

Deskresearch Parkeernormen

Intermaris

Datum

1 juni 2017

Versie

Concept

Auteur

[REDACTED]



Inhoudsopgave

1.	Inleiding	3
2.	Parkeerbeleid in Nederland.....	4
2.1	Autobezit in Nederland	5
3.	Parkeerbeleid op Gemeente Niveau	7
3.1	Gemeente Purmerend.....	7
3.2	Gemeente Hoorn.....	9
4.	De Sociale Huursector	10
4.1	Huurderssamenstelling van Intermaris	10
4.2	Autobezit van de huurders van Intermaris.....	12
5.	Alternatief autogebruik	15
6.	Conclusie	16
7.	Literatuur	17

1. Inleiding

Aanleiding

Deze rapportage is opgesteld om de lezer mee te nemen in de visie van Intermaris omtrent parkeren. In 2014 heeft Intermaris een eerste rapport geschreven over de parkeernormen in relatie tot onze huurders. Anno 2017 is dit rapport toe aan een actualisatie. Dit om de eerder vast gestelde ontwikkelingen verder te onderzoeken en om te komen tot een aangescherpte visie voor de komende jaren. Samen met Gemeenten kan dan worden gekeken of het huidige parkeerbeleid nog aansluit bij onze huurders en de ontwikkeling van de stad.

Bij herstructurering van een gebied worden de parkeernormen veelal rechtstreeks overgenomen van het CROW, waarbij het betreffende gebied niet afdoende wordt geanalyseerd op de aspecten die van belang zijn bij het vaststellen van een passende parkeernorm. Hierdoor ontstaat geregeld het 'wonen op een parkeerplaats' gevoel, wat de leefbaarheid voor de bewoners en kwaliteit van het gebied niet ten goede komt. Wij zijn van mening dat parkeren, waar mogelijk, ruimte zou moeten maken voor voorzieningen die een kwalitatieve bijdrage leveren aan het gebied, om zo de leefbaarheid en het woongenot van onze bewoners te optimaliseren. Uiteraard moeten onze huurders de beschikking hebben over voldoende parkeergelegenheid rond hun woning. Echter, er zal gezocht moeten worden naar beter evenwicht tussen onze huurders en het parkeerbeleid, afgestemd op een betreffend gebied.

2. Parkeerbeleid in Nederland

Begin 2017 staan er in Nederland 12 miljoen wegvoertuigen geregistreerd. Wanneer we kijken naar het type wegvoertuig dan is 8,2 miljoen geregistreerd als personenauto (CBS Jaarmonitor wegvoertuigen aantallen, 2017).

Wonen is onlosmakelijk verbonden met mobiliteit van de bewoner. Vanzelfsprekend is het parkeerbeleid dan ook een belangrijk thema waar projectontwikkelaars en woningcorporaties mee te maken hebben. De aanleg van parkeerplaatsen is duur en parkeerbeleid heeft invloed op een breed scala aan beleidsdoelen.

In grote lijnen kan het parkeerbeleid vraagvolgend of aanbodgericht zijn. Anders gezegd, je faciliteert het autobezit en de vraag naar parkeerplaatsen of je kijkt hoeveel parkeerplaatsen er zijn en verdeelt die zo eerlijk mogelijk (Parkeren en Gedrag, 2017).

Er bestaat geen landelijke, wettelijk voorgeschreven normering voor autoparkeerplaatsen. Wel zijn er landelijke parkeerkencijfers die zijn ontwikkeld door het kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte: CROW.

Het CROW heeft in 2012 de parkeerkencijfers vastgesteld voor de categorie 'wonen'. Het CROW past hierbij een aantal subcategorieën toe, op basis van de prijsklasse van de woning. Deze parkeerkencijfers zijn te vinden in tabel 2.1.

Tabel 2.1: CROW parkeerkencijfers 2012- sterk stedelijk – gemiddeld.

	Sterk Stedelijk	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Aandeel bezoekers
Wonen	p.p. per eenheid	gem	gem	gem	
Koop, vrijstaand	woning	1,6	1,8	2,1	0,3 pp/woning
Koop, twee-onder-een-kap	Woning	1,5	1,7	2,0	0,3 pp/woning
Koop, tussen/hoek	Woning	1,4	1,6	1,8	0,3 pp/woning
Koop, etage, goedkoop	Woning	1,2	1,3	1,5	0,3 pp/woning
Koop, etage, midden	Woning	1,3	1,5	1,7	0,3 pp/woning
Koop, etage, duur	Woning	1,4	1,6	1,9	0,3 pp/woning
Huur, etage, midden/goedkoop	Woning	1,0	1,1	1,3	0,3 pp/woning
Huur, etage, duur	Woning	1,3	1,5	1,7	0,3 pp/woning
Huurhuis, sociale huur	Woning	1,2	1,3	1,5	0,3 pp/woning
Huurhuis, vrije sector	Woning	1,4	1,6	1,8	0,3 pp/woning
Kamerverhuur	Kamer	0,5	0,6	0,7	0,3 pp/woning
Parkeren kamerverhuur, studenten, niet-zelfstandig	Kamer	0,3	0,3	0,3	0,3 pp/woning
Aanleunwoning en serviceflat	Woning	0,4	1,1	1,1	0,3 pp/woning

De kencijfers zijn gekoppeld aan het type woning in combinatie met het prijssegment. Met de indeling in goedkoop, midden en duur worden voor koop- en huurwoningen andere prijscategorieën bedoeld. Goedkoop, midden en duur verwijzen naar de prijs van de woning in verhouding tot de als gemiddelde of normaal beschouwde prijs van koop- of huurwoningen en dus niet de prijs van alle woningen tezamen. Uiteraard zijn er ook regionaal grote verschillen tussen de prijzen. Om die reden kunnen geen bedragen aan het prijssegment gekoppeld worden. Een woning van € 300.000 kan in de ene gemeente als een dure woning worden gezien, maar in een andere als een goedkope woning (CROW, 2017)

