

ir Sj Stienstra

---

Adviesbureau stedelijk verkeer bv

# AMSTELVEEN

**OLYMPIADE  
PARKEERBALANS**

## INHOUD

1 Inleiding	2
2 Uitgangspunten parkeren	3
2.1 Functioneel programma	3
2.2 Parkeren	4
3 Lagere parkeernormen middeldure huur- en koopwoningen	6
3.1 Doelgroepenbeleid	6
3.2 Autobezit in de gemeente Amstelveen	7
3.3 Parkeernormen en autobezit	10
3.4 Ontwikkelingen in autobezit	11
3.5 Parkeerbalans bij aangepaste parkeernorm middeldure woningen	13
3.6 Bezoekersparkeren	14
3.7 Deelautoplaatsen	15
4. Reservering van parkeerplaatsen	17
4.1 Parkeervraag en -aanbod	17
4.2 Reservering voor bewoners van koopwoningen en hun bezoekers	17
4.3 Regulering	18
5. Conclusies	19

## 1 Inleiding

In Amstelveen wordt door Provast op de locatie Startbaan 16 een woningbouwproject (Olympiade) ontwikkeld van 552 wooneenheden, waarvan 460 woningen in het middeldure segment. De woonblokken liggen op een verhoogd maaiveld. In het project is een parkeercapaciteit van 617 parkeerplaatsen voorzien, waarvan 480 parkeerplaatsen in een parkeergarage onder het verhoogd maaiveld, en 137 parkeerplaatsen op maaiveld.

In principe gelden voor nieuwbouwplannen de parkeernormen van de gemeente Amstelveen, die in dit geval, afhankelijk van de woningcategorie, variëren van 1,4 tot 2,0 parkeerplaatsen per woning. De gemeente Amstelveen streeft naar een vergroting van het aandeel middeldure woningen, en is -blijkens de door de gemeenteraad vastgestelde Startnotitie voor het nabije project Startbaan 8- bereid mee te werken aan een verlaagde parkeernorm voor deze woningen.

Ook voor Olympiade (Startbaan 16) heeft Provast de gemeente Amstelveen verzocht voor de middeldure woningen de verlaagde parkeernorm van 1,0 parkeerplaats per woning (inclusief bezoekersparkeren) te mogen toepassen. Daarbij spelen ook overwegingen als afnemend autobezit van de bewoners van deze woningen, de nabijheid van goede openbaar vervoersvoorzieningen, en de inzet van deelauto's een rol. De aanpassing van de parkeernorm dient evenwel goed onderbouwd te zijn, enerzijds om een passende parkeersituatie bij het project te realiseren, en tevens om overloop van parkeerdruk naar de omgeving te voorkomen.

In deze rapportage wordt de voorgestelde, realistisch toepasbare lagere parkeernorm nader onderbouwd, en wordt ingegaan op de vraag hoe om te gaan met het spanningsveld tussen enerzijds de wens om voor een deel van de woningen toegewezen parkeerplaatsen te realiseren, en anderzijds het gebruik van de beschikbare parkeercapaciteit te optimaliseren en overloop van parkeerders naar de in de omgeving gelegen woongebieden te voorkomen.

## 2 Uitgangspunten parkeren

### 2.1 Functioneel programma

Figuur 1 geeft een vogelvluchtimpresie van het project Olympiade:

*Figuur 1: vogelvluchtimpresie Olympiade*



Het project is gelegen in de Startbaanbuurt in het zuidwestelijk deel van Amstelveen, en ligt op loopafstand van een hoogwaardig openbaar vervoersaanbod (sneltramhalte Poortwachter, aansluiting op stedelijk busnetwerk Startbaan/ Beneluxbaan), waarmee alle belangrijke bestemmingen binnen de Amsterdamse agglomeratie goed bereikbaar zijn.

In totaal zijn 552 woningen voorzien, als volgt onderverdeeld:

*Tabel 1: Functioneel programma woningen*

Type	Aantal
middeldure woningen, middenhuur laag, tot € 900/mnd* (opp. 45 -90 m <sup>2</sup> )	270
middeldure woningen, middenhuur hoog, tot € 1100/mnd* (opp. 45 -90 m <sup>2</sup> )	88
middeldure woningen, koop (opp. 45 -70 m <sup>2</sup> )	102
vrije sector, koop (opp. < 100 m <sup>2</sup> )	52
vrije sector, koop (opp. 100 - 140 m <sup>2</sup> )	25
vrije sector, koop (opp. > 140 m <sup>2</sup> )	15
<b>Totaal:</b>	<b>552</b>

\*prijspeil 1-1-2018

## 2.2 Parkeren

### *Parkeercapaciteit*

In eerste instantie wordt er van uitgegaan dat voor de 194 koopwoningen (102 middelduur en 92 vrije sectorwoningen) toegewezen parkeerplaatsen worden gereserveerd in de parkeergarage onder het verhoogde maaiveld.

Bewoners van de huurwoningen en de bezoekers van zowel huur- als koopwoningen kunnen gebruik maken van de niet-toegewezen parkeerplaatsen in de parkeergarage en van de parkeerplaatsen op maaiveld. Een deel daarvan (gedacht wordt aan een tiental plaatsen) kan worden gereserveerd voor deelmobiliteit.

Overzicht parkeercapaciteit:

Gereserveerde parkeerplaatsen voor koopwoningen (bewonersparkeren)	
Alg. parkeerplaatsen (bewonersparkeren huurwoningen, bezoekersparkeren)	
Parkeergarage totaal:	480 pp
Maaiveld, alg. parkeerplaatsen:	137 pp
Totale parkeercapaciteit (incl. 10 pp voor deelmobiliteit)	617 pp

NB: de onderverdeling en beheer van de parkeeraccommodaties vormt onderdeel van het advies. Hierop wordt later in deze rapportage nader op teruggekomen.

### *Parkeerregime*

De ontwikkeling ligt in een zone met ongereguleerd (gratis) parkeren. De parkeercapaciteit van Olympiade zal in principe voldoende capaciteit moeten bieden om de parkeervraag van bewoners en bezoekers te kunnen opvangen (zonder bijkomende kosten), om te voorkomen dat parkeerders uitwijken naar omliggende gebieden met gratis parkeren. Daarom zal in de prijs van iedere woning -volgens gemeentelijk beleid- (het recht op) 1 parkeerplaats worden verdisconteerd. Voor de koopwoningen streeft Provast er naar voor deze woningen een toegewezen (eigen) parkeerplaats te bieden.

### *Gemeentelijke parkeernormen*

De gemeente heeft, in de Nota Parkeernormen 2016<sup>1</sup>, de volgende parkeernormen voor woningen vastgelegd:

Woning groot (opp. > 140 m <sup>2</sup> ):	2,0 pp/woning
Woning middel (opp. 100 - 140 m <sup>2</sup> ):	1,7 pp/woning
Woning klein (opp. < 100 m <sup>2</sup> ):	1,4 pp/woning

Blijkens bijlage 3 (aanwezigheidspercentages) van de Nota Parkeernormen maakt de gemeente, zoals ook elders gebruikelijk, onderscheid in bewonersparkeren en bezoekersparkeren. Hoewel dit in de nota niet expliciet wordt vermeld gaan we er van uit dat in de parkeernormen een aandeel van 0,3

---

<sup>1</sup> Nota parkeernormen 2016; gemeente Amstelveen, december 2015

pp/ woning voor bezoekersparkeren is opgenomen, de waarde die daarvoor ook door CROW wordt aangehouden<sup>2</sup>. Ook op de omvang van het bezoekersparkeren wordt in het advies nader ingegaan.

