

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0)570 666 222
F +31 (0)570 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

Den Haag
Casuariestraat 9a
2511 VB Den Haag

Eindhoven
Flight Forum 92-94
5657 DC Eindhoven

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

COD

Parkeeronderzoek De Meester van Haarlem

Datum
Kenmerk
Eerste versie

18 maart 2019
COD007/Bkd

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

COD is voornemens de voormalige Ambachtsschool aan de Verspronckweg 148-150 in Haarlem om te zetten naar 178 appartementen. Op dit moment zijn er 30 wooneenheden (goedkope huur) en 1.400 m² BVO aan bedrijven tijdelijk gevestigd in dit pand.

Onder het nieuw te bouwen deel van het gebouw en de binnentuin is een parkeergarage voorzien, waar de nieuwe bewoners en hun bezoekers kunnen parkeren. Het inzetten van deelauto's voor dit project behoort tot de mogelijkheden om een duurzame invulling te geven aan de mobiliteit dat als gevolg van deze ontwikkeling ontstaat.

De gemeente Haarlem staat positief tegenover de voorgenomen ontwikkeling. Een van de eisen is wel dat de parkeerbehoefte op eigen terrein kan worden opgelost.

De parkeerbehoefte van de tijdelijke woningen en bedrijfsruimten mag afgetrokken worden van de toekomstige parkeervraag (salderingsmethode). Op dit moment wordt namelijk geparkeerd in de openbare ruimte. Met het verdwijnen van de tijdelijke woningen en bedrijfsruimten, verdwijnt ook de bijbehorende parkeervraag in de openbare ruimte.



Figuur 1.1: Locatie ontwikkeling

COD heeft Goudappel Coffeng BV gevraagd een parkeerdrukonderzoek in de directe omgeving van de Verspronckweg uit te voeren. Deze notitie is het resultaat van het parkeerdrukonderzoek.

1.2 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 worden de aanpak en uitgangspunten van het onderzoek beschreven. Hoofdstuk 3 gaat in op de parkeerbehoefte van de nieuwe situatie. In hoofdstuk 4 wordt het resultaat gepresenteerd van het bepaalde parkeeraanbod en berekende parkeerdruk. Tot slot worden in hoofdstuk 4 de conclusies beschreven.

2 Aanpak en uitgangspunten

2.1 Locatie

Tot 2010 was een VMO-school gevestigd in het bestaande gebouw aan de Verspronckweg 148-150 in Haarlem. Het perceel is grotendeels bebouwd en wordt omgeven door vier straten. De Verspronckweg is een belangrijke ontsluitingsweg. Hierop sluiten de Be-

gaststraat (noordzijde) en Meester Cornelissestraat (zuidzijde) aan. De Begastraat en Meester Cornelissestraat worden aan de andere zijde met elkaar verbonden door de Brakenburghstraat. In alle straten is er openbare parkeerruimte. Parkeerruimte op het perceel zelf is tot op heden niet mogelijk geweest.



Figuur 2.1: perceel gezien vanaf de Verspronckweg (Bron: www.cod.nl)

In de nieuwe situatie wordt de voormalige school omgebouwd tot appartementencomplex met 178 appartementen. Aan de zijde van de Brakenburghstraat (in figuur 2.1 de achterzijde van het gebouw) zal een deel van het gebouw en bijbehorende bijgebouwen worden gesloopt om ruimte te maken voor nieuwbouw waaronder parkeergarage is gesitueerd. De ingang van de parkeergarage komt aan de Brakenburghstraat. In de parkeergarage is plaats voor maximaal 157 parkeerplaatsen voor de nieuwe bewoners en hun bezoekers.

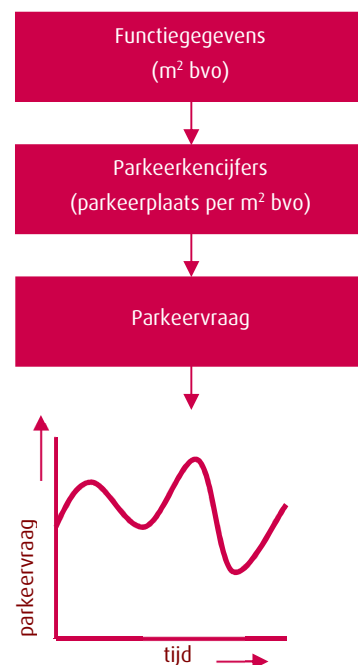
2.2 Parkeerbehoefte

De parkeervraag wordt berekend door de omvang van elke functie te vermenigvuldigen met de bijbehorende parkeernorm (het aantal benodigde parkeerplaatsen per functie-eenheid, bijvoorbeeld per vierkante meter bvo).