In de praktijk wordt vaak veronderstelt dat parkeerkencijfers zijn opgesteld om als norm te dienen. Dit is echter niet het geval. Parkeerkencijfers zijn ontwikkeld als *hulpmiddel* voor ambtenaren en ontwerpers die zich bezig houden met parkeervraagstukken. Ze zijn veelal gebaseerd op literatuuronderzoek en praktijkervaringen van gemeenten en geven een landelijk gemiddeld beeld van de situatie die bij het onderzoek zijn aangetroffen. Er wordt gesproken over een parkeernorm wanneer door het bevoegd gezag (vaak de gemeente) de hoeveelheid parkeerplaatsen wordt vastgesteld (CROW, 2015).

2.1 Autobezit in Nederland

Het autobezit van huishoudens in Nederland is in kaart gebracht door het CBS (2015). Hierbij is ook rekening is gehouden met type huishouden, inkomen en mate van stedelijkheid (Tabel 2.2).

De Nederlandse bevolking is de afgelopen jaren gegroeid en de samenstelling is veranderd. Er is een toename van het aantal eenpersoonshuishoudens. Tabel 2.2 laat zien dat eenpersoonshuishoudens een lager autobezit hebben dan meerpersoonshuishoudens. Binnen deze groep eenpersoonshuishoudens vinden we verschillende leeftijden, opleidingsniveaus en inkomens.

Het CBS (2017) heeft onderzoek gedaan naar de effecten van demografische veranderingen op mobiliteit. Opvallend is dat jongeren tussen 18 en 30 jaar het laagste autobezit hebben. Jongeren studeren langer, settelen later en wonen relatief vaker in stedelijke gebieden. Hierdoor wordt er meer gebruik gemaakt van de fiets en het openbaar vervoer.

Tabel 2.2 laat ook een relatie zien tussen inkomen en autobezit. Dit hangt logischerwijs samen met de verschillen in besteedbaar inkomen. Het besteedbaar inkomen is het bedrag wat men over houdt na aftrek van de kosten voor primair levensonderhoud. Vooral onder eenpersoonshuishoudens in de sociale huur zijn de inkomens laag (RIGO, 2016). Wanneer het besteedbaar inkomen laag is, zal er minder ruimte overblijven voor de aanschaf en het onderhoud van een auto.

Tot slot, heeft de mate van stedelijkheid een duidelijke invloed op het autobezit. Het CBS (2015) heeft dit getoetst in alle provincies in Nederland. In provincies met een lage bevolkingsdichtheid blijkt dat het gemiddeld aantal auto's per huishouden het grootst is. Dit heeft diverse redenen. In stedelijke gebieden is er meer en beter openbaar vervoer en is het door hoge parkeerkosten vaak erg kostbaar om meerdere auto's te bezitten. Dit resulteert in het laagste aantal auto's in Noord-Holland met 0,78 auto's per huishouden.

Tabel 2.2: Huishoudens in bezit van auto, 2015 (CBS, 2017).

	Min. één voertuig	Eén voertuig	Twee voertuigen	Drie of meer voertuigen
	%			
Particuliere huishoudens	71,3	48,2	18,8	4,2
Eenpersoonshuishoudens	45,1	42,2	2,5	0,5
Meerpersoonshuishoudens	87,1	52,0	28,6	6,5
Gestandaardiseerd inkomen: 1^e 20%-groep	38,0	31,5	5,2	1,3
Gestandaardiseerd inkomen: 2^e 20%-groep	60,5	51,1	8,0	1,4
Gestandaardiseerd inkomen: 3^e 20%-groep	79,0	59,9	16,4	2,7
Gestandaardiseerd inkomen: 4^e 20%-groep	88,0	55,8	27,0	5,2
Gestandaardiseerd inkomen: 5^e 20% groep	92,8	44,8	37,4	10,6
Gestandaardiseerd inkomen: onbekend	13,4	11,2	1,7	0,5
Inkomen uit arbeid	80,4	48,9	26,0	5,5
Inkomen uit eigen onderneming	84,2	47,3	27,7	9,1
Overdrachtsinkomen	57,4	49,4	6,9	1,1
Uitkering inkomensverzekering	66,1	56,5	8,2	1,4
Uitkering sociale voorziening	20,1	18,7	1,3	0,2
Overig overdrachtsinkomen	69,8	64,7	4,6	0,5
Zonder bekend inkomen	13,4	11,2	1,7	0,5
Stedelijkheid: zeer sterk	52,6	40,6	10,2	1,8
Stedelijkheid: sterk	71,2	49,6	18,2	3,5
Stedelijkheid: matig	79,6	51,7	22,8	5,1
Stedelijkheid: weinig	82,7	51,7	24,6	6,4
Stedelijkheid: niet	84,4	51,0	25,8	7,6
Stedelijkheid: onbekend	23,2	17,7	4,3	1,2

Minimaal één voertuig = 1 of meer voertuigen.

Voertuig = personenauto.

3. Parkeerbeleid op Gemeente Niveau

Zoals eerder beschreven gebruiken Gemeenten de parkeerkencijfers van het CROW als hulpmiddel. De vertaling van deze cijfers kan per gemeente verschillen. Het parkeerbeleid van gemeente Purmerend en gemeente Hoorn zullen hieronder worden besproken.