Aldus worden de gemeentelijke parkeernormen nader uitgesplitst:

Bewonersparkeren:

Woning groot (opp. > 140 m<sup>2</sup>): 1,7 pp/woning

Woning middel (opp. 100 - 140 m<sup>2</sup>): 1,4 pp/woning

Woning klein (opp. < 100 m<sup>2</sup>): 1,1 pp/woning

Bezoekersparkeren 0,3 pp/woning

Toepassing van deze parkeernormen op het functioneel programma van het project Olympiade, rekening houdend met de voor bewoners en bezoekers toepasbare aanwezigheidspercentages, laat zien dat er een spanning bestaat tussen het op basis van de gemeentelijke parkeernormen vereiste aantal parkeerplaatsen (694) en de geprojecteerde parkeercapaciteit (617), zie tabel 2a. De bij deze en volgende berekeningen toegepaste aanwezigheidspercentages (conform de kengetallen van CROW) zijn weergegeven in tabel 2b:

Tabel 2a: Doorrekening parkeervraag op basis van gemeentelijke parkeernormen:

PARKEERBALANSWERKDAG					ZATERDAG				ZONDAG			
	aantal	norm	P max		ochtend	middag	avond	koopav.	nacht	middag	avond	middag
middelduur huur	358	1.1	393.8		196.9	196.9	354.4	315.0	393.8	236.3	315.0	275.7
middelduur koop	102	1.1	112.2		56.1	56.1	101.0	89.8	112.2	67.3	89.8	78.5
vrije sector klein	52	1.1	57.2		28.6	28.6	51.5	45.8	57.2	34.3	45.8	40.0
vrije sector middel	25	1.4	35		17.5	17.5	31.5	28.0	35.0	21.0	28.0	24.5
vrije sector groot	15	1.7	25.5		12.8	12.8	23.0	20.4	25.5	15.3	20.4	17.9
WO koop bezoek	194	0.3	58.2		5.8	11.6	46.6	40.7	0.0	34.9	58.2	40.7
WO huur bezoek	358	0.3	107.4		10.7	21.5	85.9	75.2	0.0	64.4	107.4	75.2
WONEN Subtot.	552		623.7		312	312	562	499	624	375	499	437
BEZOEK Subtot.	552		165.6		17	33	132	116	0	99	166	116
TOTAAL					329	345	694	615	624	474	665	553

Tabel 2b: Aanwezigheidspercentages:

		WERKDAG					ZATERDAG		ZONDAG
		ochtend	middag	avond	koopav.	nacht	middag	avond	middag
wonen	bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
	bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%

Er zijn echter gerede aanleidingen om, gezien de beoogde doelgroepen voor de woningen en daaraan verbonden ontwikkelingen met betrekking tot autobezit en -gebruik, op onderdelen af te wijken van deze algemene parkeernormen. In het volgende hoofdstuk wordt dat nader uitgewerkt.

<sup>2</sup> Toekomstbestendig parkeren, van parkeerkcijfers naar parkeernormen; CROW-publicatie 381, Ede, 2018. Ook in eerdere publicatie van parkeerkcijfers (2012) werd de waarde 0,3 aangehouden.

## 3 Lagere parkeernormen middeldure huur- en koopwoningen

### 3.1 Doelgroepenbeleid

De gemeente Amstelveen hanteert ten aanzien van sociale en middeldure huurwoningen een doelgroepenbeleid<sup>3</sup>. Er worden drie categorieën woningen onderscheiden:

- ✓ Sociale huurwoningen, maximale huur € 710,68 per maand (prijspeil 2018);
- ✓ Middeldure huurwoningen, laag segment, maximale huur € 900 per maand (prijspeil 2018);
- ✓ Middeldure huurwoningen, hoog segment, maximale huur € 1100 per maand (prijspeil 2018).

Als doelgroep voor sociale huurwoningen worden aangemerkt huishoudens met een maximaal inkomen € 44.360 (prijspeil 2018). Voor middeldure huurwoningen in het lage segment geldt als doelgroep huishoudens met een inkomen tot maximaal 1,5 keer de DAEB-norm, op basis van prijspeil 2018 is dat € 55.197. Voor de doelgroep voor middeldure huurwoningen in het hoge segment wordt een inkomensgrens van maximaal 2 keer de DAEB-norm aangehouden.

De categorie bewoners waarvoor de middeldure woningen een rol zullen vervullen zullen vooral de (lagere) middeninkomens zijn. Wanneer we kijken naar het autobezit naar inkomensklassen is een duidelijk verband vast te stellen tussen inkomensklasse en autobezit:

Het CBS geeft data voor autobezit<sup>4</sup> per huishouden voor gestandaardiseerde inkomens. Hierin worden schaalvoordelen die het gevolg zijn van het voeren van een gemeenschappelijke huishouding door middel van equivalentiefactoren verrekend, waardoor alle inkomens worden herleid tot het inkomen van een eenpersoonshuishouden (het gestandaardiseerd inkomen). Het autobezit wordt door het CBS gegeven per 20%-groep van gestandaardiseerde inkomens. De inkomensgrenzen die in het doelgroepenbeleid van de gemeente Amstelveen worden gehanteerd met betrekking tot de potentiële bewoners van een middeldure huurwoning variëren dan circa van het midden van de tweede tot het midden van de derde 20%-groep (30%-50%).

In tabel 1 worden de resultaten voor het autobezit per 20%-inkomensgroepen weergegeven. In de laatste kolom wordt op basis van die gegevens het gemiddeld autobezit per huishouden per 20%-groep geraamd.

Tabel 3: Huishoudens in bezit van auto per inkomensgroep (Nederland)

gestandaardiseerde inkomensgroep	Huishoudens in bezit van auto			Gemiddeld autobezit per huishouden
	één voertuig	twee voertuigen	Drie of meer voertuigen	
1 <sup>e</sup> 20%-groep	31,5%	5,2%	1,3%	0,46
2 <sup>e</sup> 20%-groep	51,1%	8,0%	1,4%	0,72
3 <sup>e</sup> 20%-groep	59,9%	16,4%	2,7%	1,01
4 <sup>e</sup> 20%-groep	55,8%	27,0%	5,2%	1,26
5 <sup>e</sup> 20%-groep	44,8%	37,4%	10,6%	1,52
Alle huishoudens	48,2%	18,8%	4,2%	0,99

Op grond hiervan is te verwachten dat het autobezit voor de bewoners van de middeldure woningen iets (circa 15%) onder het gemiddelde autobezit voor de gemeente zal uitkomen.

<sup>3</sup> Verordening doelgroepen woningbouw Amstelveen 2018

<sup>4</sup> Uit de toelichting van CBS op deze tabel blijkt dat dit inclusief gebruik van lease-auto's is.

### 3.2 Autobezit in de gemeente Amstelveen

Het gemiddeld autobezit, gerelateerd aan particulier (personenauto-)bezit per huishouden bedroeg in Amstelveen in 2017 0,88 auto/ huishouden. De verschillen per wijk zijn af te lezen in tabel 4.

Tabel 4: Autobezit Amstelveen per wijk (2017, bron: CBS)<sup>5</sup>

Wijk	wijknr	Gemiddeld autobezit per huishouden
Amstelveen	totaal	0.88
Randwijck	0100	0.81
Patrimonium	0200	0.97
Elsrijk	0300	0.88
Stadshart	0400	0.68
Uilenstede, Kronenburg	0500	0.11
Bankras, Kostverloren	0600	0.77
Buitengebied Noord	0700	1.51
Keizer Karelpark	0800	1.09
Groenelaan	0900	0.69
Waardhuizen, Middenhoven	1000	0.94
Bovenkerk - Westwijk N.	1100	1.01
Westwijk Zuid	1200	1.15
Buitengebied Zuid	1300	1.90

Bron: CBS,2020

Daarmee ligt het autobezit in Amstelveen lager dan gemiddeld in andere gemeenten met eenzelfde verstedelijkingsgraad in Nederland. De gemeente Amstelveen valt op basis van de adressendichtheid in de categorie gemeenten met stedelijkheidsgraad 'sterk stedelijk'. Het gemiddeld autobezit in sterk stedelijke gemeenten bedraagt circa 0,97 auto's per huishouden.

