

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

Den Haag
Anna van Buerenplein 46
2595 DA Den Haag

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Eindhoven
Emmasingel 15
5611 AZ Eindhoven

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

Gemeente Nijkerk

Parkeervraag woningbouw Kerkplein Nijkerk

Afwijken vigerende parkeernorm

Datum 13 augustus 2019
Kenmerk 004943.20190813.N1.01
Eerste versie

1 Inleiding

Op de ontwikkellocatie Kerkplein in Nijkerk is de realisatie van een woningbouwplan inclusief parkeergarage voorzien. Voorheen was op de locatie een supermarkt gevestigd waarvan het pand nu leegstaat. Het plan voorziet in vrije sector koopwoningen en sociale huurappartementen voor de seniore doelgroep. De gemeente Nijkerk heeft Goudappel Coffeng gevraagd de parkeervraag van het bouwplan te bepalen. Tevens heeft de gemeente gevraagd om (1) beargumenteerd af te wijken van de gemeentelijke parkeernorm voor de sociale huurappartementen en (2) beargumenteerd af te wijken van het bezoekersdeel van de parkeernorm binnen deze ontwikkeling.

Onderdeel van het bouwplan is ook de realisatie van een parkeergarage. De gemeente Nijkerk is voornemens om 80 openbare parkeerplaatsen in de parkeergarage te realiseren ten behoeve van het centrum van Nijkerk (bezoekers en vergunninghouders). Tevens is de wens van de gemeente dat bezoekers van de te realiseren woningen gaan parkeren in de parkeergarage en dat bewoners van de vrije sector koopwoningen een parkeerplaats in de garage (of op maaiveld) kopen. Bezoekers in de parkeergarage moeten betalen om te parkeren. Ook op maaiveld (straatparkeren) geldt in de directe omgeving van de ontwikkellocatie betaald parkeren.

In hoofdstuk 2 wordt de parkeervraag van het bouwplan bepaald op basis van de gemeentelijke parkeernormering. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 onderzocht of beargumenteerd afgeweken kan worden van de parkeernorm voor de sociale huurappartementen. Hoofdstuk 4 gaat in op het afwijken van het bezoekersdeel van de parkeernorm.

2 Gemeentelijke parkeernormering

2.1 Aanpak

Voor de ontwikkeling van de woningen in Nijkerk, is de parkeervraag bepaald aan de hand van de gemeentelijke parkeernormen. De gemeente Nijkerk heeft haar parkeernormen opgenomen in de 'Nota Parkeernormen Nijkerk 2014'. De parkeervraag is berekend door het aantal woningen dat wordt gerealiseerd te vermenigvuldigen met de bijbehorende parkeernorm (het aantal benodigde parkeerplaatsen per woning). Conform de Nota Parkeernormen is de parkeernorm opgebouwd uit een gebruikersdeel en een bezoekersdeel. Per toepassing kunnen deze twee onderdelen leiden tot behoorlijk afwijkende eisen en in sommige gevallen vragen om verschillende oplossingen.

Dubbelgebruik van parkeerplaatsen tussen bewoners en bezoekers is in beginsel niet mogelijk. Uitgangspunt is dat bewoners van de vrije sector koopwoningen een parkeerplaats bij hun woning kopen voor in de parkeergarage of op maaiveld. Wanneer de bewoners van de sociale huurappartementen een auto bezitten dienen ze te parkeren op maaiveld. Bezoekers van alle woningen parkeren in de parkeergarage.