3.1 Gemeente Purmerend

Purmerend is een compacte stad met 80.000 inwoners en bestaat uit zeven wijken. Bij nieuwe ontwikkelingen dienen omwille van de leefbaarheid voldoende parkeerplekken gerealiseerd te worden. Als dat niet gebeurt, kan een ontwikkeling tot een parkeerprobleem in de buurt leiden. Het bestemmingsplan verwijst nu naar 'voldoende parkeergelegenheid' bij nieuwe ontwikkelingen. Wat voldoende parkeergelegenheid is staat omschreven in een nota parkeernormen (Nota Parkeernormen Gemeente Purmerend, 2016).

De parkeernormen die de gemeente Purmerend toepast zijn gebaseerd op de meest recente parkeernormen van het CROW. Hierbij is de stedelijkheidsgraad van een stad en de locatie binnen de gemeente bepalend voor de vraag naar het aantal parkeerplaatsen. Op grond van het inwoneraantal wordt Purmerend door het CBS als 'sterk stedelijk' aangemerkt. Gemeente Purmerend heeft daarnaast, met behulp van adviesbureau Goudappel, een nieuwe categorisering van woningen op basis van vierkante meter toegepast. Hierin zijn de CROW woningcategorieën samengevoegd in zes nieuwe categorieën. Voor sociale huur geldt in dit geval de parkeernorm behorende bij de categorie 40-80 m² (niet gestapeld)/ 40-65 m² (gestapeld) (Nota Parkeernormen Gemeente Purmerend, 2016). Zie Tabel 3.1.

De relatie tussen de grootte van de woningen en het parkeerbeleid wordt bevestigd door Friso de Zeeuw. Friso de Zeeuw, praktijkhoogleraar Gebiedsontwikkeling aan de TU Delft (2016) stelt hoe kleiner de woning, hoe minder autobezit. Daarnaast stelt hij dat het autobezit bij huurwoningen ook lager is. Dit hangt samen met de doelgroep omdat in de kleinere (huur) woningen vaak alleenstaanden of samenwonenden jonge mensen wonen met een laag autobezit. Gemeenten maken vaak enkel onderscheid in gebiedstypen, zoals woonwijken. Daarbinnen lijkt weinig ruimte om in te spelen op het feitelijke autobezit, aldus de Zeeuw (2016).

Tabel 3.1: Parkeernormen voor de functie wonen op basis van m² in Purmerend.

Wonen	p.p. per eenheid	Rest. Binnenstad	Schil	Rest. Bebouwde kom	Aandeel bezoekers	
Woning tot 40m ²	Woning	0,5	0,6	0,7	0,3 pp/woning	Uitgangspunt is eenpersoonshuishoudens
Woning 40-80m ² of gestapelde woning 40-65m ²	Woning	1,2	1,3	1,5	0,3 pp/woning	
Woning 80-150m ² of gestapelde woning 65-120m ²	Woning	1,3	1,5	1,7	0,3 pp/woning	
Woning >150m ² of gestapeld >120m ²	Woning	1,4	1,6	1,9	0,3 pp/woning	
Kamerverhuur studenten	Kamer	0,3	0,3	0,3	0,3 pp/woning	
Aanleunwoning	Woning	0,4	1,1	1,1	0,3 pp/woning	

De indeling van de verschillende gebieden in Purmerend zijn te vinden in kaart 1 (Nota Parkeernormen Purmerend, 2016).

Kaart 1: Gebieden parkeernormen in Purmerend

Gebieden Purmerend



3.2 Gemeente Hoorn

Gemeente Hoorn heeft ruim 70.000 inwoners onderverdeeld in ruim 31.000 huishoudens. Gemeente Hoorn heeft de cijfers van het CROW vertaald in een eigen systeem op basis van sociale klasse, in tabel 2. Deze norm bestaat voor een goedkope woning (1,4) uit een aandeel voor de bewoners (1,1) en een aandeel voor de bezoekers (0,3). Daarnaast maakt Gemeente Hoorn ook onderscheid in doelgroepen (tabel 4.2).

Naast de parkeerkencijfers maakt gemeente Hoorn gebruik van de parkeerbalans. Omdat niet alle bewoners en bezoekers altijd 100% tegelijk aanwezig zijn wordt gebruik gemaakt van een zogenaamde parkeerbalans berekening voor de drukste periode. De parkeerbalans gaat uit van de periode wanneer de meeste parkeerplaatsen nodig zijn. In tabel 3.2 en 3.3 wordt uitgegaan van een parkeerbalans van 100%. Per project wordt dit echter bekeken en kan de parkeernorm omlaag worden bijgesteld.

Tabel 3.2: Definitieve parkeerkencijfers voor woonbuurten in Hoorn (2006).

Eengezinswoningen	bbk
Duur	1,9
Midden	1,7
Goedkoop	1,4
Appartementen	
Duur	1,6
Midden	1,5
Goedkoop	1,4

Duur > 250.000, Midden = 180.000-250.000, Goedkoop <180.000.

Tabel 3.3: parkeerkencijfers voor woonbuurten in Hoorn per doelgroep (2006).

	bbk
Senioren woning	1
Jongeren woning	0,6
Starterskoopwoningen	1

4. De Sociale Huursector

Projectontwikkelaars en corporaties willen bij een deel van hun projecten graag inspelen op veranderende mobiliteitsbehoeften. Uit een rondvraag onder twintig corporaties in de regio Haaglanden, is gebleken dat bij projecten die tussen nu en 2010 zijn opgeleverd, veel parkeerplaatsen onbenut blijven. Dit zorgt voor onnodige kosten (voor ontwikkelaars en bewoners), een minder aantrekkelijke woonomgeving en inefficiënt gebruik van de stedelijke ruimte. Indien er meer ruimte is om nieuwbouwwoningen te mogen bouwen met een lagere minimum, worden projecten betaalbaarder en ontstaat er ruimte voor het bouwen van meer woningen (Das & Jansen, 2016).