Amstelveen kent goede openbaar vervoers- en fietsverbindingen binnen de agglomeratie Amsterdam, daardoor is de noodzaak voor autobezit lager.

Voor de directe omgeving van het project Olympiade, gelegen in de Startbaanbuurt in de wijk Keizer Karelpark, is ook het gemiddeld autobezit op buurtniveau uitgewerkt. De resultaten daarvan zijn weergegeven in tabel 5 (volgende pagina):

<sup>5</sup> Voor de basisinformatie voor deze tabel gebruikt CBS de data voor aantallen personenauto's op naam van particulieren, inclusief voertuigen van kleine bedrijven, maar exclusief lease-auto's.



Tabel 5: Autobezit Amstelveen omgeving Startbaanbuurt, op buurtniveau (2017, bron: CBS)

Buurt	buurtnr	Gemiddeld autobezit per huishouden
Amstelveen	totaal	0.88
Keizer Karelpark		
Oude Dorp	0801	0.98
Kastanjebuurt	0802	0.98
Van der Leekbuurt	0803	2.82
Populierenbuurt	0804	0.72
Augustinuspark	0805	0.56
Startbaanbuurt	0806	1.07
Groenelaan		
Langerhuize	0901	0.57
Alpen Rondwegbuurt	0902	0.76
In de Wolkenbuurt	0903	0.68
Watercirkelbuurt	0904	0.71
Kringloopbuurt	0905	0.70
Waardhuizen, Middenhoven		
Beroepenbuurt	1001	1.11
Hemelichamenbuurt	1002	0.89
Punterbuurt	1003	0.88
Molenbuurt	1004	0.92
Galjoenbuurt	1005	0.99
Bovenkerk - Westwijk N.		
Bovenkerk	1101	1.05
Betsy Perkbuur	1103	0.88
Legmeer	1104	1.96

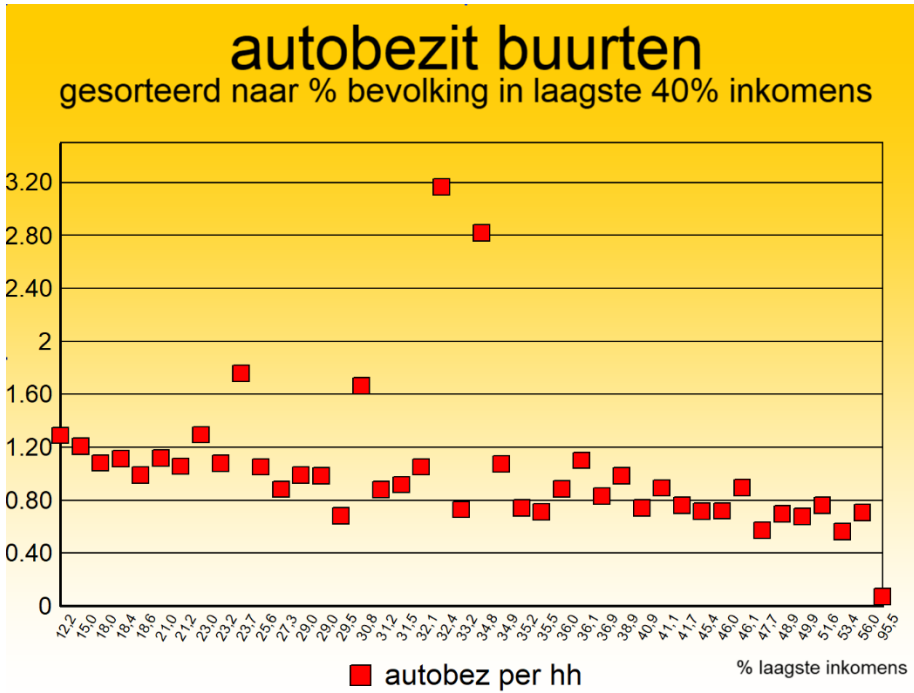
Hierin is te zien dat de Startbaanbuurt een hoger dan gemiddeld autobezit laat zien. Het vermoeden bestaat dat het sterk gemêleerd karakter van de buurt, met o.a. veel grondgebonden eensgezinswoningen, hier van invloed is. De buurt heeft zowel een relatief groot aandeel (27,5%) inkomens die vallen in de hoogste 20%-inkomenscategorie, als ook een niet onaanzienlijk deel (34,9%) inkomens in de laagste 40%-inkomenscategorie. Een groot aantal van de toekomstige bewoners van het project Olympiade valt naar verwachting in de laatstgenoemde categorie.

Een nadere analyse van het autobezit per buurt toont aan dat er een duidelijk verband bestaat tussen het gemiddeld autobezit in een buurt en de inkomensverdeling in de buurt. Naarmate het aantal huishoudens met een inkomen in de laagste 40% inkomens in een buurt hoger is, is er in de buurt sprake van een lager gemiddeld autobezit. Deze inkomenscategorieën zijn de huishoudens die vallen binnen de bewonersgroepen die binnen het doelgroepenbeleid van de gemeente Amstelveen in aanmerking komen voor sociale en middeldure huurwoningen.

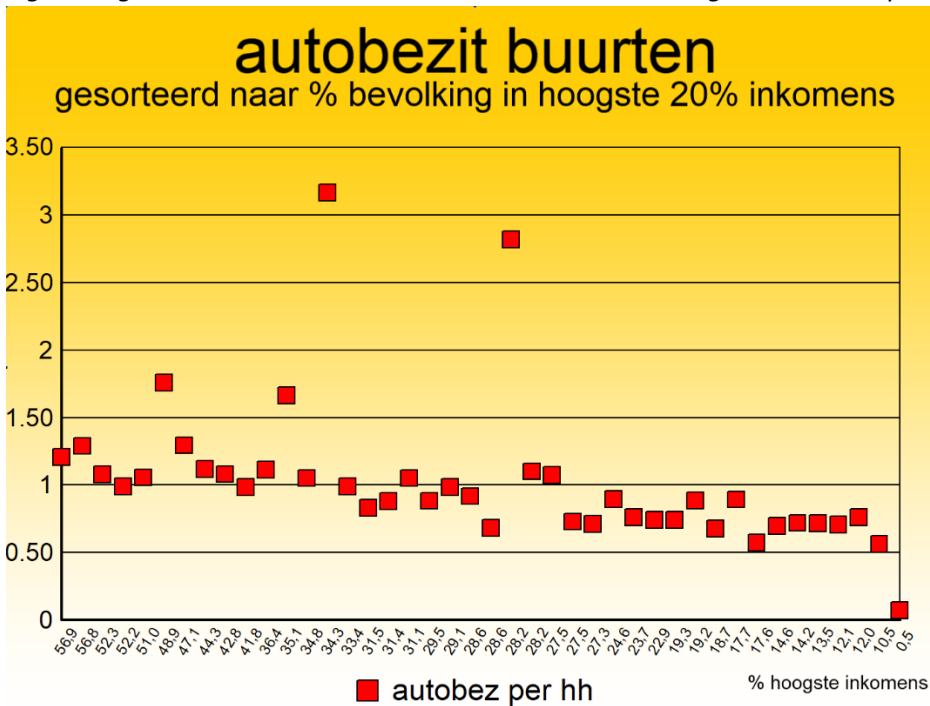
Figuur 2 laat zien dat in de buurten waar een relatief kleiner deel van de inkomens valt in de laagste 40% inkomens het gemiddeld autobezit hoger ligt dan 1 per huishouden. Bij een hoger aandeel lagere inkomens daalt het gemiddeld autobezit naar waarden onder de 0,8 auto per huishouden.