2.2 Uitgangspunten

Functieprogramma

Op basis van de ontvangen gegevens¹ is het functieprogramma bepaald. In totaal worden 30 sociale huurappartementen en 70 vrije sector koopwoningen gerealiseerd. In tabel 2.1 is het gehele functieprogramma opgenomen gespecificeerd naar onderdeel van het bouwprogramma.

onderdeel	type woning	aantal (woningen)
sociale huur	appartementen voor senioren doelgroep van 57 m ² GBO	15
	appartementen voor senioren doelgroep van 73 m ² GBO	15
vrije sector koop	rijwoningen en appartementen	70

Tabel 2.1: Functieprogramma woningbouwontwikkeling Kerkplein Nijkerk

Parkeernormen

In haar parkeernormen maakt de gemeente Nijkerk onderscheid naar verschillende stedelijkheidsgraden en stedelijke zones. Conform tabel 5.2 uit de Nota Parkeernormen betreft Nijkerk 'matig stedelijk gebied' en is de stedelijk zone van de ontwikkellocatie 'centrum'. Tabel 2.2 geeft de parkeernormen uit de hoofdfunctie 'Wonen' weer. In de parkeernormen wordt onderscheid gemaakt naar een bewoners- en bezoekersgedeelte.

¹ Per e-mail van Hendrik Visser d.d. 17 juli 2019

functie	parkeernorm centrum Nijkerk	aandeel bezoekers	eenheid
woning vrijstaand	1,7	0,3	pp per woning
woning twee-onder-een-kap	1,5	0,3	pp per woning
woning rijtjeswoning	1,3	0,3	pp per woning
woning appartement	1,3	0,3	pp per woning
serviceflat/aanleunwoning	0,6	0,3	pp per woning
kamerverhuur	0,6	0,2	pp per kamer

Tabel 2.2: Parkeernormen hoofdfunctie 'Wonen' gemeente Nijkerk

In tabel 2.3 is per type woning van het bouwplan de gehanteerde gemeentelijke parkeernorm opgenomen.

onderdeel	type woning	functie conform gem. beleid	parkeernorm
sociale huur	appartementen voor seniore doelgroep van 57 m ² GBO	woning appartement	1,3
	appartementen voor seniore doelgroep van 73 m ² GBO	woning appartement	1,3
vrije sector koop	rijwoningen en appartementen	woning rijtjeswoning en appartement	1,3

Tabel 2.3: Gehanteerde gemeentelijke parkeernormen woningbouwontwikkeling Kerkplein Nijkerk

2.3 Resultaat gemeentelijke parkeervraag

Aan de hand van het functieprogramma en de gehanteerde parkeernormen is de gemeentelijke parkeervraagberekening opgesteld. Het resultaat is opgenomen in tabel 2.4.

doelgroep	aantal woningen	parkeernorm	parkeervraag (aantal ppl)
bewoners sociale huur 57 m ² GBO	15	1,0	15
bewoners sociale huur 73 m ² GBO	15	1,0	15
bewoners vrije sector koop	70	1,0	70
bezoekers alle woningen	100	0,3	30
totaal			130

Tabel 2.4: Resultaat gemeentelijke parkeervraag woningbouwontwikkeling Kerkplein Nijkerk

Uit tabel 2.4 blijkt dat voor het bouwplan in totaal 130 parkeerplaatsen benodigd zijn. Voor bewoners van de sociale huurwoningen zijn 30 parkeerplaatsen benodigd, voor de bewoners van de vrije sector koopwoningen 70 parkeerplaatsen en voor de bezoekers van alle woningen 30 parkeerplaatsen.

3 Afwijken sociale huurappartementen

Bij de woningbouwontwikkeling in Nijkerk is sprake van een specifieke doelgroep. De 30 sociale huurappartementen zijn bedoeld voor seniore huishoudens (65+) met een lager dan gemiddeld inkomen. De verwachting is dat de specifieke doelgroep van deze appartementen een lager dan gemiddeld autobezit hebben. Omdat de gemeentelijke parkeernorm uitgaat van een gemiddelde situatie, is binnen deze studie onderzocht wat het effect is van de specifieke doelgroep op de parkeervraag. In de analyse is onder andere gebruik gemaakt van cijfers van het Centraal Bureau voor de Statistiek.

