgesteld. Bovendien was het nog mogelijk om gebruik te maken van reducties wegens ligging nabij HOV en door de inzet van deelmobiliteit. Het bezoekersdeel van de parkeernormen bij woningen bedroeg veelal 0,3 parkeerplaatsen per woning.

TABEL 1: ZEER STERK STEDELIJK GEBIED	centrum	schil	rest bebouwde kom	waarvan aandeel bezoek	eenheid
Hoofdfunctie wonen					
koop, huis, vrijstaand	1,1	1,3	1,6	0,3	pp per woning
koop, huis, twee-onder-een-kap	1	1,2	1,5	0,3	pp per woning
koop, huis, tussen/hoek	0,9	1,1	1,3	0,3	pp per woning
koop, appartement, goedkoop (≥ 55 en < 80 m² GBO)	0,7	0,8	0,9	0,3	pp per woning
koop, appartement, midden (≥ 80 en ≤ 110 m² GBO)	0,8	1	1,2	0,3	pp per woning
koop, appartement, duur (> 110 m² GBO)	0,9	1,1	1,4	0,3	pp per woning
huur, appartement, sociale huur	0,5	0,6	0,7	0,3	pp per woning
huur, appartement, midden/goedkoop (≥ 55 en ≤ 110 m² GBO)	0,5	0,6	0,7	0,3	pp per woning
huur, appartement, duur (> 110 m² GBO)	0,8	1	1,2	0,3	pp per woning
huur, huis, sociale huur	0,7	0,8	0,9	0,3	pp per woning
huur, huis, vrije sector	0,9	1,1	1,3	0,3	pp per woning
kamerverhuur, zelfstandig (niet-studenten)	0,4	0,4	0,5	0,2	pp per kamer
kamerverhuur, studenten, niet zelfstandig	0,2	0,2	0,2	0,2	pp per kamer
serviceflat	0,3	0,3	0,7	0,3	pp per woning
kleine eenpersoonswoning (< 55 m² GBO)	0,4	0,4	0,5	0,2	per woning

Voorgestelde parkeernormen sociale huurwoningen gemeente Zaanstad (zeer sterk stedelijk gebied)

TABEL 3: MATIG STEDELIJK GEBIED	schil	rest bebouwde kom	buiten bebouwde kom	waarvan aandeel bezoek	eenheid
Hoofdfunctie wonen					
koop, huis, vrijstaand	1,5	1,8	2,0	0,3	pp per woning
koop, huis, twee-onder-een-kap	1,4	1,7	1,8	0,3	pp per woning
koop, huis, tussen/hoek	1,3	1,5	1,6	0,3	pp per woning
koop, appartement, goedkoop (≥ 55 en < 80 m² GBO)	1	1,2	1,2	0,3	pp per woning
koop, appartement, midden (≥ 80 en ≤ 110 m² GBO)	1,2	1,4	1,5	0,3	pp per woning
koop, appartement, duur (> 110 m² GBO)	1,3	1,6	1,7	0,3	pp per woning
huur, appartement, sociale huur	0,8	1,0	1,0	0,3	pp per woning
huur, appartement, midden/goedkoop (≥ 55 en ≤ 110 m² GBO)	0,8	1,0	1,0	0,3	pp per woning
huur, appartement, duur (> 110 m² GBO)	1,2	1,4	1,5	0,3	pp per woning
huur, huis, sociale huur	1,0	1,2	1,2	0,3	pp per woning
huur, huis, vrije sector	1,3	1,5	1,6	0,3	pp per woning
kamerverhuur, zelfstandig (niet-studenten)	0,6	0,6	nvt	0,2	pp per kamer
kamerverhuur, studenten, niet zelfstandig	0,2	0,2	nvt	0,2	pp per kamer
serviceflat	0,9	0,9	1,0	0,3	pp per woning
kleine eenpersoonswoning (< 55 m² GBO)	0,6	0,6	0,6	0,2	per woning

Voorgestelde parkeernormen sociale huurwoningen gemeente Zaanstad (matig stedelijk gebied)

3. Passende parkeernorm (bewoners)

Achtergrond

Goudappel heeft in vakliteratuur al een aantal publicaties geschreven over te hoge parkeernormen voor sociale woningbouw. In het kort komt de boodschap erop neer dat bij sociale woningbouw in het algemeen en bij niet-grondgebonden sociale woningbouw (appartementen) in het bijzonder, vaak te veel parkeerplaatsen gerealiseerd worden. Dit leidt tot onnodig hoge kosten die businesscases van ontwikkelingen onder druk zetten en tot onnodig ruimtegebruik voor parkeervoorzieningen leiden. In de basis dient men te voldoen aan de parkeernorm die de gemeente opstelt voor woningen. Veel gemeenten hebben echter parkeernormen die niet up-to-date zijn (lees: niet goed aansluiten bij het daadwerkelijke autobezit) of die niet goed aansluiten bij het type woning dat gerealiseerd wordt. Denk bijvoorbeeld aan één parkeernorm voor alle appartementen terwijl er in de praktijk een groot verschil zit in autobezit van bewoners bij sociale huurappartementen en autobezit van bewoners bij (dure) koopappartementen.