Figuur 3 toont de contramal hiervan, bij een relatief groter aandeel hogere inkomens is ook het gemiddelde autobezit per huishouden hoger.

Figuur 2: gemiddeld autobezit Amstelveen naar aandeel lagere inkomens per buurt



Figuur 3: gemiddeld autobezit Amstelveen naar aandeel hogere inkomens per buurt



### 3.3 Parkeernormen en autobezit

Het autobezit in Amstelveen is met 0,88 auto's per huishouden lager dan gemiddeld in andere gemeenten met eenzelfde verstedelijkingsgraad in Nederland. Het gemiddeld autobezit in sterk stedelijke gemeenten bedraagt circa 0,97 auto's per huishouden.

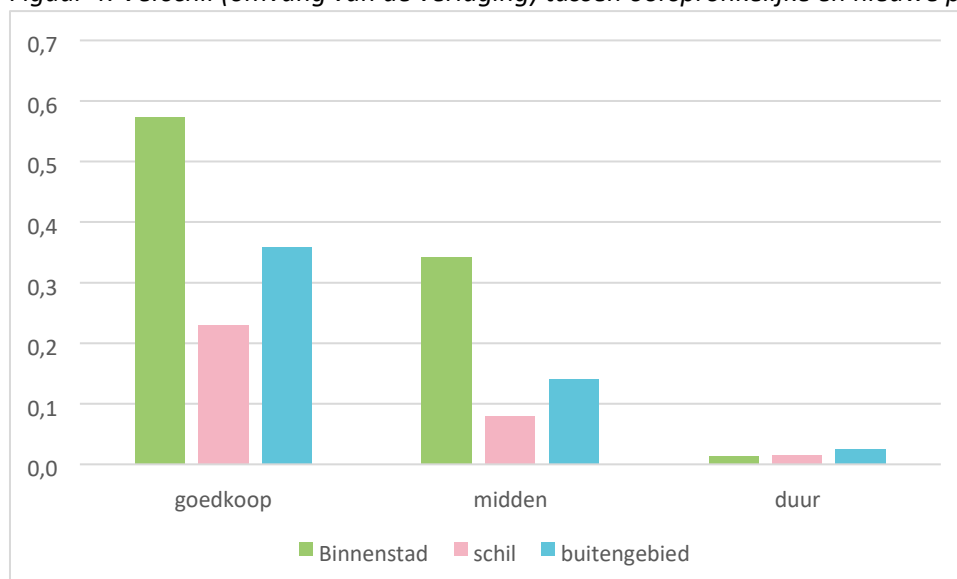
De gemeentelijke parkeernormen voor wonen liggen daarentegen juist hoger dan de gemiddelde waarden (voor appartementen) op basis van de meest recente CROW-parkeerkentallen. De gemeentelijke parkeernormen voor woningen zijn overigens ook aanmerkelijk minder gedifferentieerd dan de CROW-parkeerkentallen, die een groter aantal verschillende woningtypen onderscheiden. Dit is een indicatie dat niet in alle gevallen de parkeernormen (voor woningen) in voldoende mate aansluiten op het feitelijke autobezit in de gemeente.

Dit spanningsveld doet zich in meerdere gemeenten voor. Een bekend voorbeeld is de gemeente Haarlem. Omdat het sterke vermoeden bestond dat m.n. voor sociale woningbouw te hoge parkeernormen van kracht waren in verhouding tot het feitelijke autobezit bij deze categorie woningen heeft de gemeente Haarlem een gemeentebreed onderzoek uitgevoerd naar autobezit/parkeerdruk bij sociale woningbouwlocaties<sup>6</sup>. Daaruit bleek inderdaad dat de parkeernorm voor sociale woningbouw kon worden verlaagd.

Door de verlaging van de parkeernorm voor sociale woningbouw ontstond daardoor echter een scheve verhouding met de parkeernormen voor overige woningcategorieën. Om die reden is het onderzoek uitgebreid naar het feitelijk autobezit bij de verschillende categorieën woningtypen en locatiekenmerken, in relatie tot de voor die categorie geldende parkeernormen<sup>7</sup>.

Dit onderzoek in Haarlem toonde aan dat de daar gehanteerde parkeernormen in veel gevallen te hoog (en in sommige gevallen veel te hoog) waren in vergelijking met het feitelijk autobezit in de gemeente. Naar aanleiding daarvan heeft de gemeente Haarlem in 2019 haar parkeernormen voor woningbouw aangepast aan de feitelijke, op grond van het autobezit aangetoonde, parkeerbehoefte. Figuur 4 geeft een beeld van de omvang van de aanpassingen in de parkeernormen.

*Figuur 4: Verschil (omvang van de verlaging) tussen oorspronkelijke en nieuwe parkeernorm Haarlem*



<sup>6</sup> Van onbetaalbare parkeerplek naar betaalbare woning, Een analyse naar de parkeerbehoefte bij sociale huurwoningen; gemeente Haarlem, 2017

<sup>7</sup> Analyse naar autobezit in Haarlem 2018; gemeente Haarlem, november 2018

Ook in andere gemeenten worden stappen ondernomen om een gedifferentieerder, meer op de doelgroep afgestemde, passende parkeereis uit te werken<sup>8</sup>.

### 3.4 Ontwikkelingen in autobezit

Voor de middeldure woningen wordt, gelet op het doelgroepenbeleid van de gemeente Amstelveen, er van uitgegaan dat de inkomens van de toekomstige bewoners overwegend vallen binnen de in het doelgroepenbeleid genoemde categorieën. In de voorgaande paragrafen is gebleken dat daarmee ook een relatief lager autobezit is te verwachten.

Daarnaast blijkt uit reacties van makelaars<sup>9</sup> dat zij verwachten dat de toekomstige bewoners vooral jongeren zijn die aan het begin van hun maatschappelijke carrière staan. Het gaat dan om starters en young professionals, early adopters die in hun lifestyle openstaan voor nieuwe ontwikkelingen als minder autogerichte mobiliteit, circulaire economie, etc. Velen van hen zullen zich naar hun werklocatie binnen de Amsterdamse agglomeratie verplaatsen met fiets of openbaar vervoer.

Onderzoeksresultaten geven een indicatie dat velen -en met name deze jongere generaties- tegenwoordig in hun vervoersgedrag minder op de auto zijn georiënteerd dan hun leeftijdsgenoten in het verleden. Deze omslag is al in de eerste jaren van deze eeuw ingezet, en kan daardoor niet alleen worden verklaard uit de stagnerende economische ontwikkeling rond 2008. Van Wee geeft als een mogelijke verklaring dat jongeren van nu minder status ontlenen aan het bezit van een auto. De trein lijkt populairder te zijn geworden onder jongeren, mogelijk vanwege de mogelijkheid om voortdurend online te zijn<sup>10</sup>.

Deze ontwikkeling wordt niet alleen in Nederland geconstateerd, maar lijkt algemeen te zijn in meerdere Westeuropese landen. Onderzoek laat zien dat jongeren (twintigers, jonge dertigers) minder auto's bezitten dan voorgaande generaties, een lager autogebruik kennen, en vaker gebruik maken van verschillende vervoerwijzen (multimodality). Vooral bij jonge mannen zijn deze veranderingen waarneembaar, waardoor het verschil in vervoersgedrag tussen mannen en vrouwen bij jongeren veel kleiner is geworden. Als mogelijke oorzaken worden genoemd een structurele verandering in de populatie (hoger opleidingsniveau, meer in stedelijke woonomgevingen, afnemende arbeidsparticipatie in deze leeftijdsgroepen, latere gezinsvorming) en gedragsveranderingen (als gevolg van bijvoorbeeld hogere benzineprijzen, parkeer- en verkeerscongestie, OV-studentenkaarten, opkomst van car-sharing en ICT)<sup>11</sup>.