Het parkeerbeleid lijkt voor corporaties en hun huurder nog de meeste consequenties te hebben. Het verschil tussen commerciële ontwikkelaars en woningcorporaties die woningen realiseren, is de aanzienlijke onrendabele top die op sociale woningen zit. Een parkeerplaats kost de opdrachtgever tussen de 20.000 en 40.000 euro en die moet hij aanleggen ongeacht of toekomstige huurders daar behoefte aan hebben. Woningcorporaties mogen alleen nog plekken aanbieden die rechtstreeks zijn gekoppeld aan sociale huurwoningen en die als één pakket passend worden aangeboden onder de aftoppingsgrens. Van de hoge investeringen zien woningcorporaties in de praktijk dus niets terug. Op deze manier zijn de parkeernormen een belemmering voor het investeren in extra nieuwbouw, duurzaamheidsmaatregelen en lagere huren (Amsterdamse Federatie van Woningcorporaties, 2017).

4.1 Huurderssamenstelling van Intermaris

Woningcorporatie Intermaris zet zich in voor de doelgroep met een gezamenlijk bruto jaarinkomen tot € 35.739. Deze doelgroep heeft recht op sociale huurwoningen met een maximale huurgrens van € 710,68 (Prijspeil 2017).

Tabel 4.1 geeft de ontwikkeling van de huurderspopulatie naar inkomensklasse van 2016 naar 2026 in Hoorn. Tabel 4.2 verwijst naar Purmerend (RIGO, 2016).

Tabel 4.1: Ontwikkeling van de huurderspopulatie naar inkomensklasse van Intermaris en alle verhuurders samen in Hoorn over de periode van 2016 – 2025.

	intermaris			totaal		
	2016	2025	2016-2025	2016	2025	2016-2025
doelgroep bijstand	1.290	1.360	70	1.660	1.760	100
overige primaire doelgroep	4.080	4.270	190	5.090	5.370	280
secundaire doelgroep	2.020	2.220	200	2.620	2.890	270
middeninkomens	910	940	30	1.300	1.350	60
hogere inkomens	930	930	0	1.700	1.720	20
totaal	9.230	9.710	480	12.370	13.090	720

Bron: WoON 2015, RIGO-woningmarktsimulatie

Tabel 4.2: Ontwikkeling van de huurderspopulatie naar inkomensklasse van Intermaris en alle verhuurders samen in Purmerend over de periode van 2016 – 2026.

	intermaris			totaal		
	2016	2025	2016-2025	2016	2025	2016-2025
doelgroep bijstand	660	660	0	1.410	1.400	-10
overige primaire doelgroep	2.720	2.740	30	5.790	5.770	-20
secundaire doelgroep	1.430	1.550	120	3.220	3.460	240
middeninkomens	770	740	-30	1.780	1.740	-40
hogere inkomens	720	700	-20	2.040	1.960	-80
totaal	6.290	6.390	100	14.240	14.320	80

Bron: WoON 2015, RIGO-woningmarktsimulatie

Tabel 4.1 en 4.2 laten zien dat de meerderheid van onze huurders tot de primaire en secundaire doelgroep behoren. De verwachting is dat de primaire en secundaire doelgroep zullen toenemen in zowel Hoorn als Purmerend. Deze toename is het gevolg van koopkrachtverlies van huishoudens als gevolg van de economische crisis. Daarnaast speelt de intredende vergrijzing ook een rol (RIGO, 2016).

Tabel 4.3 en 3.4 geven de ontwikkeling van de huurderspopulatie naar huishoudentype in Hoorn en Purmerend in 2016 en 2025.

Tabel 4.3: Ontwikkeling van de huurderspopulatie naar huishoudentype van Intermaris en alle verhuurders samen in Hoorn over de periode van 2016-2025.

	intermaris			totaal		
	2016	2025	2016-2025	2016	2025	2016-2025
< 23 jaar	30	30	10	130	150	30
23-65 jaar, alleenstaand	3.180	3.360	180	4.060	4.290	230
23-65 jaar, paren	790	680	-110	1.160	990	-170
65-plus, alleenstaand	1.980	2.330	350	2.620	3.100	480
65-plus, paren	1.130	1.230	100	1.580	1.780	200
gezinnen	2.120	2.080	-50	2.810	2.770	-40
totaal	9.230	9.710	480	12.370	13.090	720

Bron: WoON 2015, RIGO-woningmarktsimulatie

Tabel 4.4: Ontwikkeling van de huurderspopulatie naar huishoudentype van Intermaris en alle verhuurders samen in Purmerend over de periode van 2016-2025..

	intermaris			totaal		
	2016	2025	2016-2025	2016	2025	2016-2025
< 23 jaar	10	10	0	140	140	0
23-65 jaar, alleenstaand	1.730	1.690	-50	4.060	3.960	-100
23-65 jaar, paren	420	360	-60	1.210	1.000	-210
65-plus, alleenstaand	1.790	2.130	350	3.340	4.030	680
65-plus, paren	970	1.050	70	2.060	2.290	230
gezinnen	1.370	1.150	-220	3.430	2.910	-520
totaal	6.290	6.390	100	14.240	14.320	80

Bron: WoON 2015, RIGO-woningmarktsimulatie

Wat opvalt in tabel 4.3 en 4.4 is dat het aantal huurders van 65 jaar of ouder sterk zal toenemen in Hoorn. Ook het aantal alleenstaanden beneden 65 jaar neemt toe, terwijl het aantal gezinnen en stellen beneden de 65 jaar in aantal afnemen.