Goudappel heeft de laatste jaren veel onderzoek gedaan naar parkeernormen in Nederland in relatie tot het autobezit. Om dit verder te onderzoeken heeft Goudappel de beschikking over een analyse op basis van CBS-microdata over autobezit, die gekoppeld zijn aan woningtypen. Zo kan voor heel Nederland op gemeente-, wijk- en buurniveau het autobezit gericht geanalyseerd worden.

Zodoende is voor sociale huurwoningen in de gemeente Zaanstad, conform de zonering uit het ZMP onderzocht wat het daadwerkelijke autobezit is.

Inhoud van de data

De resultaten uit de data zijn gebaseerd op berekeningen van Goudappel, op basis van het combineren van gegevens uit eigen analysebestanden/bronnen met output van onderzoek op microdata van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS). Deze gaan over autobezit, woningvoorraad, type woningen, eigendomssituatie en inkomen. De gebruikte indeling van gemeente, wijk en buurt is conform de CBS-indeling van 2022. De stedelijkheidsgraad (omgevingsadressendichtheid) van gemeenten, wijken en buurten komt uit 'Kerncijfers wijken en buurten 2022'. De in de analyse gebruikte gegevens betreffende woningvoorraad, eigendomssituatie en RDW-gegevens hebben betrekking op het jaar 2022. Het 'bezit'/gebruik van een leaseauto heeft betrekking op het jaar 2021 en is ook inbegrepen in de data.

De data over autobezit 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. Het aandeel grijze/buitenlandse kentekens verschilt per buurt (in duurdere wijken ligt het aandeel lager en in goedkopere wijken ligt het aandeel hoger). Hiervoor wordt de data opgehoogd met een percentage van 8% wat als gemiddelde aandeel gebleken is uit grootschalig kentekenonderzoek door Goudappel.

Ook voor de trend in autobezit wordt de data opgehoogd met een percentage. Parkeernormen worden vaak voor langere tijd vastgesteld. Daarom wordt de trend in autobezit de afgelopen jaren in Zaanstad, vertaald naar een ophoging van het autobezit dat blijkt uit de data. Zo wordt rekening gehouden met een (mogelijk) stijgende trend in autobezit de komende jaren.

3. Passende parkeernorm (bewoners)

Woningcategorieën

Uit de data over autobezit blijkt een verband te zitten tussen het inkomen en de woonoppervlakte met autobezit. daarom is ervoor gekozen om onderscheid te maken in de volgende categorieën:

- sociale huur, appartement 0-50 m² gbo
- sociale huur, appartement 50-75 m² gbo
- sociale huur, appartement 75-100 m² gbo
- sociale huur, appartement > 100 m² gbo
- sociale huur, grondgebonden 0-75 m² gbo
- sociale huur, grondgebonden 75-100 m² gbo
- sociale huur, grondgebonden > 100 m² gbo

Door bovenstaande verdeling aan te houden kan het autobezit zo nauwkeurig mogelijk worden geanalyseerd en sluit de parkeernorm zo goed mogelijk aan bij het daadwerkelijke autobezit. Bij de grondgebonden woningen is gekozen om geen aparte norm toe te voegen voor woningen van 0-50 m² gbo. Deze woningen worden nauwelijks gerealiseerd en zijn ook nauwelijks aanwezig, waardoor er geen betrouwbare data over autobezit beschikbaar is.



3. Trends in autobezit

Trend in autobezit

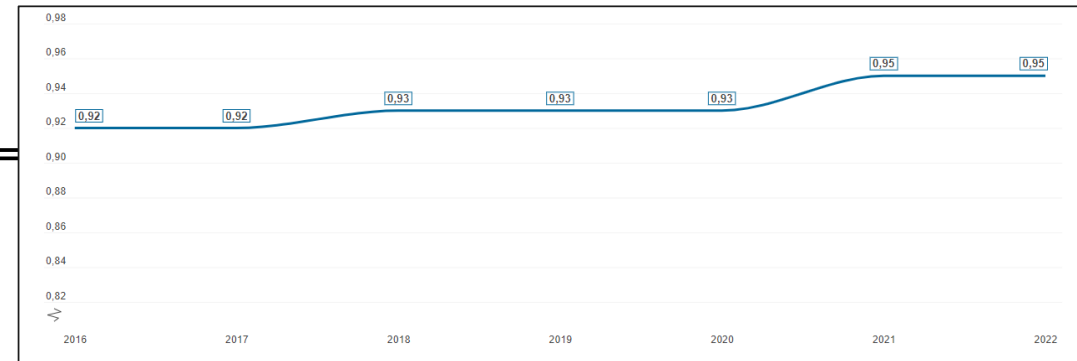
In de microdata is geen rekening gehouden met trends in autobezit. De microdata zegt iets over het huidige autobezit, maar zegt niks over het toekomstige autobezit.