Uit een analyse van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) blijkt inderdaad dat ook in Nederland de jongvolwassenen (18-29 jaar) tussen 1995 en 2009 minder (auto-)mobiel zijn geworden, zowel voor het aantal verplaatsingen als voor het kilometrage<sup>12</sup>. De afgenomen automobilititeit van jongvolwassenen is het sterkst zichtbaar onder degenen die in stedelijke gebieden wonen. Zij gebruiken de auto minder en maken meer verplaatsingen met fiets en openbaar vervoer dan leeftijdsgenoten in 1995<sup>13</sup>.

---

<sup>8</sup> Zie bijvoorbeeld: Parkeerkencijfers vertalen naar parkeernormen, hoe doe je dat?; Drs. Christian Ratering (gemeente Nieuwegein), Vexpansie 2018 #4

<sup>9</sup> Zie bijvoorbeeld memo's van CBRE d.d. 18 november 2019, Lunshof Makelaardij (ongedateerd), FRIS Research & Consultancy (12 november 2019)

<sup>10</sup> Er is iets gaande in de mobiliteit van jongeren; interview met prof. Bert van Wee (TU Delft) in Bijlage Trends 2013, Verkeerskunde, december 2012

<sup>11</sup> A new generation: travel trends among young Germans and Britons; Tobias Kuhminhof (universiteit Karlsruhe), Ralph Bühler (School of Public and International Affairs, USA), Joyce Dargay (University of Leeds), Transportation Research Board Annual Meeting 2011

<sup>12</sup> Mobiliteitsbalans 2012; KiM Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, november 2012

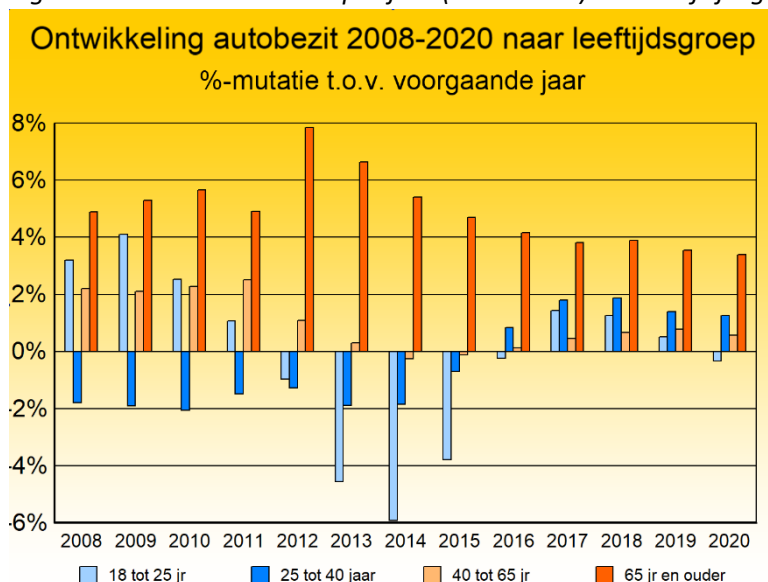
<sup>13</sup> Niet autoloos, maar auto later; KiM Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, mei 2014

Deze trend is aan het begin van het afgelopen decennium ook ingezet bij andere leeftijdsgroepen. In de leeftijdsgroepen tot 40 jaar werd in 2016, vergeleken met 2005, minder vaak gebruik gemaakt van de auto als vervoermiddel. Wel is in die periode de gemiddelde afstand per rit toegenomen. Door de leeftijdsgroep 40 tot 60 jaar is in die periode het gebruik van auto voor woon-werkverkeer weliswaar toegenomen, maar voor andere verplaatsingsmotieven is voor deze groep in de periode 2005 -2016 het aantal keren dat daarvoor de auto werd gebruik eveneens afgenomen<sup>14</sup>.

Situationele factoren (toename aantal studerende, wonen in een stedelijke omgeving) spelen hierbij een rol. De mate waarin de doelgroepen beschikken over een rijbewijs is daarentegen niet significant veranderd, en biedt daarmee dus geen verklaring voor de afgenomen automobilititeit.

Uit een analyse van data over autobezit naar leeftijdsklasse blijkt dat de eerder geconstateerde lagere automobilititeit zich ook vertaalt in dalend autobezit. Vergeleken met het voorgaande jaar is het autobezit van de diverse bevolkingsgroepen tussen 2005 en 2015 overwegend dalend, vooral bij de jongere leeftijdscategorieën (zie figuur 5). Sinds 2016 is de ontwikkeling relatief stabiel, met vooral in de oudere leeftijdscategorie (mobielere senioren) een geleidelijke groei.

Figuur 5: Mutatie autobezit per jaar (2008-2020) naar leeftijdsgroep (bron: CBS, 2020)



Recent publiceerde het CBS de nieuwste gegevens over het aantal auto's in Nederland. Daarin werd geconstateerd dat landelijk gezien het aantal auto's was toegenomen ten opzichte van 2019, en sneller was gegroeid dan het aantal inwoners van Nederland<sup>15</sup>.

Bij nadere analyse blijkt dat -gekoppeld aan het aantal huishoudens- het autobezit per huishouden slechts marginaal is veranderd. Regionaal zijn er wel verschillen, in de meer verstedelijkte provincies is het autobezit per huishouden vrijwel gelijk gebleven, in de meer rurale gebieden is wel enige toename te bespeuren (zie tabel 6).

<sup>14</sup> Mobiliteitsbeeld 2017; KiM Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, 2017

<sup>15</sup> Autopark groeit sterker dan bevolking, CBS, 6 maart 2020

Tabel 6: Ontwikkeling autobezit regionaal (2014-2020)

autobezit per huish.	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Groningen	0.90	0.90	0.90	0.91	0.92	0.95	0.95
Friesland	1.07	1.08	1.09	1.10	1.11	1.13	1.15
Drenthe	1.18	1.18	1.19	1.19	1.20	1.22	1.23
Overijssel	1.11	1.11	1.12	1.12	1.14	1.15	1.05
Flevoland	1.97	1.96	2.01	2.02	2.08	2.16	2.15
Gelderland	1.08	1.08	1.09	1.09	1.11	1.12	1.12
Utrecht	1.11	1.11	1.12	1.12	1.14	1.15	1.20
Noord-Holland	0.87	0.87	0.88	0.88	0.89	0.89	0.89
Zuid-Holland	0.91	0.90	0.91	0.92	0.92	0.93	0.93
Zeeland	1.12	1.13	1.13	1.14	1.15	1.17	1.17
Noord-Brabant	1.19	1.19	1.20	1.20	1.21	1.21	1.22
Limburg	1.08	1.08	1.08	1.09	1.10	1.11	1.11

### 3.5 Parkeerbalans bij aangepaste parkeernorm middeldure woningen

De voorgaande paragrafen tonen aan dat er zeker aanleiding is om voor de middeldure woningen een aangepaste parkeernormering te hanteren. Parallel aan Startbaan 8 is het voorstel ook voor Olympiade uit te gaan van een parkeernorm van 1,0 parkeerplaats per middeldure woning (inclusief 0,3 voor bezoekersparkeren).

Wanneer de parkeernorm voor bewonersparkeren voor de middeldure (huur- en koop-)woningen aldus wordt verlaagd leidt dat (met inachtneming van de toepasselijke aanwezigheidspercentages, zie tabel 2b) tot het volgende effect op de parkeervraag (zie tabel 7):

Tabel 7: Omvang en samenstelling parkeervraag bij toepassing aangepaste parkeernorm voor middeldure woningen.