Niet elke functie genereert echter op alle momenten van de week een even grote parkeervraag. Door toepassing van (landelijk erkende) aanwezigheidspercentages wordt rekening gehouden met dit effect. Tevens kunnen de parkeerplaatsen door verschillende parkeerders gebruikt worden (dubbelgebruik), waardoor efficiënt met de beschikbare ruimte kan worden omgegaan. Ook hiermee wordt met behulp van de aanwezigheidspercentages rekening gehouden. In figuur 2.2 is de berekening van de parkeervraag geschematiseerd.

De gemeente Haarlem heeft haar gemeentelijke parkeernormen vastgelegd in de beleidsnota Parkeernormen 2015. In de gemeentelijke parkeernormen is onderscheid gemaakt in de ligging ten opzichte van het centrum. De locatie aan de Verspronckweg is gelegen in het gebied 'schil/overloopgebied'. Voor de appartementen is aangesloten bij de parkeernorm voor 'woning midden' & 'woning duur', waarvoor een parkeernorm van respectievelijk 1,4 en 1,5 geldt. Hiervan is 0,3 parkeerplaats per woning voor bezoekers.

Ten aanzien van de aanwezigheidspercentages is gebruik gemaakt van de CROW-publicatie 317 (2012), waarin aanwezigheidspercentages voor woningen zijn gegeven. Hier is onderscheid gemaakt tussen de aanwezigheid van bewoners en bezoekers. Dit zal in de berekening van de parkeerbehoefte ook als zodanig worden doorerekend. In tabel 2.1 zijn de gehanteerde aanwezigheidspercentages weergegeven.



Figuur 2.2: Berekening parkeervraag

functie	aanwezigheidspercentages							
	werkdag-ochtend	werkdag-middag	werkdag-avond	koop-avond	werkdag-nacht	zaterdag-middag	zaterdag-avond	zondag-middag
Woningen bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
Woningen bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
Bedrijven	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%

Tabel 2.1: Aanwezigheidspercentages

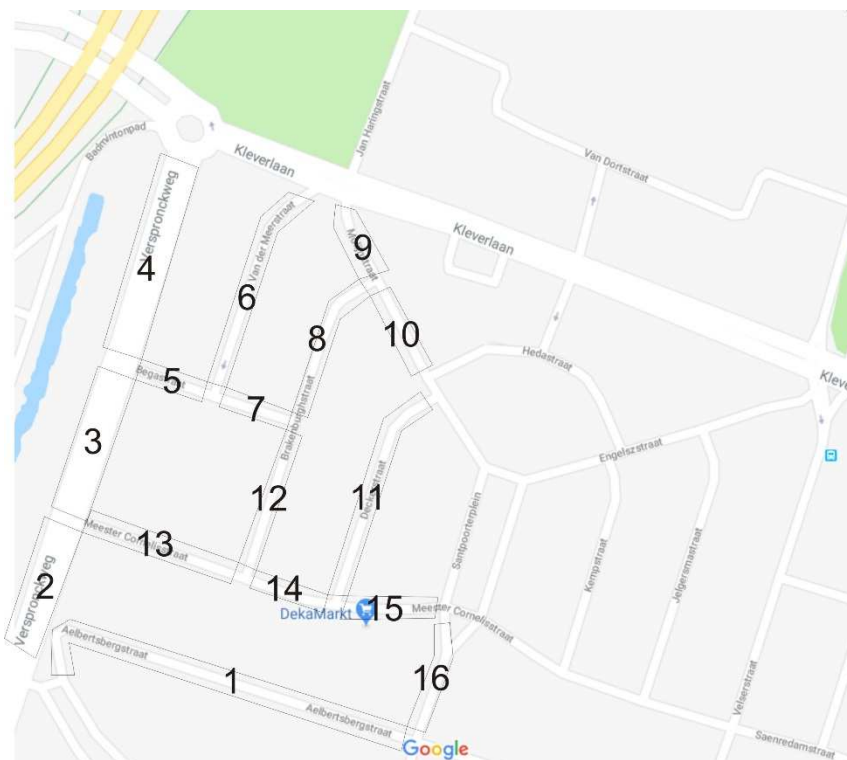
2.3 Parkeerdrukmeting

In de oude situatie was er geen parkeergelegenheid op het perceel. De woonwijk waarin het gebouw is gelegen valt net niet binnen het vergunningengebied, wat betekent dat iedereen gebruik kan maken van de openbare parkeerruimte.