Uit een analyse blijkt dat het autobezit in de hele gemeente Zaanstad met circa 3,3% is gestegen tussen 2016 en 2022. De stijging van 3,3% is een stijging van het gemiddelde autobezit over alle woningen (dus niet uitsluitend sociale huurwoningen).

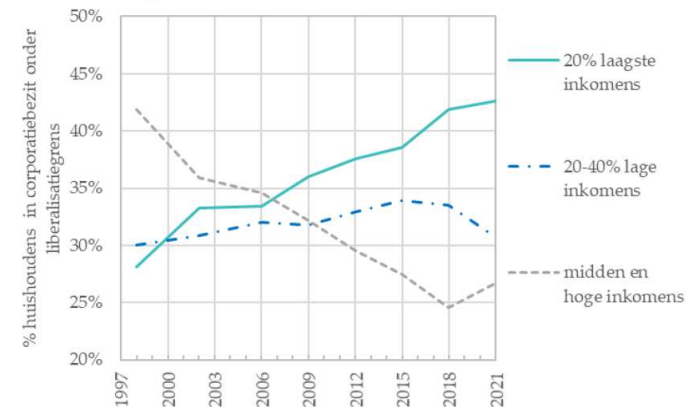
Residualisering

Woningcorporaties wijzen in toenemende mate woningen toe aan mensen met een laag inkomen. Dat komt ook doordat we meer woningen toewijzen aan eenpersoonshuishoudens. Dit laat de hiernaast opgenomen figuur goed zien. Het aantal huurders met een laag inkomen is door de jaren heen flink gestegen, terwijl midden- en hoge inkomens tegelijkertijd zijn gedaald. Gezien de sterke relatie tussen inkomen en autobezit verwachten we dat het autobezit bij een gelijkblijvende trend in residualisering, zal afnemen onder sociale huurwoningen.

Naar verwachting heft de dalende trend in autobezit door residualisering de stijgende trend in het gemiddelde autobezit op. Zodoende is besloten om de data over autobezit niet op te hogen, omdat verwacht wordt dat het autobezit bij sociale huurwoningen (worst-case) min of meer gelijk blijft.



Stijging in autobezit per huishouden in de gemeente Zaanstad tussen 2016 en 2022



Ontwikkeling van type huurders bij sociale huurwoningen (WBO 1998 t/m WoON 2021)

3. Passende parkeernorm (bewoners)

Daadwerkelijk autobezit

De resultaten van de analyse naar het daadwerkelijke autobezit zijn weergegeven in de tabel per zone en per woningtype. De waarden zijn inclusief grijze en buitenlandse kentekens en trend in autobezit. Een bezoekersdeel in de parkeernorm is nog niet inbegrepen.

De gebiedsindeling vertoont een logische trend in autobezit, hoe verder **van** gebied A+ hoe hoger het autobezit wordt. Hetzelfde geldt voor de woningtypen, waarbij een klein appartement een lager autobezit heeft dan een groot appartement.

	A+	A	B+	B	C
sociale huur, appartement 0-50 m² gbo	0,35	0,40	0,45	0,50	0,55
sociale huur, appartement 50-75 m² gbo	0,50	0,55	0,60	0,65	0,70
sociale huur, appartement 75-100 m² gbo	0,65	0,70	0,75	0,80	0,85
sociale huur, appartement > 100 m² gbo	0,80	0,85	0,90	0,95	1,00
sociale huur, grondgebonden tot 75 m² gbo	0,65	0,70	0,75	0,80	0,85
sociale huur, grondgebonden 75-100 m² gbo	0,80	0,85	0,90	0,95	1,00
sociale huur, grondgebonden 100+ m² gbo	0,95	1,00	1,05	1,10	1,15

Genormaliseerd daadwerkelijk autobezit in Zaanstad (exclusief bezoekersdeel)

3. Passende parkeernorm (bezoekers)

Achtergrond

Waar bij parkeernormen voor het bewonersdeel onderscheid wordt gemaakt in stedelijkheid, locatie binnen een stad en woningtype is dat bij bezoekersparkeren niet altijd het geval. Steeds wordt 0,3 parkeerplaats per woning gehanteerd (al zie je dit wel steeds meer veranderen). Uit onderzoek² blijkt dat het toepassen van 0,3 parkeerplaats per woning voor bezoekers leidt tot een onderbezetting van de parkeercapaciteit in het algemeen.

Het maatgevende moment voor parkeren in een woonomgeving is bij de aanwezigheidspercentages de werkdagavond. Dan is 90% van de bewonersauto's thuis en is het bezoekersparkeren op een niveau van 80%. De 10% afwezige bewonersauto's zouden dan elders per 4 woningen bijna 1 extra geparkeerde auto ($0,3 \times 80\% = 0,24$) genereren. Macro gezien zou dat betekenen dat het overall autobezit van Nederlandse huishoudens (totaal van 'thuis geparkeerd' en op bezoekadres geparkeerd) op die momenten dan hoger zou zijn dan het daadwerkelijke autobezit. Bovendien zijn de bewoners die 's avonds weg zijn niet alleen op sociaal bezoek maar gaan zij ook naar sport/theater etc. waardoor deze auto's niet altijd bij woningen geparkeerd worden.