In zowel Hoorn als Purmerend neemt de secundaire doelgroep toe. Deze groep heeft, in tegenstelling tot de primaire doelgroep, geen of beperkte recht op huurtoeslag. Daarnaast geldt in Purmerend dat net als in Hoorn het aantal oudere huurders toeneemt en het aantal huurders beneden de 65 jaar afneemt in Purmerend. De toekomstige huurder zal dus in toenemende mate bestaan uit ouderen en kleine huishoudens. In de sociale huursector gaat het echter niet om een uitbreiding van de doelgroep ouderen maar om de toename van het aantal oudere ouderen. De verwachting is dat komende generatie ouderen vrij massaal in grondgebonden koopwoningen woont (RIGO, 2016).

4.2 Autobezit van de huurders van Intermaris.

Om een uitspraak te kunnen doen over wat de parkeernorm in het werkgebied van Intermaris in de toekomst zou moeten zijn is het van belang in kaart te brengen wat de primaire doelgroep is van onze organisatie en in welke mate huishoudens binnen deze doelgroep in bezit zijn van een auto.

Uit eerder onderzoek van Intermaris (Witte, 2014) is gebleken dat bijna een kwart van de huishoudens geen auto in bezit heeft. Slechts 6% gaf aan over twee auto's te beschikken en de rest, 71%, had 1 auto. Dit komt neer op 83 auto's per 100 huishoudens.

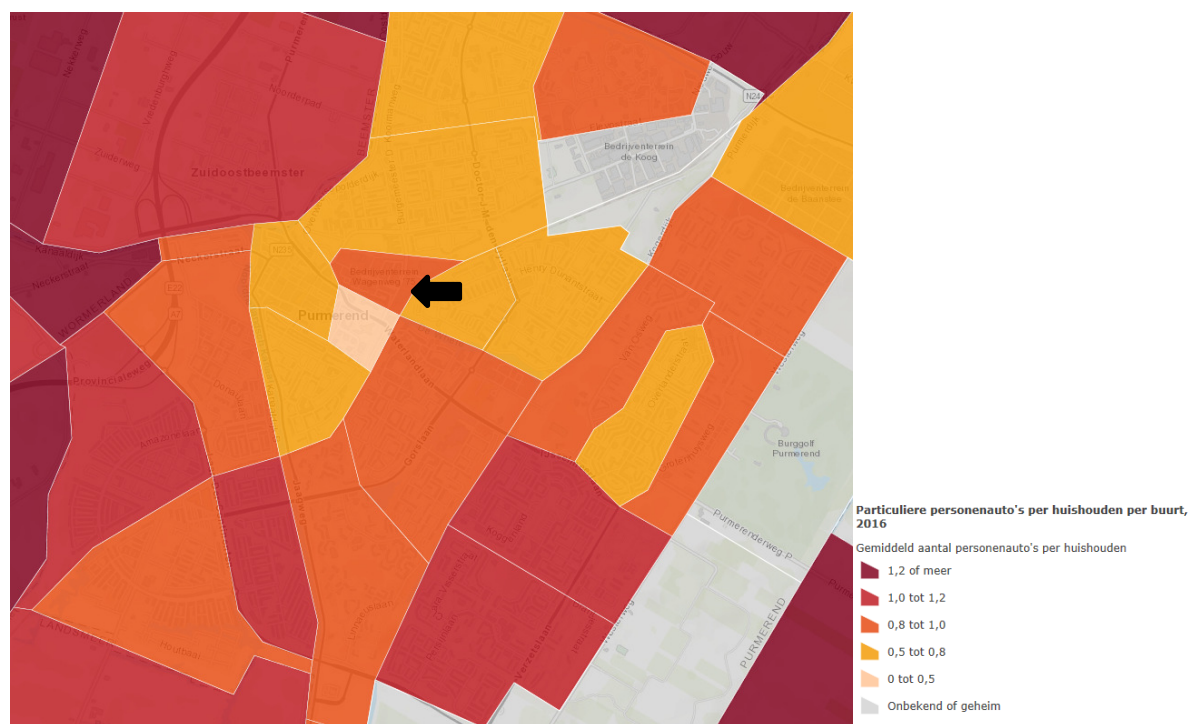
Om te achterhalen of dit beeld veranderd is zal er onder onze huurders via het klantenpanel worden getoetst of ze in het bezit zijn van een auto en zo ja, hoeveel. Dit zal meer inzicht geven in het autobezit van onze bewoners en de mogelijke samenhang met de huishoudsamenstelling.

Daarnaast is er op basis van de data beschikbaar over parkeerplaatsen behorende bij twee projecten in Hoorn, achterhaald in hoeverre deze worden gebruikt door de bewoners van die twee projecten. De Grote Kerk heeft 28 parkeerplaatsen waarvan 15 worden verhuurd aan een persoon die niet woonachtig is op dat adres. De Kleine Oost heeft 66 parkeerplaatsen waarvan 40 worden verhuurd aan een persoon die niet woonachtig is op dat adres. Deze steekproef geeft aan dat een groot deel van de bewoners geen gebruik maakt van de mogelijkheid om een parkeerplaats te huren bij de woning.