Het parkeeraanbod van de directe omgeving is met behulp van een schouw en telling in beeld gebracht. Allereerst is er een sectie-indeling gemaakt van de directe omgeving. Per sectie is vervolgens de capaciteit evenals de parkeerdruk (hoeveelheid bezette parkeerplaatsen) bepaald. Het bepalen van de capaciteit en parkeerdruk heeft alleen betrekking op de openbare weg. Op de volgende momenten is de metingen uitgevoerd:

- dinsdag 22 november 2016 om 16.00, 18.00 en 20.00 uur;
- donderdag 24 november 2016 om 06.00 en 09.00 uur;
- zaterdag 26 november 2016 om 16.00, 18.00 en 20.00 uur.

Hiermee waarborgen wij een representatief en betrouwbaar onderzoeksresultaat, omdat rekening is gehouden met het maatgevende moment waarop bewoners en bezoekers aanwezig zijn. In volgend figuur is de gehanteerde sectie-indeling van het onderzoeksgebied weergegeven.



Figuur 2.3: sectie-indeling parkeerdrukmeting

3 Parkeerbehoefte o.b.v. gemeentelijke normen

In tabel 3.1 is de parkeerbehoefte van de huidige goedkope woningen en bedrijfsruimten bepaald. Deze parkeerbehoefte mag gesaldeerd worden van de parkeerbehoefte van de toekomstige functies.

Type	Aantal	Norm	Eenheid	Parkeerbehoefte
Woning goedkoop	30	0,9	Woning	27
Bezoekers	30	0,3	Woning	9
Bedrijfsruimte	1.400 m ²	0,5	100 m ²	8
Totale parkeerbehoefte				44

Tabel 3.1: Totale parkeerbehoefte bestaande situatie

In hoofdstuk 2 is als uitgangspunt voor dit onderzoek gegeven dat in de voormalige school 178 woningen worden gerealiseerd. Op basis van de gemeentelijke parkeernormen van 1,4 en 1,5 (waarvan 0,3 voor bezoekers) kan de bijbehorende toekomstige parkeerbehoefte weergegeven (zie tabel 3.2).

Type	Aantal	Norm	Eenheid	Parkeerbehoefte
Woning midden	25	1,1	Woning	28
Woning duur	153	1,2	Woning	184
Bezoekers	178	0,3	Woning	54
Totale parkeerbehoefte				266

Tabel 3.2: Totale parkeerbehoefte nieuwe ontwikkeling

De uitkomsten in tabel 3.1/3.2 is de ongewogen parkeervraag. Zoals eerder verklaard genereren functies niet op alle momenten van de week de zelfde parkeervraag. Om de benodigde parkeerruimte goed aan te laten sluiten op de werkelijke situatie wordt daarom gebruik gemaakt van aanwezigheidspercentages.

3.1 Parkeervraag per moment van de week

In tabel 3.3 is de parkeervraag naar moment van de week berekend.

De berekening in de tabel is als volgt (de uitleg geldt voor de eerste kolom, de werkdag ochtend, de parkeervraag voor de andere momenten van de week is op dezelfde wijze bepaald):

Bestaande situatie (deze mag gesaldeerd worden, vandaar het +/- teken):

Woningen (bewonersdeel): $-/- 27 \times 50\% = -/- 13,5 = -/- 14$

Woningen (bezoekersdeel): $-/- 9 \times 10\% = -/- 0,9 = -/- 1$

Bedrijven: $-/- 8 \times 100\% = -/- 8$

Toekomstige situatie:

Woningen (bewonersdeel): $(28 + 184) \times 50\% = 106$

Woningen (bezoekersdeel): $53 \times 10\% = 5,3 = 5$

Saldering:

Bestaande situatie: $(-/- 14) + (-/- 1) + (-/- 8) = -/- 23$

Toekomstige situatie: $106 + 5 = 111$

Parkeerbehoefte gesaldeerd: $-/- 23 + 111 = 88$

	parkeerbehoefte							
functie	werkdag- ochtend	werkdag- middag	werkdag- avond	koop- avond	werkdag- nacht	zaterdag- middag	zaterdag- avond	zondag- middag
Bestaande situatie								
Woningen bewoners	-14	-14	-24	-22	-27	-16	-22	-19
Woningen bezoekers	-1	-2	-7	-6	-0	-5	-9	-6
Bedrijven	-8	-8	-0	-0	-0	-0	-0	-0
Toekomstige situatie								
Woningen bewoners	106	106	190	169	211	127	169	148
Woningen bezoekers	5	11	43	37	0	32	53	37
Parkeerbehoefte gesaldeerd	88	93	201	178	184	137	192	160

Tabel 3.3: Parkeerbehoefte ontwikkeling per moment o.b.v. parkeernormen Haarlem

Uit tabel 3.3 valt te concluderen dat het maatgevende moment van het nieuwe appartementencomplex op de werkdagavond is. Op dat moment is er een parkeerbehoefte van 201 parkeerplaatsen. De parkeergarage biedt ruimte aan maximaal 157 parkeerplaatsen. In totaal zijn nog 44 (201 $-/-$ 157) parkeerplaatsen nodig. Wanneer dit aantal van de parkeerbehoefte wordt gehaald wordt inzicht verkregen in de parkeerbehoefte in de openbare ruimte (zie tabel 3.4).

functie	Toekomstige parkeerbehoefte openbare ruimte							
	werkdag-ochtend	werkdag-middag	werkdag-avond	koop-avond	werkdag-nacht	zaterdag-middag	zaterdag-avond	zondag-middag
Parkeerbehoefte	88	93	201	178	184	137	192	160
Parkeergarage	157	157	157	157	157	157	157	157
Parkeerplaatsen in openbare ruimte benodigd	0	0	-44	-21	-27	0	-35	-3

Tabel 3.4: Toekomstige parkeerbehoefte openbare ruimte

Uit tabel 3.4 blijkt dat op het maatgevende moment nog een vraag is naar maximaal 44 parkeerplaatsen. Op andere momenten in de week is de parkeergarage niet volledig in gebruik (werkdagochtend, - middag en zaterdagmiddag).

4 Parkeerbehoefte op basis van CROW kengetallen

Naast de parkeerbehoefteberekening op basis van de gemeentelijke normen (hoofdstuk 3) is ook een berekening op basis van (landelijke) CROW kengetallen (Publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie') uitgevoerd. De totale parkeerbehoefte is weergegeven in tabel 4.1. Uitgegaan is van het minimale parkeerkengetal voor stedelijkheidsgraad (zie voor motivering van het minimum parkeerkengetal paragraaf 2.2) zeer sterk stedelijk (bron: CBS) in gebied 'schil/overloopgebied'.

Type	Aantal	Kengetal	Eenheid	Parkeerbehoefte
Bestaande situatie				
Woningen bewoners	30	0,6	Woning	18
Woningen bezoekers	30	0,3	Woning	9
Bedrijfsruimte	1.400 m ²	0,5	100 m ²	7
Totale bestaande parkeerbehoefte				34
Toekomstige situatie				
Woning midden	25	0,8	Woning	20
Woning duur	153	0,9	Woning	138
Bezoekers	178	0,3	Woning	53
Totale toekomstige parkeerbehoefte				211

Tabel 4.1: Totale parkeerbehoefte bestaande en nieuwe ontwikkeling

De uitkomsten in tabel 4.1 is de ongewogen parkeervraag. Zoals eerder verklaard genereren functies niet op alle momenten van de week de zelfde parkeervraag. Om de benodigde parkeerruimte goed aan te laten sluiten op de werkelijke situatie wordt daarom gebruik gemaakt van aanwezigheidspercentages.

4.1 Parkeervraag per moment van de week

In tabel 4.2 is de parkeervraag naar moment van de week berekend.