Er is in dit onderzoek dan ook een voorstel gedaan voor lagere bezoekersnormen in Zaanstad. In het centrum volstaat een bezoekersnorm van 0,1 parkeerplaats per woning, wat oploopt tot 0,15 parkeerplaats per woning voor een woning in de rest bebouwde kom.

² Parkeerkencijfers voor bezoek aan woningen: de grote onbekende, bijdrage aan CVS- congres (november 2021)

² A new perspective on residential parking policy, TU Delft (augustus 2021)

Het maatgevend moment voor parkeren in de woonomgeving is conform aanwezigheidspercentages de werkdagavond. Dan is 90% van de bewonersauto's thuis en is het bezoekersparkeren op een niveau van 80%. De 10% afwezige bewonersauto's zouden dan elders per 4 woningen bijna 1 extra geparkeerde auto ($0,3 \times 80\% = 0,24$) genereren. Macro gezien zou dat betekenen dat het overall autobezit van Nederlandse huishoudens (totaal van 'thuis geparkeerd' en op bezoekadres geparkeerd) op die momenten dan hoger zou zijn dan het daadwerkelijke autobezit. Bovendien zijn de bewoners die 's avonds weg zijn niet alleen op sociaal bezoek maar gaan ook naar sport/theater etc. waardoor deze auto's niet altijd bij woningen geparkeerd worden.

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 Oosterhout (2022) in een bandbreedte van 0,1 tot 0,2 parkeerplaats per woning
- gemeente Hilversum (2023) overal 0,1 parkeerplaats per woning
- gemeente Geldrop-Mierlo (2022) in een bandbreedte van 0,1 tot 0,2 parkeerplaats per woning.

	A+	A	B+	B	C
bezoekersdeel woningen	0,1	0,1	0,15	0,15	0,15

3. Passende parkeernorm (conclusie)

Resultaat

De resultaten van de analyse naar het daadwerkelijke autobezit zijn weergegeven in de tabel per zone en per woningtype, inclusief bezoekersdeel. De parkeernormen variëren van 0,45 parkeerplaats per woning voor de kleinste appartementen tot 1,30 parkeerplaats per woning voor grondgebonden woningen in het buitengebied.

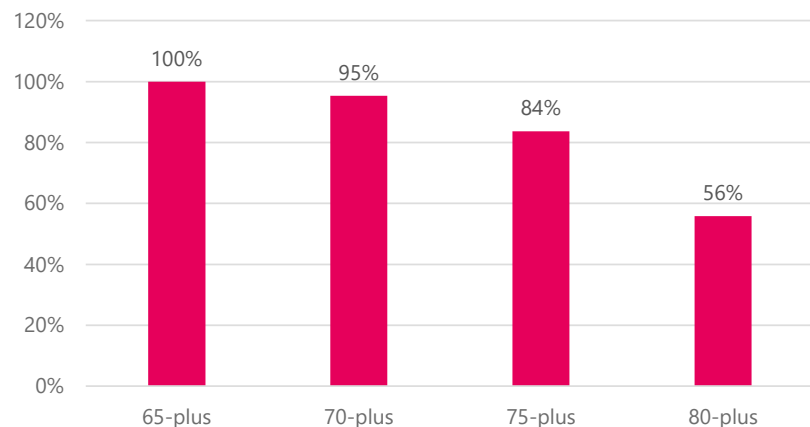
Door onderscheid te maken in vijf zones en verschillende woningtypen is de parkeernorm zoveel mogelijk toegespitst op het autobezit van de betreffende doelgroep. Doordat de data van autobezit gebaseerd is op cijfers uit 2022 en de meest actuele kennis over bezoekersparkeren is toegepast, sluiten de cijfers naar verwachting goed aan op de nieuwste (nog te verschijnen) parkeerkencijfers van CROW die begin 2024 worden gepubliceerd.

	A+	A	B+	B	C
sociale huur, appartement 0-50 m ² gbo	0,45	0,50	0,60	0,65	0,70
sociale huur, appartement 50-75 m ² gbo	0,60	0,65	0,75	0,80	0,85
sociale huur, appartement 75-100 m ² gbo	0,75	0,80	0,90	0,95	1,00
sociale huur, appartement > 100 m ² gbo	0,90	0,95	1,05	1,10	1,15
sociale huur, grondgebonden tot 75 m ² gbo	0,75	0,80	0,90	0,95	1,00
sociale huur, grondgebonden 75-100 m ² gbo	0,90	0,95	1,05	1,10	1,15
sociale huur, grondgebonden 100+ m ² gbo	1,05	1,10	1,20	1,25	1,30
inbegrepen bezoekersaandeel	0,1	0,1	0,15	0,15	0,15

4. Reducties en maatwerk

Ouderenwoningen

De 65-plusser van tegenwoordig blijft steeds langer vitaal en mobiel. Een 65-plusser heeft daardoor niet per definitie een laag autobezit, omdat ouderen langer blijven rijden en daardoor langer een auto bezitten in vergelijking met vroeger. Naar mate men ouder wordt neemt het autobezit wel af, met name vanaf 75 jaar en ouder is een sterk dalende trend te zien in de gemeente Zaanstad. Voor woningen met een doelgroep van gemiddeld 75-plussers kan zodoende worden volstaan met circa 84% van de parkeernorm.