PARKEERBALANS				WERKDAG						ZATERDAG		ZONDAG
		aantal	norm	P max	ochtend	middag	avond	koopav.	nacht	middag	avond	middag
middelduur	huur	358	0.7	250.6	125.3	125.3	225.5	200.5	250.6	150.4	200.5	175.4
middelduur	koop	102	0.7	71.4	35.7	35.7	64.3	57.1	71.4	42.8	57.1	50.0
vrije sector	klein	52	1.1	57.2	28.6	28.6	51.5	45.8	57.2	34.3	45.8	40.0
vrije sector	middel	25	1.4	35	17.5	17.5	31.5	28.0	35.0	21.0	28.0	24.5
vrije sector	groot	15	1.7	25.5	12.8	12.8	23.0	20.4	25.5	15.3	20.4	17.9
WO koop	bezoek	194	0.3	58.2	5.8	11.6	46.6	40.7	0.0	34.9	58.2	40.7
WO huur	bezoek	358	0.3	107.4	10.7	21.5	85.9	75.2	0.0	64.4	107.4	75.2
WONEN	subtot.	552		439.7	220	220	396	352	440	264	352	308
BEZOEK	subtot.	552		165.3	17	33	133	116	0	100	166	116
TOTAAL					237	253	529	468	440	364	518	424

Bij toepassing van de aangepaste parkeernorm voor middeldure woningen bedraagt de totale parkeervraag 529 parkeerplaatsen op het drukste moment, de werkdagavond. Dat is ruim lager dan de geprojecteerde parkeercapaciteit van 617 parkeerplaatsen. Er moet echter ook rekening mee worden gehouden dat het in het voornemen ligt een deel van de parkeercapaciteit te reserveren voor vaste gebruikers. De mogelijkheden van dubbelgebruik van parkeerplaatsen worden daardoor geremd. Op de effecten daarvan wordt ingegaan in hoofdstuk 4.

### 3.6 Bezoekersparkeren

Gebruikelijk wordt in de parkeernormen voor woningen, naast het bestanddeel voor het parkeren van de eigen auto, ook een aandeel van 0,3 parkeerplaats per woning gereserveerd voor bezoekersparkeren. Ook Amstelveen heeft deze waarde in zijn parkeernormering opgenomen. Deze raming (0,3) is indertijd als algemene opslag opgenomen in de CROW-parkeerkencijfers. De indruk bestaat al geruime tijd dat deze aanname erg ruim is, maar onderzoeksgegevens ontbraken. Door de introductie van digitale bezoekersregelingen in diverse gemeenten is de mogelijkheid ontstaan het feitelijk bezoekgedrag cijfermatig in beeld te brengen. Een eerste verkenning<sup>16</sup> in een middelgrote stad in Nederland bevestigt het vermoeden. In de bezoekersregeling worden bezoekers digitaal aan- en afgemeld. Door het aantal aanwezige auto's van bezoekers te koppelen aan het aantal woningen ontstaat inzicht in de omvang en het verloop in de tijd van het bezoekersparkeren in de woonomgeving. Op basis van de meting wordt het maximaal gemeten aantal auto's van bezoekers geraamd op 0,06 per woning in het centrum, en 0,09 per woning buiten het centrum. 0,1 parkeerplaats per woning zou dan volstaan.

Hoewel dit slechts een beperkt onderzoek betrof kan wel worden geconcludeerd dat de afwijking ten opzichte van de tot nu toe gebruikelijke parkeernorm voor bezoekers dermate groot is dat er geen reden bestaat deze zonder meer te blijven toepassen.

Ook strikt rekenkundig valt in te zien dat een waarde van 0,3 parkeerplaatsen voor bezoekersparkeren per woning niet realistisch is. Het maatgevend moment voor parkeren in de woonomgeving is bij de gehanteerde 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 op die momenten (tijdelijk) sterk zou moeten toenemen om die parkeerdruk te realiseren. Een kanttekening hierbij is dat hoge parkeerdruk van bezoekersparkeren zich incidenteel, en niet overal in gelijke mate voordoet. Anderzijds moet ook worden bedacht dat de 10% afwezige bewonersauto's niet alleen vertrekken naar sociaal bezoek elders, maar ook naar andere activiteiten als theater/ uitgaan, sporten etc. Conclusie moet dan ook zijn een waarde van 0,3 parkeerplaatsen voor bezoekersparkeren per woning onwaarschijnlijk hoog is.

Ook een onlangs gestart breder onderzoek<sup>17</sup> naar het gebruik van digitale bezoekerspassen in steden met gereguleerd parkeren wijst op resultaten die vergelijkbaar zijn met de eerder aangehaalde verkenning.

De -indertijd vrij willekeurig vastgestelde- maat van 0,3 parkeerplaatsen per woning blijkt zeker in urbaan gebied aanmerkelijk te hoog. De eerste indicaties gaan in de richting van 1 parkeerplaats per 10 woningen. De onderbouwing daarvan is echter nog beperkt, om die reden is een veiligheidsmarge op zijn plaats. Een waarde van 1,5 parkeerplaats per 10 woningen is zeker te verdedigen. In de berekeningen voor de parkeerbilans van Olympiade houden we evenwel, conform de gemeentelijke parkeernota, vooralsnog voor bezoekersparkeren 0,3 parkeerplaatsen per woning aan. Dat betekent dat naar verwachting de toekomstige parkeerbilans positiever zal uitvallen dan in deze berekeningen wordt geraamd.

---

<sup>16</sup> Bron: Spark-Update nr 47, februari 2018

<sup>17</sup> De resultaten van dit onderzoek zijn nog niet gepubliceerd. Publicatie wordt in 2021 verwacht.

### 3.7 Deelautoplaatsen

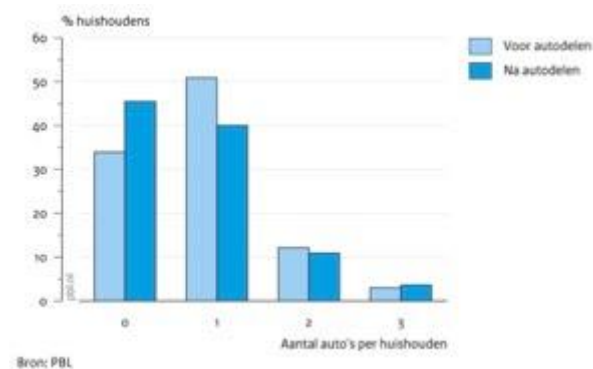
In de planopzet wordt er van uitgegaan dat er in het project plaats zal zijn voor een tiental deelautoplaatsen.

#### *Effect op autobezit<sup>18</sup>*

Uit onderzoek blijkt dat autodelers ruim 30 procent minder auto's bezitten dan voordat ze met autodelen begonnen. Vooral mensen die 'klassiek' zijn gaan autodelen, deden vaak een auto weg.

De deelauto komt vooral in de plaats van een tweede of derde auto. In een onderzoek van het PBL<sup>19</sup> zei 37 procent van de respondenten dat ze een extra auto hadden gekocht, als ze niet waren gaan autodelen. Van degenen die geen auto hadden, zou 8 procent er een hebben gekocht als ze niet waren gaan autodelen (zie ook figuur 6).