3.1 Doelgroep sociale huur en betaald parkeren

Verskillende onderzoeken laten zien dat daar waar voor parkeren betaald moet worden, het autobezit bij sociale huurwoningen zeer laag ligt. Uit de praktijk blijkt dat wanneer bij sociale huurwoningen betaald moet worden voor een parkeerplaats, de kosten snel te hoog zijn en hier geen gebruik van wordt gemaakt. Dit wordt onderschreven door onderzoek uit Utrecht², waar het gemiddelde autobezit bij huurwoningen in het centrumgebied circa 65 tot 70% lager ligt dan bij koopwoningen.

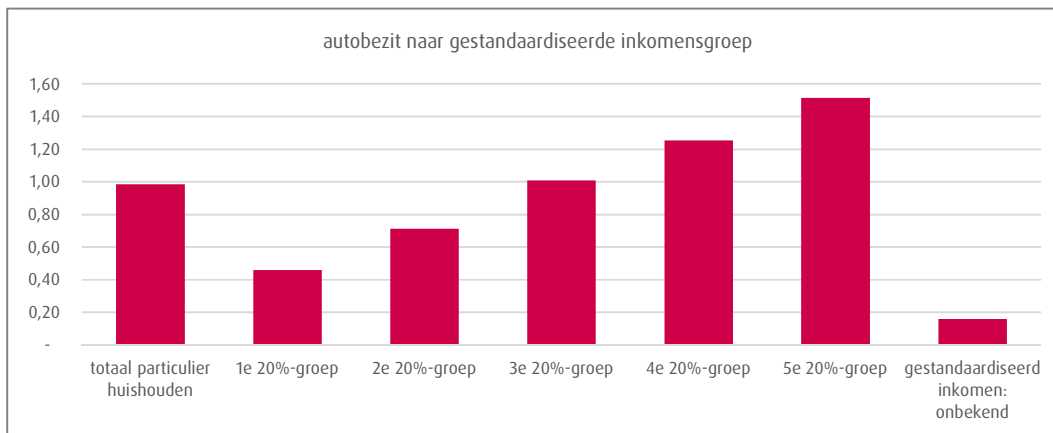


3.2 Doelgroep sociale huur en autobezit

De specifieke doelgroep sociale huur kent een lager dan gemiddeld autobezit. Sociale huurwoningen zijn woningen die voornamelijk aantrekkelijk zijn voor huishoudens uit lagere inkomensgroepen. Voor deze analyse is gebruik gemaakt van de tabel van CBS/Statline; 'Huishoudens in bezit van auto of motor; huishoudenkenmerken; 2015'³. Figuur 3.1 geeft het autobezit naar gestandaardiseerd inkomen weer.

² 'Parkeren in relatie tot (toekomstig) autobezit & -gebruik, BPD, 2018.

³ Aangenomen is dat huishoudens in de categorie 'drie of meer auto's', gemiddeld drie auto's bezitten.



Figuur 3.1: Autobezit per huishouden naar gestandaardiseerd inkomen, 2015

Uit gegevens van de rijksoverheid blijkt dat woningcorporaties 80% van de sociale huurwoningen die vrijkomen, dienen toe te wijzen aan huishoudens met een inkomen tot € 36.165,-. Van de woningen mag 10% naar huishoudens met een inkomen tussen € 36.165,- en € 40.349,- en 10% mag naar hogere inkomens. Alleen bewoners met een inkomen tot maximaal € 36.165,- komen in aanmerking voor de sociale huurwoningen binnen het plan. Voor deze analyse is gebruik gemaakt van de tabel van CBS/Statline; 'Inkomensgroepen; particuliere huishoudens naar diverse kenmerken'. Tabel 3.1 geeft de inkomensverdeling per huishouden weer. Hieruit blijkt dat inkomens tot € 36.165,- in de 1^e tot en met de 4^e 10%-inkomensgroep vallen (gelijk aan tweede 20% inkomensgroep in figuur 3.1).

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

Tabel 3.1: Hoogte inkomen per inkomensgroep

Toekomstige bewoners van de 30 sociale huurappartementen vallen dan in de eerste twee 20%-groepen. De verdeling van de bewoners over de eerste twee 20%-groepen is niet bekend. Ervan uitgaande dat alle bewoners in de tweede 20%-groep vallen, is het gemiddelde autobezit van de specifieke doelgroep 72% van het gemiddelde autobezit per huishouden (0,71 auto per huishouden ten opzichte van 0,99 auto per huishouden).