Relatieve verschillen in autobezit naar leeftijd in Zaanstad over alle woningtypen

Zorgwoningen

De parkeernorm voor zorgwoningen dient vrijwel altijd opgesteld te worden aan de hand van maatwerk. De hoogte van de parkeernorm wordt sterk bepaald door de zorgindicatie van de woningen, waarbij geldt dat hoe zwaarder de zorgindicatie is, hoe minder auto's bewoners bezitten. Daarentegen stijgt de parkeerbehoefte van verzorgend personeel, bij zwaardere zorgindicaties. Voor parkeren betekent dit wel dat er een verschuiving ontstaat van de parkeerbehoefte op de momenten van de dag. Bij bewoners is de nacht traditioneel het maatgevende moment, terwijl voor verzorgend personeel het maatgevende moment overdag ligt.

4. Reducties en maatwerk

Ligging ten opzichte van (H)OV

In de nabijheid van (H)OV-knooppunten ligt het autobezit en -gebruik doorgaans lager. Indirect zit dit al verwerkt in de stedelijke zonering die gehanteerd wordt bij de parkeernormen. Een beperkte extra reductie in de directe omgeving van een (H)OV-knooppunt is redelijk.

In de ingetrokken parkeernormennota is hiervoor een voorstel gedaan:

- 15% reductie bij ontwikkelingen op maximaal 350 meter loopafstand van een intercystation
- 10% reductie bij ontwikkelingen op maximaal 250 meter loopafstand van een ander treinstation of een andere HOV-halte.

Reducties wegens ligging nabij (H)OV worden in veel gemeenten toegepast om rekening te houden met (toekomstige) HOV-verbindingen. Ook in Zaanstad is het goed mogelijk om hierop in de parkeernormennota voor te sorteren (zoals in bovenstaand voorstel), zodat woningen nabij toekomstige HOV-assen (zoals de Wibautas) een goed alternatief hebben en daarmee naar verwachting een lager autobezit en -gebruik hebben.

Inzet deelmobiliteit

Een andere vorm om de parkeerbehoefte te reduceren is om deelmobiliteit aan te bieden. Door het aanbieden van deelauto's hoeven minder parkeerplaatsen voor auto's te worden gerealiseerd, omdat een alternatief voor de privéauto geboden wordt. Ook hiervoor is in de parkeernota van 2020 een voorstel gedaan:

Een parkeerplaats voor een deelauto (inclusief het aanbieden van de deelauto) vervangt circa vijf reguliere autoparkeerplaatsen; per saldo zijn per deelauto dus vier parkeerplaatsen minder nodig. Deze substitutie is:

- voor maximaal 20% van het bewonersdeel van de parkeervraag van woningen mogelijk in gereguleerd gebied
- voor maximaal 10% van het bewonersdeel van de parkeervraag van woningen mogelijk in niet-gereguleerd gebied binnen de bebouwde kom.

Bovenstaande rekenregels zijn redelijk conservatief en worden bij verschillende gemeenten toegepast. Zodoende is de verwachting dat deze methode ook in Zaanstad passend is. De lagere reductie in niet-gereguleerde gebieden is te verantwoorden doordat er dan kans bestaat op uitwijkgedrag (vrij parkeren op straat bij een gebrek aan parkeerplaatsen op eigen terrein).

4. Reducties en maatwerk

Ligging in gereguleerd gebied

Het voordeel van parkeerregulering is dat het mogelijk wordt om sturend parkeerbeleid toe te passen. In gebieden waar de ruimte schaars is kan zodoende het autobezit en –gebruik ontmoedigd worden ten behoeve van lopen, fietsen en openbaar vervoer. De parkeerregulering vormt dan een ‘stok achter de deur’ om te voorkomen dat bewoners alsnog een auto bezitten wanneer zij geen recht krijgen op een vergunning/ontheffing. Zo wordt voorkomen dat bewoners alsnog op straat parkeren en wordt parkeeroverlast tot een minimum beperkt.

Ten aanzien van parkeernormen is het in gereguleerde gebieden zodoende mogelijk om te bouwen met fors minder of helemaal geen parkeerplaatsen. Voorwaarde is dan wel dat bewoners niet in aanmerking komen voor het aanvragen van een parkeervergunning of ontheffing.