De berekening in de tabel is als volgt (de uitleg geldt voor de eerste kolom, de werkdag ochtend, de parkeervraag voor de andere momenten van de week is op dezelfde wijze bepaald):

Bestaande situatie (deze mag gesaldeerd worden, vandaar het -/- teken):

Woningen (bewonersdeel): $-/- 18 \times 50\% = -/- 9$

Woningen (bezoekersdeel): $-/- 9 \times 10\% = -/- 0,9 = -/- 1$

Bedrijven: $-/- 7 \times 100\% = -/- 7$

Toekomstige situatie:

Woningen (bewonersdeel): $(20 + 138) \times 50\% = 79$

Woningen (bezoekersdeel): $53 \times 10\% = 5,3 = 5$

Saldering:

Bestaande situatie: $(-/- 9) + (-/- 1) + (-/- 7) = -/- 18$

Toekomstige situatie: $79 + 5 = 84$

Parkeerbehoefte gesaldeerd: $-/- 18 + 84 = 66$

functie	Parkeerbehoefte							
	werkdag- ochtend	werkdag- middag	werkdag- avond	koop- avond	werkdag- nacht	zaterdag- middag	zaterdag- avond	zondag- middag
Bestaande situatie								
Woningen bewoners	-9	-9	-16	-14	-18	-11	-14	-13
Woningen bezoekers	-1	-2	-7	-6	-0	-5	-9	-6
Bedrijven	-8	-8	-0	-0	-0	-0	-0	-0
Toekomstige situatie								
Woningen bewoners	79	79	142	126	158	95	126	110
Woningen bezoekers	5	11	43	37	0	32	53	37
Parkeerbehoefte gesaldeerd								
	66	70	161	142	140	110	156	129

Tabel 4.2: Parkeerbehoefte ontwikkeling per moment o.b.v. CROW parkeerkenngetallen

Uit tabel 4.3 valt te concluderen dat op basis van actuele parkeerkengetallen van CROW publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' er een zeer beperkt tekort is aan parkeercapaciteit (3 parkeerplaatsen).

functie	Toekomstige parkeerbehoefte openbare ruimte							
	werkdag-ochtend	werkdag-middag	werkdag-avond	koop-avond	werkdag-nacht	zaterdag-middag	zaterdag-avond	zondag-middag
Parkeerbehoefte gesaldeerd	66	70	161	142	140	110	156	129
Parkeergarage	157	157	157	157	157	157	157	157
Parkeerplaatsen in openbare ruimte benodigd	0	0	-4	0	0	0	-1	0

Tabel 4.3 Toekomstige parkeerbehoefte openbare ruimte

5 Resultaten parkeerdrukmeting

5.1 Parkeercapaciteit

Allereerst is de capaciteit van het onderzoeksgebied bepaald door Goudappel Coffeng. In de volgende tabel is per sectie de parkeercapaciteit weergegeven. Zoals in tabel 5.1 is te zien ontbreekt sectie 2 in dit overzicht. Dat komt doordat deze sectie binnen het vergunningengebied valt. Alleen bewoners met parkeervergunning mogen hier parkeren. Dat betekent dat deze parkeerplaatsen niet vrij toegankelijk zijn en dat toekomstige bewoners van de ontwikkeling geen gebruik kunnen maken van deze parkeerplaatsen. De vergunningparkeerplaatsen zijn niet meegerekend in de totale parkeercapaciteit.

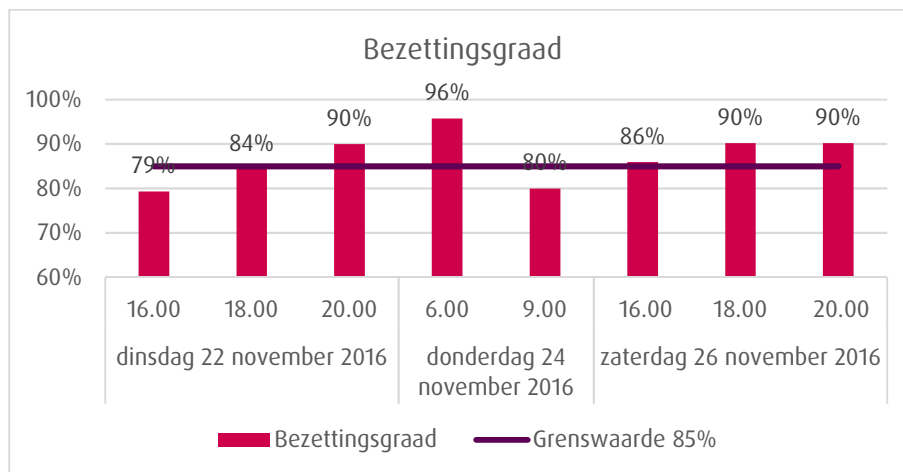
Sectie	Omschrijving	Parkeercapaciteit
1	Aelbertsbergstraat	70
3	Verspronckweg	26
4	Verspronckweg	36
5	Begastraat	18
5	Begastraat	2 (elektrische voertuigen)
6	Van der Meerstraat	46
7	Begastraat	25
8	Brakenburghstraat	35
9	Molijnstraat	9
10	Molijnstraat	15
11	Deckerstraat	50
12	Brakenburghstraat	36
13	Meester Cornelisstraat	42
14	Meester Cornelisstraat	22
15	Meester Cornelisstraat	15
16	Santpoorterstraat	22
Totale parkeercapaciteit		469