Uitgaande van deze sociale doelgroep van de te realiseren 30 sociale huurappartementen bedraagt de parkeervraag van bewoners 72% van de parkeervraag conform de gemeentelijke parkeernormen.

3.3 Resultaat parkeerbalans

In de voorgaande paragrafen is onderzocht wat het effect van de specifieke doelgroep van de ontwikkeling is op parkeervraag. Hetgeen leidt tot het volgende uitgangspunt:

- Uitgaande van de sociale doelgroep bedraagt de parkeervraag van bewoners van de te realiseren 30 sociale huurappartementen 72% van de parkeervraag conform de gemeentelijke parkeernormen. *Dit resulteert in een toegepaste parkeernorm van 1,02 parkeerplaats per woning waarvan 0,72 ppl per woning voor bewoners en 0,3 ppl per woning voor bezoek.*

In tabel 3.2 is de parkeervraag opgenomen waarbij rekening is gehouden met de specifieke doelgroep van de appartementen.

doelgroep	aantal woningen	parkeernorm	correctiefactor	parkeervraag (aantal ppl)
bewoners sociale huur 57 m ² GBO	15	1,0	72%	11
bewoners sociale huur 73 m ² GBO	15	1,0	72%	11
bewoners vrije sector koop	70	1,0	-	70
bezoekers alle woningen	100	0,3	-	30
totaal				122

Tabel 3.2: Resultaat parkeervraag specifieke doelgroep woningbouwontwikkeling Kerkplein Nijkerk

Voor de sociale huurappartementen kan afgeweken worden van de gemeentelijke parkeernorm. Uit tabel 3.2 blijkt dat voor het bouwplan in totaal 122 parkeerplaatsen benodigd zijn. Rekening houdend met de specifieke doelgroep zijn voor de sociale huurappartementen 22 parkeerplaatsen benodigd. Het aantal benodigde parkeerplaatsen voor de bewoners van vrije sector koopwoningen en de bezoekers blijft ongewijzigd.

4 Afwijken bezoekersdeel parkeernorm

Conform de Nota Parkeernormen is de parkeernorm opgebouwd uit een gebruikersdeel en een bezoekersdeel. Het bezoekersdeel bedraagt bij woningen 0,3 parkeerplaats per woning en bij kamerverhuur 0,2 parkeerplaats per kamer. Vanuit de praktijk blijkt dat een lagere parkeernorm voor bezoekers ook mogelijk is.

4.1 Vanuit de praktijk

Uit onderzoek van Spark⁴ blijkt dat in een middelgrote stad in Nederland in gereguleerd gebied en waarbij gebruik wordt gemaakt van een bezoekersregeling (bewoners moeten hun bezoek digitaal aan- en afmelden) 1 parkeerplaats voor bezoekers per 10 woningen zou volstaan. Dit betekent in theorie een parkeernorm van 0,1 parkeerplaats per woning voor bezoek. De gemeente Amsterdam hanteert bij nieuwbouwprojecten een parkeernorm van 0,1 parkeerplaats per woning voor bezoek. Vanwege het verschil in stedelijkheidsgraad en inwoneraantal is een vergelijk voor de gemeente Nijkerk niet realistisch, maar geeft wel aan dat er een bandbreedte binnen de bezoekersnorm mogelijk is.

De CROW-richtlijn van 0,3 parkeerplaats per woning is gebaseerd op de situatie waarbij bezoekers samen met bewoners parkeren in een straat met eengezinswoningen zonder dat er sprake is van gereguleerd parkeren. Uit praktijkervaring van Goudappel Coffeng blijkt dat in reguliere woonwijken het aandeel bezoekers van de geparkeerde auto's gemiddeld op 0,3 parkeerplaats per woning uitkomt.