In de vigerende parkeernormennota zijn hiervoor ook enkele beleidsregels opgenomen: *Een ontwikkeling kan aanspraak maken op een ontheffing van de parkeereis, wanneer het betreffende adres wordt uitgesloten van parkeervergunningen. Deze ontheffing is alleen mogelijk in het gebied met betaald parkeren. De ontwikkelaar heeft de verantwoordelijkheid om bewoners/gebruikers te wijzen op het feit dat zij niet in aanmerking komen voor vergunningen. Wanneer de ontwikkelaar aangeeft akkoord te gaan met de uitsluiting van parkeervergunningen, kan het college ontheffing verstrekken van de parkeereis. Parkeerplaatsen voor bezoekersparkeren kunnen nog steeds nodig zijn.*

In de parkeernota van 2020 waren deze beleidsregels aangescherpt: *Praktisch gezien geldt daarbij als uitgangspunt dat de ontwikkeling minimaal op 250 meter van de grens van het gebied met betaald parkeren moet liggen. Dit om ongewenst uitwijkgedrag naar de parkeerplaatsen waar gratis geparkeerd kan worden, te voorkomen.*

De opgestelde beleidsregels maken zodoende bouwen zonder parkeerplaatsen voor bewoners in gereguleerde gebieden mogelijk. Wel dienen er parkeerplaatsen voor bezoekers gerealiseerd te worden.

Als aanvulling hierop kan gesteld worden dat indien er binnen acceptabele loopafstand voldoende restcapaciteit beschikbaar is (op straat of in gebouwde parkeervoorzieningen) en dit ook kan worden aangetoond, afgezien kan worden van de eis om bezoekersparkeerplaatsen te realiseren. Deze beleidsregels maken woningbouw in centrumgebieden met schaarse ruimte goed mogelijk.



4. Reducties en maatwerk

POOS-regeling

In de huidige parkeernota is het mogelijk om (een deel van) de parkeerbehoefte in de openbare ruimte op te lossen, indien is aangetoond dat er voldoende restcapaciteit is.

'Wanneer de aanvrager aantoont dat binnen een straal van 250 meter van de ontwikkeling voldoende vrije plaatsen beschikbaar zijn op het moment dat de ontwikkeling deze nodig heeft, dan is aanleg van extra parkeerplaatsen niet nodig. Het gebruik van Parkeren Op Openbare Straat (POOS) maakt deel uit van de onderbouwing die de aanvrager aanlevert.'

Voorkomen moet worden dat gebruik van de openbare ruimte tot overlast leidt. De openbare ruimte mag daarom gebruikt worden tot een maximum van 80% van de beschikbare ruimte.

Wanneer voor het gebruik van POOS aanpassingen in de openbare ruimte nodig zijn, dan draagt de aanvrager de kosten.'

In andere gemeenten wordt vaker een hogere parkeerdruk acceptabel bevonden, variërend van 85% tot 90%. Er kan overwogen worden om een hogere parkeerdruk in de openbare ruimte toe te staan, om zodoende meer ontwikkelingen mogelijk te maken.

Oud voor nieuw

In de huidige parkeernota is het mogelijk om (een deel van) de parkeerbehoefte van een bestaande, te vervallen functie, te salderen. Daarmee hoeft alleen bij een toename van de parkeerbehoefte, de toename daadwerkelijk opgelost te worden.

Het toepassen van het principe 'oud voor nieuw' wil zeggen dat de opgave om parkeerruimte te realiseren alleen wordt bepaald op basis van de toename van de parkeervraag. Oud voor nieuw is dus alleen van toepassing als er al bestaande vraag is, bijvoorbeeld bij functiewijziging of vervangende nieuwbouw. Het principe van oud voor nieuw houdt ook in dat bestaande parkeerplaatsen die komen te vervallen, worden gecompenseerd.

Toepassen van oud voor nieuw wordt altijd toegestaan:

- indien de toename van de parkeerdruk kleiner of gelijk is aan drie parkeerplaatsen;
- bij verbouwing en/of functiewijziging;
- bij een toename van de parkeerdruk van meer dan drie parkeerplaatsen, wanneer de aanvrager aannemelijk maakt – bijvoorbeeld met een parkeertelling – dat de parkeerplaatsen beschikbaar zijn in de buurt.

De toename van de parkeerdruk wordt op alle momenten bepaald die zijn opgenomen bij de aanwezigheidspercentages (Bijlage III). De grootste toename bepaalt de toename voor 'oud voor nieuw'. Vooral bij functiewijziging kan deze grootste toename op een maatgevend moment hoger zijn dan wanneer sec de normen van elkaar worden afgetrokken.