*Figuur 6: autobezit voor en na autodelen*



#### *Gevolgen voor parkeervraag*

Onderzoek geeft aan dat het aantal particuliere auto's (=parkeerplaatsen in de woonomgeving) dat wordt vervangen door één deelauto minimaal 4 bedraagt, en kan oplopen tot (meer dan) het dubbele. Dit blijkt uit het volgende overzicht (tabel 8)<sup>20</sup>:

<sup>18</sup> CROW, dashboard autodelen (5 maart 2020)

<sup>19</sup> Effecten van autodelen op mobiliteit en CO<sub>2</sub>-uitstoot; Nijland, H., Meerkerk, J. van & A. Hoen (Planbureau voor de Leefomgeving), 2015

<sup>20</sup> Ontleend aan: De effecten van autodelen op autogebruik; Peter van Driel, Wim Hafkamp, Tijdschrift Vervoerswetenschap, december 2015



Tabel 8: Aantal particuliere auto's dat gesubstitueerd wordt door één deelauto, naar literatuurbron<sup>21</sup>

Bron	Aantal particuliere auto's vervangen per deelauto
Martens, 2009c, p.16	5-6
Behrendt, 2000, p.46	4-6
Martin en Shaheen, 2010	5-6
Millard-Ball et al., 2005	4-8
Katzev, 2003, p.84	4-8
momo-factsheets, 2009	4-8
Bundesverband Car Sharing, p.5	4-10
Bergmaier et al., 2004, p.24	4-10
Mobilis, p.2	4-10 (in EU) 7-10 (in Australië) 6-23 (in Noord-Amerika)
Carplus research and reports 2010, p.2	24,5.
Meijkamp et al., 1998a, p.7.	"Bij autodelen onder familie, vrienden, buren geldt een verhouding van ca. 1 deelauto op 3 autodelers."

Ook onderzoek van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)<sup>22</sup> geeft aan dat 1 deelauto 3,14 privé-auto's vervangt, en daarnaast voor een aantal gebruikers aankoop van een eigen auto vervangt. Ook dit geeft aan dat het uitgangspunt '1 deelautoplaats vervangt 4 reguliere parkeerplaatsen' zeker realistisch is.

De gebruikelijke rekeneenheid '1 deelautoplaats vervangt 4 reguliere parkeerplaatsen' is in het licht van deze onderzoeksresultaten dus aan de conservatieve kant. Een belangrijke overweging daarbij is dat deze rekenmethode inmiddels ook een basis vindt in de jurisprudentie. Bij een dispuut over een reductie van het aantal aan te leggen reguliere parkeerplaatsen op basis van deze rekenregel oordeelde de rechter dat de aanname voldoende hard is om deze reductie toe te staan<sup>23</sup>. Dit betekent dus netto een reductie van 3 parkeerplaatsen per deelautoplaats: voor elke aangelegde (en gebruikte) deelautoplaats vermindert de aan te leggen reguliere parkeercapaciteit met 4 parkeerplaatsen. Tegenover de realisering van 10 deelautoplaatsen binnen het parkeerareaal van Olympiade staat dan een vermindering van de vraag naar reguliere parkeercapaciteit met 40 parkeerplaatsen, ofwel per saldo een afname van 30 benodigde parkeerplaatsen.

<sup>21</sup> Vooral in het eerste decennium van deze eeuw is fundamenteel onderzoek gedaan naar de effecten van deelauto's op autobezit/ parkeervraag. De onderzoeksfocus is daarna meer verschoven naar MaaS (mobility as a service)

<sup>22</sup> Mijn auto, jouw auto, onze auto; Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, 2015

<sup>23</sup> Rechtbank Noord-Holland, Bestuursrecht; zaaknummers: HAA 14/2353 en HAA 14/2355 (eisders: Bewonersvereniging en Volkstuindersvereniging, verweerder: het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Haarlem), uitspraak d.d. 4 februari 2015.

## 4. Reservering van parkeerplaatsen

### 4.1 Parkeervraag en -aanbod

In paragraaf 3.5 is, rekening houdend met een verlaagde parkeernorm voor de middeldure woningen, een parkeervraag voor Olympiade berekend van 529 parkeerplaatsen voor bewoners- en bezoekersparkeren. Deze parkeervraag doet zich voor op werkdagavonden, op andere momenten is sprake van een lagere parkeervraag.

Voor de opvang van deze parkeervraag zijn in totaal 617 parkeerplaatsen geprojecteerd in het plan, een parkeergarage onder het verhoogde maaiveld, met een capaciteit van 480 parkeerplaatsen en 137 parkeerplaatsen op maaiveld.

Er bestaat de wens om voor een deel van de woningen eigen, toegewezen, parkeerplaatsen te creëren. Dit heeft invloed op de mate waarin parkeerplaatsen kunnen worden ingezet voor dubbelgebruik, en daarmee het gebruik van de parkeercapaciteit te optimaliseren. In dit hoofdstuk wordt onderzocht welke invloed reservering van parkeerplaatsen voor groepen bewoners heeft op het gebruik van de parkeercapaciteit. Dit leidt tot aanbevelingen op welke wijze (en in welke mate) aan de wens van gereserveerde parkeercapaciteit tegemoet kan worden gekomen, zonder dat daardoor de parkeerbalans wordt verstoord (en het gevaar van overloop van parkeerdruk naar de omgeving toeneemt).

In het project wordt uitgegaan van de inzet van 10 deelautoplaatsen. Per saldo neemt de effectieve parkeervraag daardoor af met 30 parkeerplaatsen. In eerste instantie worden de deelautoplaatsen, en het effect daarvan op de parkeervraag, in dit hoofdstuk buiten beschouwing gelaten. In de conclusies wordt wel aandacht aan dit bijkomende effect van deelautoplaatsen besteed.

### 4.2 Reservering voor bewoners van koopwoningen en hun bezoekers

Vanuit het oogpunt van service aan de bewoners is de wens om eigenaren van koopwoningen een eigen, verzekerde parkeerplaats te kunnen bieden en deze als onderdeel van het gekochte aan te bieden, zeker verdedigbaar. Uitgangspunt in deze paragraaf dat voor de middeldure woningen in beginsel 1 parkeerplaats per woning wordt gereserveerd (indachtig het principe dat -volgens gemeentelijk beleid- iedere woning aanspraak kan maken op 1 parkeerplaats), en voor de vrije sector woningen het aantal gereserveerde parkeerplaatsen minimaal wordt afgestemd op het op basis van de parkeernormen te verwachten autobezit. In totaal zou dat resulteren in een aantal van 230 te reserveren parkeerplaatsen voor de koopwoningen, zoals blijkt uit tabel 9

Tabel 9: te reserveren parkeerplaatsen voor bewonersparkeren koopwoningen

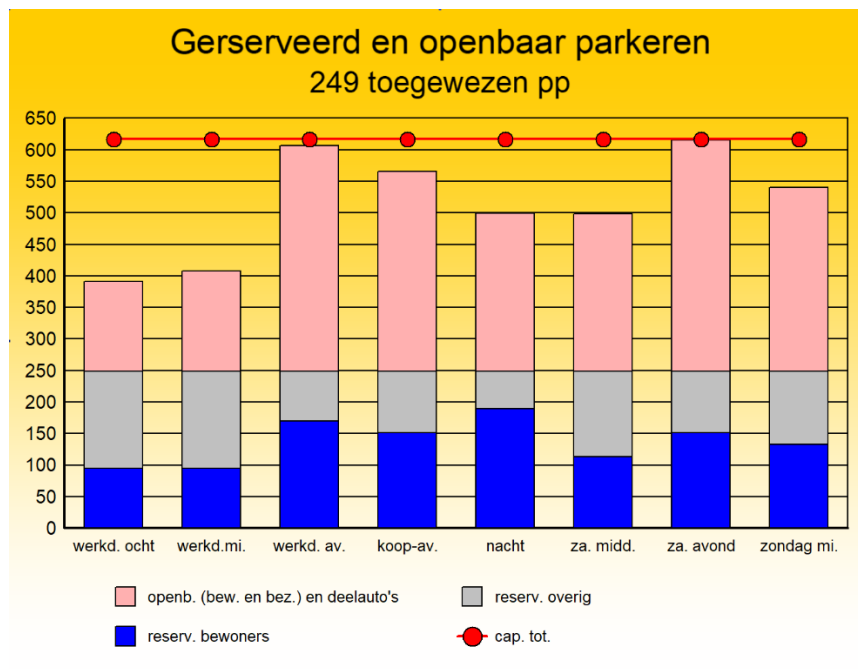
Type	Aantal won.	Te reserveren per woning	Aantal pp
middeldure woningen, koop (opp. 45 -70 m <sup>2</sup> )	102	1	102
vrije sector, koop (opp. < 100 m <sup>2</sup> )	52	1.1	57,2
vrije sector, koop (opp. 100 - 140 m <sup>2</sup> )	25	1.4	35
vrije sector, koop (opp. > 140 m <sup>2</sup> )	15	1.7	35,5
Totaal:	194		230

Daarnaast is er de wens een aantal parkeerplaatsen extra te kunnen toewijzen.