Woningbouw Kerkplein Nijkerk

Cijfers over bezoekersparkeren zijn bekend maar er is te weinig onderzoek om harde conclusies hieruit te trekken. Wel wordt gesteld dat een beperking van de mogelijkheden en het opleggen van restricties resulteert in een lagere parkeernorm voor bezoekers van woningen. Hoe hoger het parkeertarief, hoe bewuster bezoekers een keuze maken in welk vervoersmiddel zij gebruiken. In een situatie waarbij het parkeertarief relatief hoog is volstaat een parkeernorm van 0,1 parkeerplaats per woning. In een reguliere woonwijk is een parkeernorm van 0,3 parkeerplaats per woning realistisch.

Hoe zit het dan met woningbouwontwikkeling Kerkplein? Doordat bezoekers moeten betalen voor het parkeren van hun auto zullen zij bewust de keuze maken voor het gebruik van de auto of het gebruiken van een ander vervoersmiddel zoals de fiets of het openbaar vervoer. Onbekend is of voor bezoekers een bezoekersregeling zal gelden. Daarom is het op basis van de huidige situatie in het planproces niet mogelijk om af te wijken van het bezoekersdeel van de parkeernorm.

⁴ Spark Update, Nieuwsbrief over parkeren, februari 2018.

4.2 Dubbelgebruik van parkeerplaatsen

Wel is het mogelijk om per saldo minder parkeerplaatsen bij het plan te hoeven realiseren, wanneer uit wordt gegaan van dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Dubbelgebruik van parkeerplaatsen houdt in dat de parkeerplaatsen als het ware als openbare parkeerplaatsen functioneren. Dit betekent dat iedereen op deze parkeerplaatsen mag parkeren. Hierna hebben we gekeken wat dit effect van dubbelgebruik is op het aantal benodigde parkeerplaatsen voor het bouwplan in de parkeergarage.

In deze paragraaf worden vier situaties gepresenteerd waarvoor berekend is hoeveel parkeerplaatsen benodigd zijn in de te realiseren parkeergarage. Uit deze berekening volgt de effectieve parkeernorm van bezoekers van de woningen. De volgende vier situaties zijn gepresenteerd:

1. Parkeergarage met dubbelgebruik.
2. Parkeergarage met vaste parkeerplaats voor bewoners vrije sector koop.
3. Parkeergarage met dubbelgebruik openbare parkeerplaatsen binnenstad en vergunninghouders.
4. Parkeergarage met vaste openbare parkeerplaatsen binnenstad en vergunninghouders.

Gehanteerde aanwezigheidspercentages

Ten behoeve van de berekening zijn aanwezigheidspercentages gehanteerd welke zijn opgenomen in tabel 4.1.

onderdeel	functie conform beleid	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
bewoners woningen	woningen bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
bezoekers woningen	woningen bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
openbare parkeerplaatsen voor bezoekers binnenstad en vergunninghouders	detailhandel	30%	60%	10%*	75%*	0%*	100%	0%*	0%*

* Vergunninghouders hebben een bewonersprofiel. Daarom is aangenomen dat in de avonden en in het weekend vergunninghouders een beroep doen op 40 parkeerplaatsen (waarover de aanwezigheidspercentages van bewoners zijn toegepast) met een maximum van in totaal 80 openbare parkeerplaatsen.

Tabel 4.1: Gehanteerde aanwezigheidspercentages conform Nota Parkeernormen

Situatie 1. Parkeergarage met dubbelgebruik

In deze situatie wordt uitgegaan dat alle doelgroepen van het bouwplan meedoen met dubbelgebruik van de parkeerplaatsen in de parkeergarage. In tabel 4.2 zijn per moment het aantal benodigde parkeerplaatsen opgenomen.

onderdeel	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
bewoners sociale huur 57 m ² GBO	5	5	10	9	11	6	9	8
bewoners sociale huur 73 m ² GBO	5	5	10	9	11	6	9	8
bewoners vrije sector koop	35	35	63	56	70	42	56	49
bezoekers alle woningen	3	6	24	21	0	18	30	21
totaal	49	52	106	94	92	73	103	85