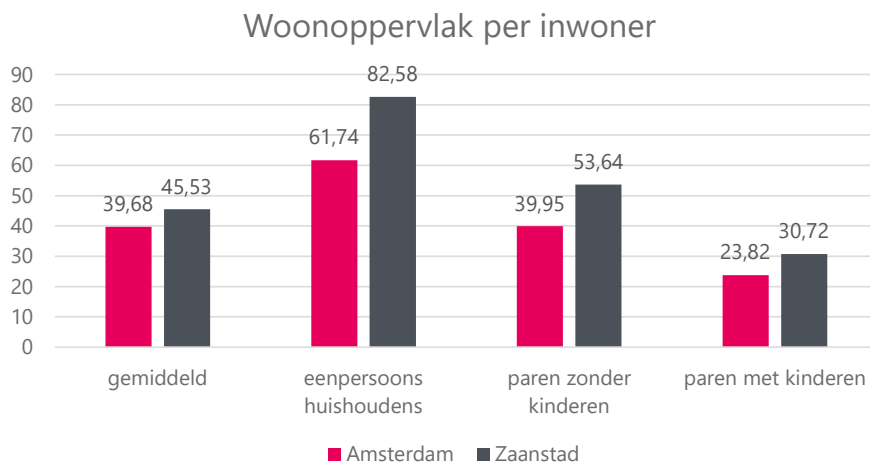
Op deze manier houdt de gemeente rekening met het feit dat parkeerplaatsen nu al worden gebruikt door de verschillende functies.

5. Fietsparkeren

Amsterdamse Bouwbrief

Steeds meer gemeenten nemen fietsparkeernormen op in hun parkeernormennota's. Regelmatig worden hierbij de fietsparkeernormen uit de Amsterdamse Bouwbrief overgenomen. Daarbij wordt soms voorbij gegaan aan het feit dat de woonoppervlak per inwoner in Amsterdam doorgaans kleiner is dan in andere gemeenten. Het overnemen van de fietsparkeernormen uit de Amsterdamse Bouwbrief betekent in andere gemeenten dat deze normen vaak te hoog zijn omdat het aantal inwoners per huishouden wordt overschat.

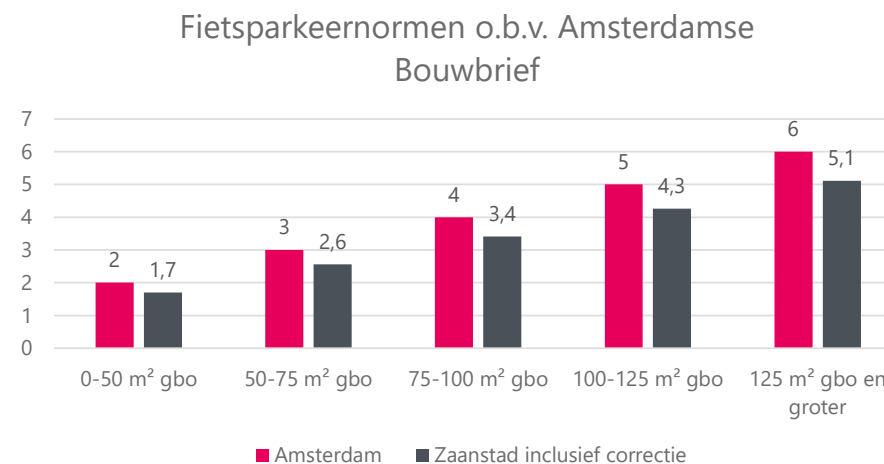
Dit is ook goed terug te zien in de CBS-data over het woonoppervlak per inwoner in Amsterdam vergeleken met Zaanstad.



Fietsparkeernormen inclusief correcties

Er blijkt een verschil te zitten in de woonoppervlak per inwoners op basis van CBS-data. Een Amsterdamse fietsparkeernorm toepassen in Zaanstad zou dan een overschatting kunnen betekenen. Wanneer de Amsterdamse fietsparkeernorm gecorrigeerd wordt aan de hand van het verschil in de gemiddelde woonoppervlak per inwoner, vallen de fietsparkeernormen lager uit.

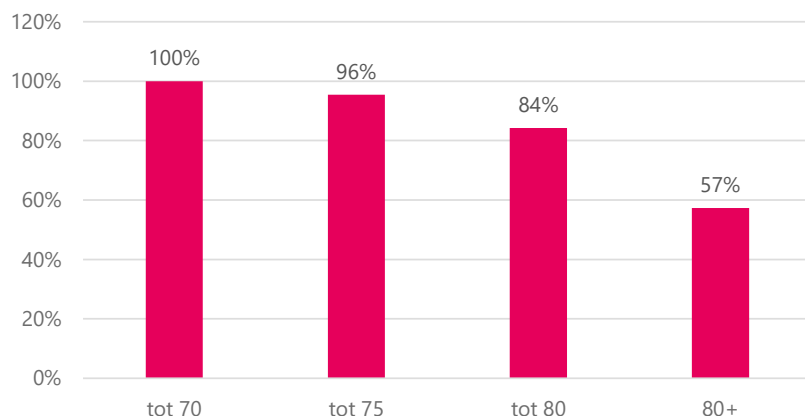
Deze sluiten naar verwachting beter aan bij de Zaanse situatie en voorkomen daarmee dat er te veel fietsparkeerplaatsen gerealiseerd worden.