Tabel 5.1 Parkeercapaciteit onderzoeksgebied

5.2 Parkeerdruk

5.2.1 Huidige parkeerdruk

Om na te gaan of de wijziging in parkeervraag leidt tot een verantwoorde parkeersituatie in de directe omgeving is een parkeerdrukmeting uitgevoerd. Deze meting toont de bezettingsgraad van het onderzoeksgebied en geeft dus inzicht in of de wijziging in parkeervraag in de omgeving opgevangen kan worden. In figuur 5.1 is de bezettingsgraad van de parkeerbezetting voor het hele onderzoeksgebied voor elke periode weergegeven. In bijlage 1 is de volledige parkeerdrukmeting opgenomen.



Figuur 5.1: Parkeerbezetting onderzoeksgebied

In de voorgaande figuur is het resultaat van de parkeerdrukmeting op gebiedsniveau bekeken. Uit figuur 5.1 blijkt dat de bezettingsgraad voornamelijk in de avond- en nachturen boven de grenswaarde ligt. Er is dan geen restcapaciteit beschikbaar, terwijl die gewenst zou zijn vanuit de ontwikkeling.

5.3 Deelauto's

Een mogelijkheid om de parkeerdruk als gevolg van de nieuwe ontwikkeling te verlagen is het gebruik van deelauto's. De gemeente Haarlem biedt de mogelijkheid om deze vorm van vervoersmanagement toe te passen.

Ervaringen elders in Nederland (onder meer in de gemeente Utrecht, zie voor verdere onderbouwing bijlage 2) leert dat één parkeerplaats voor een deelauto vier normale parkeerplaatsen vervangt. In de gemeente Utrecht is dit in de parkeernormennota opgenomen. Tevens is opgenomen dat dit uitsluitend toegepast mag worden in het centrum en de schil er om heen. De projectlocatie in Haarlem kent een vergelijkbaar gebied.

Voor een reductie van de parkeerbehoefte conform de Haarlemse parkeernormen met 44 parkeerplaatsen in de avonduren zijn 16 deelauto's nodig. De parkeerbehoefte daalt dan met $16 \times 4 = 64$ parkeerplaatsen. De deelauto's parkeren ook in de parkeergarage. De capaciteit van de parkeergarage is als volgt:

- deelauto's: 16 parkeerplaatsen;
- reguliere auto's: 137 parkeerplaatsen;
- totaal: 153 parkeerplaatsen.

6 Conclusie

Met het realiseren van 137 parkeerplaatsen en 16 parkeerplaatsen voor deelauto's in de te bouwen parkeergarage onder het nieuwbouwplan De Meester van Haarlem is er conform de Haarlemse parkeernormen voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein.

Binnen de parkeercapaciteit van 157 parkeerplaatsen is het mogelijk nog 3 extra dure appartementen te realiseren (totaal: 181 appartementen).

Op basis van de meest actuele parkeerkengetallen van CROW komt de parkeerbehoefte uit op ongeveer de capaciteit van de parkeergarage (parkeervraag: 161 parkeerplaatsen en parkeeraanbod: 157 parkeerplaatsen).

Uit een parkeerdrukmeting blijkt dat in de omgeving onvoldoende restcapaciteit is. Om die reden wordt een systeem met deelauto's voorgesteld, die op een moderne wijze vorm geeft aan de mobiliteitsbehoefte van de toekomstige bewoners.