In totaal wordt er daarom uitgegaan van een aantal van 249 parkeerplaatsen (of eventueel een kleiner aantal) die uitsluitend worden toegewezen aan rechthebbenden, en de overige (368)

parkeerplaatsen te benutten voor de overige parkeerders (met name auto's van de huurders en auto's van alle bezoekers). Daarmee is een sluitende parkeerbalans te bereiken, zoals blijkt uit fig. 7. Op het drukste moment, de zaterdagavond wordt, bij een capaciteit van 368 niet-toegewezen parkeerplaatsen een parkeervraag van 366,1 (naar boven afgerond 367) parkeerplaatsen berekend. In de praktijk is te verwachten dat de vrije ruimte, ook op zaterdagavond, groter zal zijn als gevolg van een reductie van de parkeervraag door inzet van deelmobiliteit bij het project en de verwachting dat de vraag naar bezoekersparkeren (aanmerkelijk) minder zal zijn dan 0,3 parkeerplaatsen per woning (zie 3.6 en 3.7).

Figuur 7: Verdeling parkeervraag bij 249 toegewezen parkeerplaatsen



### 4.3 Regulering

In de praktijk is de hierboven beschreven reservering vorm te geven door de gereserveerde parkeerplaatsen aan te geven met een bordje op de muur of een markering op de parkeerplaats, gekoppeld aan het kenteken van de rechthebbende. De overige parkeerplaatsen in de parkeergarage, evenals de parkeerplaatsen op maaiveld, kunnen vrij gebruikt worden door bewoners van de huurwoningen en door bezoekersparkeren.

Vanuit de optiek van sociale veiligheid verdient het wellicht aanbeveling de toegang tot de parkeergarage af te sluiten door middel van slagbomen of speedgates. Toegangscontrole kan dan geschieden op basis van kentekenherkenning. Daarbij zijn drie categorieën te onderscheiden:

- ✓ Gereserveerde parkeerplaatsen: de reserveringen zijn gekoppeld aan kenteken, en door het toegangssysteem herkend;
- ✓ Bewoners van huurwoningen: om toegang tot de parkeergarage te kunnen krijgen zullen zij hun kenteken moeten registreren. Bij beëindiging van de huurovereenkomst wordt het kenteken uit het systeem verwijderd;
- ✓ Bezoekers van huur- en koopwoningen: om toegang tot de parkeergarage te verkrijgen kunnen bewoners de mogelijkheid verkrijgen het kenteken van hun bezoekers voor een bepaalde periode toegang te verlenen tot de parkeergarage. Eventueel kan, ter voorkoming van misbruik, het aantal bezoeken per woning worden gelimiteerd.

## 5. Conclusies

In dit rapport is onderzocht of voor het project Olympiade in de Startbaanbuurt te Amstelveen gronden aanwezig zijn om, voor de middeldure woningen in het plan, een parkeernorm te hanteren van 1,0 parkeerplaats per woning (incl. bezoekersparkeren). Voor de andere woningen is de standaard gemeentelijke parkeernorm van toepassing. Op basis hiervan is de parkeerbalans voor de omgevingsvergunning voor het project Olympiade berekend.

Op het plan Startbaan 16 (project Olympiade) is het doelgroepenbeleid van de gemeente Amstelveen van toepassing. Op grond daarvan wordt verwacht dat de toekomstige bewoners overwegend vallen in de middeninkomens, overeenkomstig de in het doelgroepenbeleid omschreven inkomenscategorieën. De bewonerspopulatie van deze woningen zal daarom vooral bestaan uit starters en young professionals met (gecombineerde) middeninkomens. Daarnaast kan verwacht worden dat deze jongere doelgroep openstaat voor nieuwe ontwikkelingen als minder autogerichte mobiliteit, circulaire economie, etc. Velen van hen zullen zich naar hun werklocatie binnen de Amsterdamse agglomeratie verplaatsen met fiets of openbaar vervoer.

Uit een analyse van autobezit in Amstelveen volgt dat de buurten waar relatief meer lage en middeninkomens wonen het autobezit duidelijk lager ligt (0,8 of minder per woning) dan in buurten met hogere inkomens.

Ook maatschappelijk is er een trend naar minder autobezit, een trend die goed aansluit bij de lifestyle van de toekomstige bewoners en goed aansluit bij de goede en dichtbijgelegen openbaar vervoersmogelijkheden (sneltramhalte Poortwachter (metro), bushalte Startbaan/Beneluxbaan en bushalte Bovenkerkerweg/Beneluxbaan). Met het aanwezige openbaar vervoer staat de planlocatie in verbinding met OV-knooppunt Amsterdam-Zuid, waarmee de bewoners de werk- en recreatiemogelijkheden binnen de Amsterdamse agglomeratie goed kunnen bereiken.

Een parkeernorm van 1,0 parkeerplaats per woning voor de middeldure woningen is dan ook passend. Daarmee wordt een parkeervraag van 529 parkeerplaatsen op het drukste moment (de werkdagavond) berekend. De geprojecteerde parkeercapaciteit van 617 parkeerplaatsen is dan ook toereikend. Wanneer ook nog rekening wordt gehouden met de realisatie van 10 deelautoplaatsen (die per saldo een reductie van de parkeervraag van 30 parkeerplaatsen kunnen bewerkstelligen), dan zal er sprake zijn van een ruimere resterende parkeercapaciteit.

Er bestaat bij de ontwikkelaar de wens om voor een deel van de woningen eigen, toegewezen, parkeerplaatsen te creëren. Wij adviseren deze gereserveerde parkeerplaatsen strikt, op kenteken, toe te wijzen. Wanneer daarbij wordt uitgegaan van 249 toegewezen parkeerplaatsen wordt voor het algemeen te gebruiken deel van de parkeerplaatsen (m.n. bedoeld voor bewoners van de huurwoningen en voor bezoekersparkeren) een sluitende parkeerbalans berekend, met op het drukste moment (de zaterdagavond) nog 1 à 2 parkeerplaatsen restcapaciteit.

Daarbij is in deze parkeerbalansberekening ten behoeve van de aanvraag omgevingsvergunning geen rekening gehouden met het effect van de inzet van deelmobiliteit, waardoor de parkeervraag effectief met enkele tientallen parkeerplaatsen zal verminderen. Ook zijn er sterke indicaties dat de algemeen gehanteerde kengetallen voor bezoekersparkeren een factor 2 of meer te hoog zijn, waardoor het aantal benodigde parkeerplaatsen voor bezoekers aanmerkelijk lager zal uitvallen. In de praktijk is dan ook te verwachten dat de berekende vrije ruimte, ook op zaterdagavond, groter zal zijn onder invloed van de genoemde factoren (reductie parkeervraag door deelmobiliteit, behoefte bezoekersparkeren overschat).