5. Fietsparkeren maatwerk

Ouderenwoningen

Net als bij auto's neemt het fietsbezit en fietsgebruik naar mate men ouder wordt af. Dit is terug te zien in de grafiek waaruit blijkt dat het aandeel ouderen dat een fiets heeft vanaf 75 jaar circa 16% lager ligt dan bij ouderen in de categorie 65 tot 70 jaar oud. Zodoende kan deze reductie worden doorgevoerd bij de fietsparkeernormen indien de doelgroep zich richt op uitsluitend bewoners met een gemiddelde leeftijd van 80 jaar of ouder.



Relatieve verschillen in fietsbezit naar leeftijd in Zaanstad over alle woningtypen (Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, 2022)

Aanbeveling

Voor Zaanstad adviseren we daarom om de fietsparkeernormen te baseren op de Amsterdamse Bouwbrief maar om hierbij wel een correctie toe te passen aan de hand van de woonoppervlak per inwoner. Het voordeel van de Amsterdamse Bouwbrief is namelijk dat deze rekening houdt met de oppervlakte van woningen, wat sterk van invloed is op de huishoudensgrootte en daarmee samenhangend de fietsparkeerbehoefte. Deze aanbeveling geldt overigens voor alle woningtypen en is niet alleen voor sociale huurwoningen bedoeld.

6. Conclusies

Parkeernormen auto

Op basis van een analyse naar daadwerkelijk autobezit in Zaanstad is een voorstel gedaan voor nieuwe parkeernormen, inclusief een aangepast bezoekersdeel op basis van recent literatuuronderzoek. Door meer differentiatie aan te brengen in de woningtypen sluiten de normen zo goed mogelijk aan op het autobezit van de betreffende doelgroep.

Reducties en maatwerk

Van de parkeernormen kan in sommige gevallen worden afgeweken:

- Zo is bekend dat het autobezit afneemt naar mate men ouder wordt.
- Voor de categorie zorgwoningen is maatwerk van belang omdat de parkeerbehoefte sterk afhangt van het woonconcept en de zorgindicatie
- Bij een ligging nabij H(OV)-haltes is een goed alternatief beschikbaar voor autobezit en autobesluit. Mede daardoor is een beperkte reductie te verantwoorden.
- Ook de inzet van deelmobiliteit kan leiden tot een lagere parkeerbehoefte. de beleidsregels uit de nota van 2020 geven hiervoor een goed uitgangspunt.
- Het behouden van de mogelijkheid om parkeren in de openbare ruimte op te lossen en een oud voor nieuw regeling toe te staan (zoals in de vigerende parkeernota is vastgelegd)
- Tot slot kan men ervoor kiezen om in gereguleerd gebied bewoners uit te sluiten van parkeervergunningen. Zodoende kan er gebouwd worden met een bewonersnorm van 0 omdat de parkeerregulering uitwijkgedrag voorkomt. Voor bezoekersparkeren kan dit ook overwogen worden, indien aangetoond is dat er binnen acceptabele loopafstand voldoende restcapaciteit is op straat of in gebouwde parkeervoorzieningen.

Parkeernormen fiets

Voor fietsparkeren kan de Amsterdamse Bouwbrief voor fietsparkeren dienen als goed uitgangspunt. Men moet echter wel rekening houden met het feit dat Zaanstad niet een-op-een te vergelijken is met Amsterdam. De gemiddelde woonoppervlakte per inwoner ligt in Zaanstad namelijk hoger dan in Amsterdam. Dat wil zeggen dat een Zaanse woning gemiddeld minder inwoners heeft dan een Amsterdamse woning, en dat de fietsparkeerbehoefte in Zaanstad zodoende lager is.

Ook bij de fietsparkeernormen kan rekening gehouden worden met reducties op het moment dat de doelgroep zich richt op ouderen. Hiervan is namelijk bekend dat het fietsbezit en fietsgebruik afneemt naar mate men ouder wordt.

	A+	A	B+	B	C
sociale huur, appartement 0-50 m² gbo	0,45	0,50	0,60	0,65	0,70
sociale huur, appartement 50-75 m² gbo	0,60	0,65	0,75	0,80	0,85
sociale huur, appartement 75-100 m² gbo	0,75	0,80	0,90	0,95	1,00
sociale huur, appartement > 100 m² gbo	0,90	0,95	1,05	1,10	1,15
sociale huur, grondgebonden tot 75 m² gbo	0,75	0,80	0,90	0,95	1,00
sociale huur, grondgebonden 75-100 m² gbo	0,90	0,95	1,05	1,10	1,15
sociale huur, grondgebonden 100+ m² gbo	1,05	1,10	1,20	1,25	1,30
inbegrepen bezoekersaandeel	0,1	0,1	0,15	0,15	0,15

Voorstel parkeernormen auto in Zaanstad voor sociale huurwoningen