Tabel 4.2: Aantal benodigde parkeerplaatsen parkeergarage Kerkplein Nijkerk situatie 1

Uit tabel 4.2 blijkt dat op het maatgevende moment (werkdagavond) 106 parkeerplaatsen benodigd zijn voor het bouwplan. Het aandeel bezoekers van de woningen van dit totaal aantal parkeerplaatsen bedraagt 24 parkeerplaatsen. Op basis van de te realiseren 100 woningen bedraagt de effectieve parkeernorm van bezoekers 0,24 parkeerplaats per woning.

Situatie 2. Parkeergarage met vaste parkeerplaats voor bewoners vrije sector koop

In deze situatie wordt aanvullend op de vorige situatie ervan uitgegaan dat de bewoners van de vrije sector koopwoningen een eigen parkeerplaats bij de woning kopen (= wens van de gemeente). Dit betekent dat deze doelgroep niet meedoet met het dubbelgebruik van parkeerplaatsen. In tabel 4.3 is de berekening opgenomen.

onderdeel	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
bewoners sociale huur 57 m ² GBO	5	5	10	9	11	6	9	8
bewoners sociale huur 73 m ² GBO	5	5	10	9	11	6	9	8
bewoners vrije sector koop	70	70	70	70	70	70	70	70
bezoekers alle woningen	3	6	24	21	0	18	30	21
totaal	83	86	114	109	92	100	118	107

Tabel 4.3: Aantal benodigde parkeerplaatsen parkeergarage Kerkplein Nijkerk situatie 2

Uit tabel 4.3 blijkt dat op het maatgevende moment (zaterdagavond) 118 parkeerplaatsen benodigd zijn voor het bouwplan. Het aandeel bezoekers van de woningen van dit totaal aantal parkeerplaatsen bedraagt 30 parkeerplaatsen. Op basis van de te realiseren 100 woningen is de effectieve parkeernorm van bezoek gelijk aan de vigerende parkeernorm, namelijk 0,3 parkeerplaats per woning.

Situatie 3. Parkeergarage met dubbelgebruik openbare parkeerplaatsen binnenstad en vergunninghouders

In deze situatie wordt aanvullend op de vorige situatie ervan uitgegaan dat de bewoners van de sociale huurappartementen op maaiveld parkeren en daarom niet meer onderdeel zijn van de berekening. De openbare parkeerplaatsen voor de binnenstad en vergunninghouders zijn toegevoegd aan de parkeergarage waarbij rekening is gehouden met het bewonersprofiel van vergunninghouders. In tabel 4.4 is de berekening opgenomen.

onderdeel	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
bewoners vrije sector koop	70	70	70	70	70	70	70	70
bezoekers alle woningen	3	6	24	21	0	18	30	21
openbare parkeerplaatsen voor bezoekers binnenstad en vergunninghouders	24	48	44	80	40	80	32	28
totaal	97	124	138	171	110	168	132	119

Tabel 4.4: Aantal benodigde parkeerplaatsen parkeergarage Kerkplein Nijkerk situatie 3

Uit tabel 4.4 blijkt dat op het maatgevende moment (koopavond) 171 parkeerplaatsen benodigd zijn voor het bouwplan. De momenten dat bezoekers van bewoners aanwezig zijn, verschilt van het centrumbezoek. Het aandeel bezoekers van de woningen van het totaal aantal parkeerplaatsen bedraagt 21 parkeerplaatsen. Op basis van de te realiseren 100 woningen bedraagt de effectieve parkeernorm van bezoekers 0,21 parkeerplaats per woning.