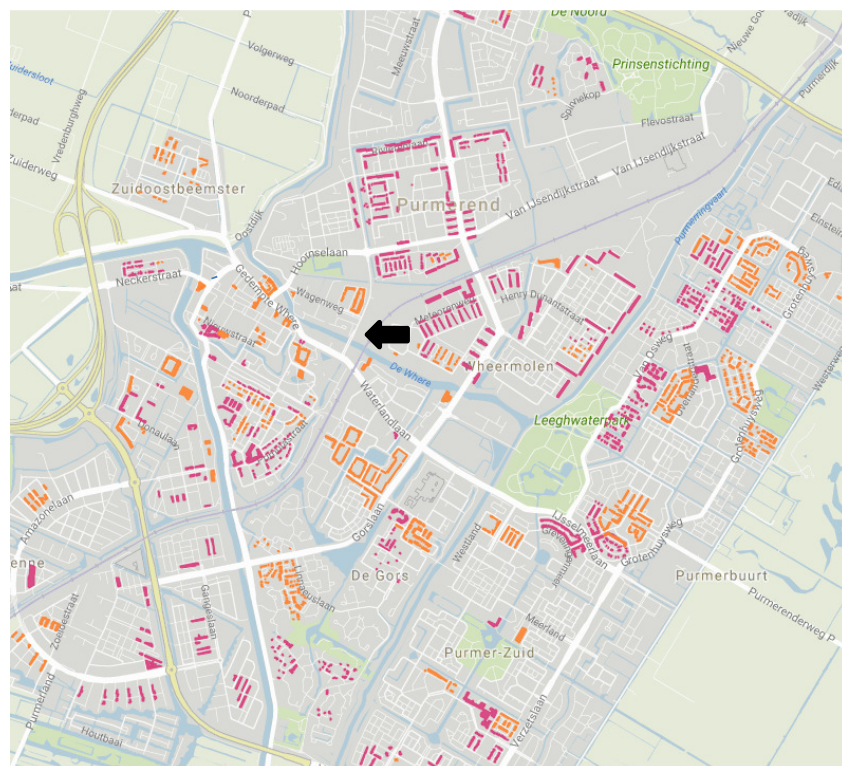
In zowel de gemeente Purmerend als gemeente Hoorn zijn er gemiddeld 0,9 particuliere personenauto's per huishouden. Opvallend is echter wel dat er sterke verschillen zitten per buurt. Deze verschillen zijn duidelijk zichtbaar in kaart 2, 2.1, 3 en 3.1 hieronder.

Ten eerste valt op zowel Hoorn als Purmerend, is dat het autobezit toeneemt wanneer de afstand tot het centrum groter wordt. Ten tweede is er een duidelijke relatie tussen concentraties van het bezit van woningcorporaties en het personenautobezit in de buurt. De zwarte pijlen in figuur 2 en 3 verwijzen naar twee buurten met een *hoger* autobezit dan de omliggende buurten. In beide gevallen zijn er geen of weinig sociale huurwoningen aanwezig in deze buurten. Daarnaast scoren de buurten met een relatief hoge concentratie sociale huurwoningen, laag op het gemiddelde autobezit.

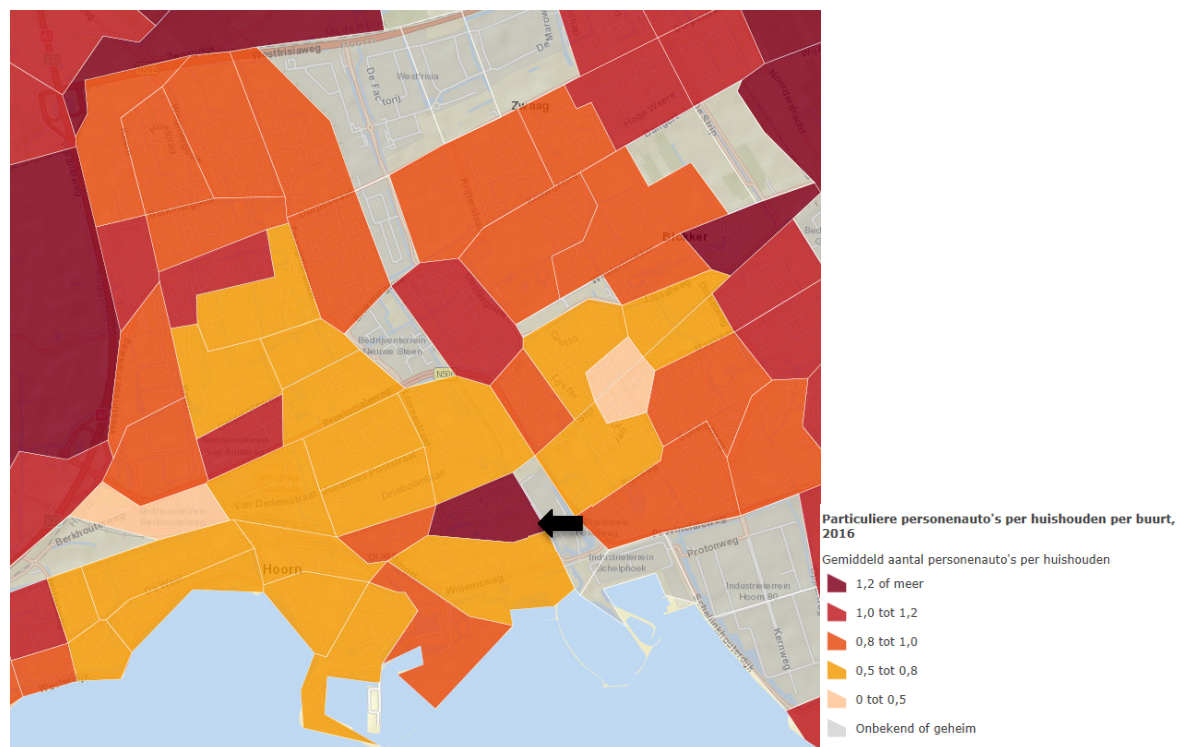
Kaart 2: Particulieren personenauto's in Purmerend per buurt in 2016.