Zowel bewoners als bezoekers van De Meester van Haarlem zullen in de parkeergarage parkeren. Bewoners krijgen een afstandsbediening (of soortgelijke voorziening) waarmee de toegang tot de parkeergarage bediend kan worden. Bezoekers kunnen bij de toegang via een bedieningspaneel contact opnemen met de bewoners. De bewoners kunnen de bezoekers daarmee toegang verlenen tot de parkeergarage.

De verwachting is dat bezoekers gebruik zullen maken van de parkeergarage, vanwege:

- Vanuit de parkeergarage is er met liften direct en drempelloos toegang tot het woongebouw. Vanaf straatniveau ligt het bestaande pand namelijk een meter hoger en is dus letterlijk en figuurlijk een drempel.
- Er is altijd plek in de parkeergarage, dus zoeken is niet nodig.
- Veilige, afgesloten en droge plek voor de auto.
- De huurder in De Meester zal via de servicekosten mee betalen aan de parkeergarage en zal er daarom naar verwachting ook gevoelsmatig eigenaar van zijn.

Bijlage 1 Parkeerdrukmeting

Sectie	Omschrijving	zaterdag 26 november 2016			donderdag 24 november 2016		dinsdag 22 november 2016		
		20.00	18.00	16.00	9.00	6.00	20.00	18.00	16.00
1	Aelbertsbergstraat	69	65	57	61	78	73	63	52
2	Verspronckweg	20	19	16	18	23	22	21	20
3	Verspronckweg	29	26	23	24	27	26	24	23
4	Verspronckweg	31	32	29	30	30	28	28	32
5	Begastraat	16	14	17	11	14	19	16	11
5	Begastraat	0	2	2	2	2	1	1	1
6	Van der Meerstraat	43	42	40	31	46	41	32	25
7	Begastraat	18	13	17	16	18	22	18	14
8	Brakenburghstraat	31	32	27	27	35	30	30	25
9	Molijnstraat	7	7	7	6	8	8	8	9
10	Molijnstraat	11	11	9	11	13	12	10	12
11	Deckerstraat	48	49	46	42	50	43	43	46
12	Brakenburghstraat	32	36	33	21	34	32	32	31
13	Meester Cornelis-straat	41	41	40	40	42	41	43	35
14	Meester Cornelis-straat	19	18	19	19	18	15	13	20
15	Meester Cornelis-straat	12	19	18	19	16	13	16	18
16	Santpoorterstraat	16	16	19	15	18	18	19	18
	Totaal	443	442	419	393	472	444	417	392

Bijlage 2 Onderbouwing van het effect van deelauto's

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

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

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

Vervolgens worden in paragraaf 6.2 andere onderzoeken aangehaald waaruit ook een duidelijke daling van het autobezit blijkt.

Het KIM stelt ook "grote veranderingen in de persoonlijke levenssfeer, zoals samenwonen, een scheiding, een nieuwe baan, of het krijgen van een kind, zijn vaak aanleiding om ingesloten mobiliteitskeuzes te heroverwegen" (paragraaf 6.1). Juist het verhuizen naar een nieuwe woning in De Lichtpen betekent dat de bewoners een nieuwe mobiliteitskeuze moeten maken. Daarom vindt Goudappel Coffeng het aannemelijk om voor het effect van autodelen uit te gaan van de waarneembare en niet waarneembare effecten, per saldo dus een afname van het autobezit met 30%. In deze studie wordt uitgegaan van een afname van het autobezit met 25%. Deze afname is ook in het parkeerbeleid van de gemeente Utrecht opgenomen.

Voor een maximaal effect is het uiteraard belangrijk dat het autodelen zo eenvoudig mogelijk gemaakt wordt. Dit betekent onder meer dat:

- de deelauto's binnen het complex beschikbaar moeten zijn;
- er variëteit is in het aanbod van deelauto's;

- bewoners automatisch lid zijn van de deelauto via bijvoorbeeld de Vereniging van Eigenaren of via de servicekosten, waardoor alleen voor het daadwerkelijke gebruik wordt betaald en mensen zich mede-eigenaar voelen.

COD is voornemens om voor De Meester van Haarlem deze elementen in te vullen.

COD overweegt een vaste fee in de servicekosten in te stellen, naast een (dus lager) bedrag voor gebruik per minuut. Net als het gebruik van de parkeergarage in het algemeen, zal een bewoner/huurder zich daarmee ook gevoelsmatig mede-eigenaar voelen.