Situatie 4. Parkeergarage met vaste openbare parkeerplaatsen binnenstad en vergunninghouders

In deze situatie wordt aanvullend op de vorige situatie ervan uitgegaan dat in de parkeergarage geen dubbelgebruik van parkeerplaatsen plaatsvindt. In tabel 4.5 is de berekening opgenomen.

onderdeel	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
bewoners vrije sector koop	70	70	70	70	70	70	70	70
bezoekers alle woningen	3	6	24	21	0	18	30	21
openbare parkeerplaatsen voor bezoekers binnenstad en vergunninghouders	80	80	80	80	80	80	80	80
totaal	153	156	174	171	150	168	180	171

Tabel 4.5: Aantal benodigde parkeerplaatsen parkeergarage Kerkplein Nijkerk situatie 4

Uit tabel 4.5 blijkt dat op het maatgevende moment (zaterdagavond) 180 parkeerplaatsen benodigd zijn. Het aandeel bezoekers van de woningen van dit totaal

aantal parkeerplaatsen bedraagt 30 parkeerplaatsen. Op basis van de te realiseren 100 woningen is de effectieve parkeernorm van bezoek gelijk aan de vigerende parkeernorm, namelijk 0,3 parkeerplaats per woning.

4.3 Resume

In paragraaf 4.2 is voor een viertal situaties de effectieve parkeernorm van bezoekers van de woningen bepaald. Samengevat resulteert de berekening per situatie in de volgende effectieve parkeernorm van bezoekers:

1. In de situatie waarbij alle doelgroepen van het bouwplan gebruik maken van dezelfde parkeerplaatsen bedraagt de effectieve parkeernorm van bezoekers 0,24 parkeerplaats per woning.
2. In de situatie waarbij bewoners van de vrije sector koopwoningen een eigen parkeerplaats kopen en dus niet beschikbaar zijn voor dubbelgebruik is de effectieve parkeernorm van bezoekers gelijk aan de vigerende parkeernorm, namelijk 0,3 parkeerplaats per woning.
3. In de situatie waarbij bewoners van de sociale huurappartementen op maaiveld parkeren en 80 openbare parkeerplaatsen voor de binnenstad en vergunninghouders beschikbaar zijn voor dubbelgebruik, bedraagt de effectieve parkeernorm van bezoekers 0,21 parkeerplaats per woning.
4. In de situatie waarbij de 80 openbare parkeerplaatsen niet beschikbaar zijn voor dubbelgebruik is de effectieve parkeernorm van bezoekers gelijk aan de vigerende parkeernorm, namelijk 0,3 parkeerplaats per woning.

5 Conclusie

Uit het gehouden onderzoek worden de volgende conclusies getrokken:

- Op basis van de gemeentelijke parkeernormering zijn 130 parkeerplaatsen benodigd voor het bouwplan.
- Voor de sociale huurappartementen kan onderbouwd worden afgeweken van de gemeentelijk parkeernorm tot 0,72 parkeerplaats per woning voor het bewonersdeel. Uitgaande hiervan zijn voor het bouwplan 122 parkeerplaatsen benodigd.
- Een beperking van de mogelijkheden en het opleggen van restricties resulteert in een lagere parkeernorm voor bezoekers van woningen. Onbekend is of voor bezoekers een bezoekersregeling zal gelden. Daarom is het op basis van de huidige situatie in het planproces niet mogelijk om af te wijken van het bezoekersdeel van de parkeernorm.
- Wel is het mogelijk om per saldo minder parkeerplaatsen bij het plan te hoeven realiseren, wanneer uit wordt gegaan van dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Rekening houdend met dubbelgebruik zijn voor het bouwplan 106 parkeerplaatsen benodigd op het maatgevende moment (werkdagavond).
- Door toepassen van dubbelgebruik is de parkeernorm van bezoekers te reduceren tot 0,21 parkeerplaats per woning. Bezoekers kunnen gebruik maken van vrije parkeerplaatsen van bewoners of van de vrije openbare parkeerplaatsen voor de binnenstad en vergunninghouders. Dit betekent dat voor de parkeergarage met exclusieve parkeerplaatsen voor bewoners van de vrije sector koopwoningen en openbare parkeerplaatsen voor bezoekers van de binnenstad en vergunninghouders en bezoekers van alle woningen 171 parkeerplaatsen benodigd zijn.