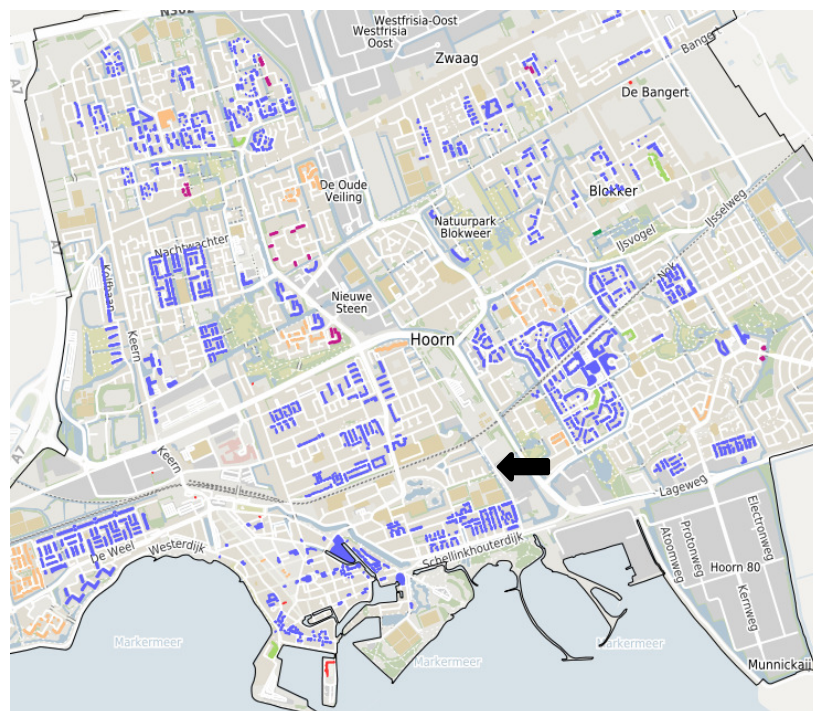
Kaart 2.1: Woningcorporatiebezit in Purmerend van Intermaris (roze) en Wooncompagnie (oranje) in 2017



Kaart 3: Particulieren personenauto's in Hoorn per buurt in 2016



Figuur 3.1: Woningcorporatiebezit in Hoorn van Intermaris (paars) in 2015



5. Alternatief autogebruik

Naast de inkomenshoogte van onze huurders en de samenstelling van hun huishouden zijn ook andere zaken van invloed op het autobezit in het algemeen. Deze ontwikkelingen kunnen het gebruik en bezit van een auto gaan beïnvloeden.

Ten eerste zijn er zorgen vanuit de ANWB (2017) over betaalbaarheid van de auto. Is de auto in de toekomst nog wel te betalen? Uit onderzoek blijkt dat de meeste autorijders nauwelijks weten hoeveel ze kwijt zijn aan hun auto. Zo denkt de automobilist gemiddeld 50 euro aan belasting kwijt te zijn, terwijl dit in werkelijkheid het viervoudige is. Daarnaast wordt er in de huidige politiek gesproken over de kilometerheffing. Belastingen, accijnzen, brandstofprijzen en parkeergeld zullen er toe kunnen leiden dat het bezitten van een auto niet meer haalbaar is voor mensen met een lager inkomen.

Vanuit dat inzicht is er, ten tweede, steeds meer aandacht voor alternatieven voor autobezit. Een verschuiving van bezit naar gebruik. Er is een groeiend aantal bedrijven die het delen van auto's mogelijk maakt. Daarnaast maakt digitalisering het mogelijk om gemakkelijk multimodaal te reizen, oftewel om gemakkelijk te switchen tussen trein, fiets en auto.

Verder benoemt het CROW (2014) een aantal belangrijke ontwikkelingen die invloed hebben op autobezit en parkeren in de toekomst. Door nieuwe ICT-toepassingen is het mogelijk om slimme mobiliteitsdiensten te ontwikkelen die behoefte van mensen passend voorzien. Een voorbeeld daarvan is het gebruik van Uber. Daarnaast verandert de sociale norm. Tegenwoordig ben je geen buitenbeentje meer als je gebruik maakt van de deeleconomie. Airbnb bestaat nog maar zes jaar en is al bijna net zoveel waard als grote hotelketens bijvoorbeeld. Dit geeft aan hoe in korte tijd een trend zich kan ontwikkelen tot een reëel alternatief. Verder is er in steden groeiende aandacht voor aantrekkelijke openbare ruimte. Hierin moet de auto ruimte maken voor de fietser en de voetganger. Tot slot houdt ook de auto-industrie sterk rekening met de beweging van bezit naar gebruik.

In de praktijk hebben de huidige parkeernormen ook een ongewenst resultaat voor Gemeenten, namelijk minder inwoners en meer auto's in de stad. Vanwege de enorme druk op de lokale woningmarkt zijn sommige grote steden al bezig met het verlagen van de parkeernormen. Een voorbeeld is Utrecht. Op het bedrijventerrein Cartesius Driehoek in Utrecht wordt een woonwijk gebouwd met een parkeernorm die lager is dan gebruikelijk. Dit is mogelijk omdat de focus verschuift naar minder autogebruik en meer gebruik van de fiets en het openbare vervoer (Das & Jansen, 2016).

Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2015) heeft het deelautogebruik in kaart gebracht. Het autobezit van autodelers is gemiddeld afgenomen met ruim 30 procent ten opzichte van de situatie voordat ze een deelauto gingen gebruiken. Daarnaast rijden ze ongeveer 20 procent minder autokilometers dan voordat ze met autodelen begonnen. Doordat autodelen leidt tot verminderd autobezit en autogebruik, dalen de hieraan gerelateerde CO₂-emissies met gemiddeld 8 tot 13 procent. Tot slot is minder parkeerruimte nodig; grof geschat kan 120.000 m² aan ruimte bespaard worden.

6. Conclusie

Deze rapportage is opgesteld om de lezer mee te nemen in de visie van Intermaris omtrent parkeren. Woningcorporatie Intermaris zet zich in voor de doelgroep met een gezamenlijk bruto jaarinkomen tot € 35.739. De verwachting is dat de toekomstige huurderssamenstelling in toenemende mate zal bestaan uit eenpersoonshuishoudens en met name ouderen. Eenpersoonshuishoudens hebben volgens het CBS een aanzienlijk lager autobezit dan meerpersoonshuishoudens. Daarnaast is in die analyse het inkomen van de huishoudens nog niet meegenomen als invloed op het hebben van een auto.

Intermaris heeft bezit in Purmerend en Hoorn. Beide gemeenten hebben een eigen vertaling van de parkeerkencijfers van het CROW. Gemeente Purmerend neemt de grootte van de woning als leidraad voor het bepalen van de parkeernorm. Hierin wordt wel onderscheid gemaakt met sociale huur, maar niet met de huishoudsamenstelling

Gemeente Hoorn neemt de prijs van de woning als een leidraad voor de bepaling van een parkeernorm. Echter wordt ook hier geen rekening gehouden met de huishoudsamenstelling en is er geen onderscheid tussen de parkeernorm (1,4) van een goedkope woning of een goedkoop appartement. Tot slot is bij beide gemeenten weinig oog voor de mogelijkheid dat bewoners in de sociale huur geen auto bezitten. Zelfs zonder het aandeel bezoekers komt de norm nog vaak boven één. De steekproef bij twee projecten in Hoorn geeft al aan dat vele bewoners geen gebruik maken van hun parkeerplaats bij de woning.

Vanuit gemeenten wordt daarnaast druk gelegd op het uitbreiden van de sociale woningvoorraad binnen de bestaande kaders van de stad. Hierbij lijkt het onvermijdelijk dat er op een andere manier wordt gekeken naar wonen en parkeren in de stad. Martien Das (Rijkswaterstaat) en Barend Jansen (Provincie Zuid Holland) pleiten voor een TOD-parkeernorm van 0,3, waarbij TOD staat voor Transit Oriented Development. Dat wil zeggen dat niet alleen auto's worden meegenomen in het opstellen van parkeernormen maar ook de bereikbaarheid van het openbaar vervoer (OV). Dit draagt ook bij aan de ambities van steden om mensen meer te laten bewegen en om milieueffecten van verkeer op klimaat te verlagen (Das & Jansen, 2016).

Daarnaast moeten ontwikkelaars en corporaties de vrijheid hebben om zelf te bepalen hoeveel woningen zij durven te verkopen of verhuren zonder parkeerplaats. Zorg er als gemeente alleen voor dat dit niet op de straat kan worden afgewenteld. Zo ontstaat er ruimte om te experimenteren met woonvormen die een andere oplossing bedenken voor het parkeren, zoals deelauto's.

Intermaris is afhankelijk van het parkeerbeleid van de gemeenten. De aanbeveling voor beide gemeenten is dan ook om de parkeerkencijfers lokaal te toetsen. In zowel de gemeente Purmerend als gemeente Hoorn zijn er gemiddeld 0,9 particuliere personenauto's per huishouden. Maar zoals eerder beschreven verschillen deze gemiddelden sterk voor buurten met hoge concentratie sociale huur en buurten met lage concentratie sociale huur.

Op basis van deze gegevens kan gesteld worden dat de bewoners van Intermaris veelal een lager gemiddeld autobezit hebben dan het gemiddelde 0,9 in Hoorn en Purmerend. Daarmee is een parkeernorm van 1,3 (schil, Purmerend) en 1,4 (goedkoop, Hoorn) een te hoge inzet voor deze doelgroep.

7. Literatuur

ANWB (2017) Is autorijden in de toekomst nog wel te betalen?

CBS (2017) Huishoudens in bezit van auto of motor. Gevonden via:
<http://statline.cbs.nl/StatWeb/publication/?VW=T&DM=SLNL&PA=81845NED&LA=NL>

CBS (2017) Nederlanders en hun auto.

CROW parkeerkencijfers 2012

CROW (2015) Zijn parkeerkencijfers hetzelfde als parkeernormen?

CROW (2017) Parkeren en gedrag

Das & Jansen (2016) Slimme mobiliteit vraagt om slimmere parkeernormen.

Friso de Zeeuw (2016) 'Gemeenten, kijk nog eens naar je parkeerbeleid'

Gemeente Purmerend (2016) Nota Parkeernormen Gemeente Purmerend 2016

Kaart 2 en 3: Gevonden via:
<http://www.arcgis.com/home/webmap/viewer.html?webmap=deb89baf9ab34411a03c29d50a47e38e&extent=-0.049,50.0318,11.981,54.0878>

Kaart 2.1: Gevonden via: <http://maps.amsterdam.nl/afwc/?LANG=nl>

Kaart 3.1: Gevonden via: <http://maps.objectvision.nl/hoorn/>

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2015) Mijn auto, jouw auto, onze auto.

Luipen (2012) Gebiedsgerichte aanpak parkeren spaart kosten en frustraties. CROW.

Niels Raat, AFWC. Gevonden via: <http://www.nul20.nl/dossiers/brede-steun-voor-strengere-parkeernormen>

Nota Parkeernormen Gemeente Purmerend 2016

Platform 31 (2015) Steden van waarde, perspectief voor stedelijke vernieuwing

Prognose 2015-2040: Concentratie in Steden, Provincie Noord-Holland

RIGO (2015) Woningbehoefteonderzoek Hoorn.