

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

**BRO**

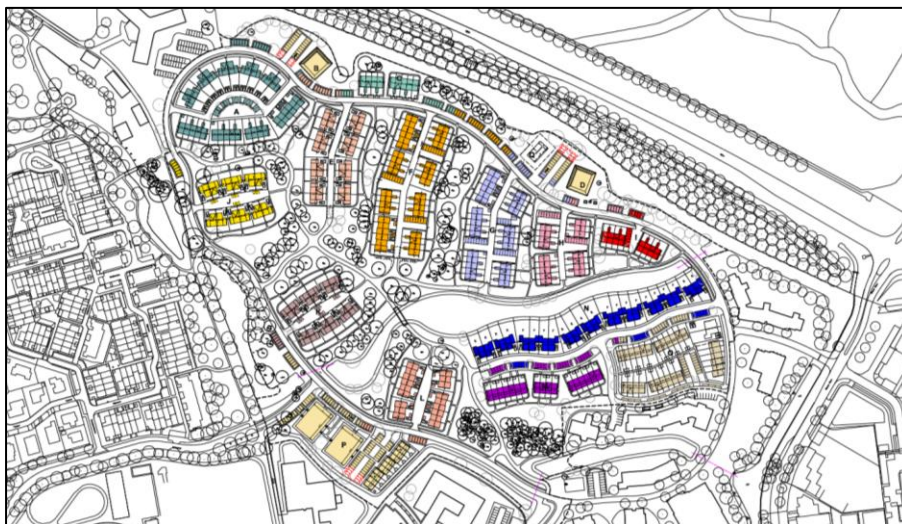
## **Parkeerbehoefte Kwadijkerpark Purmerend**

Datum  
Kenmerk  
Eerste versie

28 juli 2021  
008230.20201125.N1.03

### **1 Inleiding**

AM Wonen en Rochdale zijn voornemens het Kwadijkerpark in Purmerend te ontwikkelen. Het plan bestaat uit een gemengd woonprogramma: twee-onder-een-kap woningen, eengezinswoningen en sociale huurwoningen. De ontwikkelende partijen willen een duurzaam mobiliteitssysteem aanbieden, zodat onnodige automobilititeit wordt voorkomen. Dat is van belang om een groen leefklimaat aan te kunnen bieden op het Kwadijkerpark. Het plangebied is weergegeven in figuur 1.1.



*Figuur 1.1: Plangebied (bron: Rrog, d.d. 2 februari 2021)*

BRO begeleidt het bestemmingsplan en heeft Goudappel gevraagd de parkeerbehoefte van het plan te bepalen.

## 2 Visie op het gebied

AM Wonen en Rochdale hebben duurzaamheid hoog in het vaandel staan. Onderdeel daarvan is de ontwikkeling van een duurzaam mobiliteitsconcept voor het Kwadijkerpark.

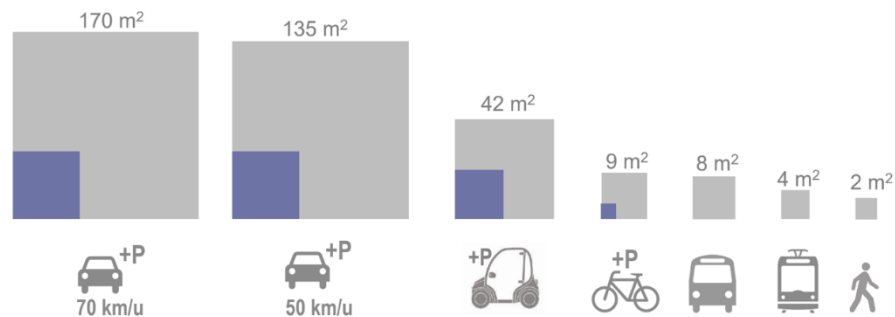
De mobiliteitsstrategie bedient de volgende doelen:

- de mens centraal: bevorderen van sociale contacten en gezondheid;
- realiseren van een aantrekkelijke openbare ruimte/verblijfsgebied;
- bevorderen van duurzame mobiliteit;
- aanbieden van goede verbindingen als voorwaarde voor een gezonde economie;
- maakbaar en toekomstbestendig.



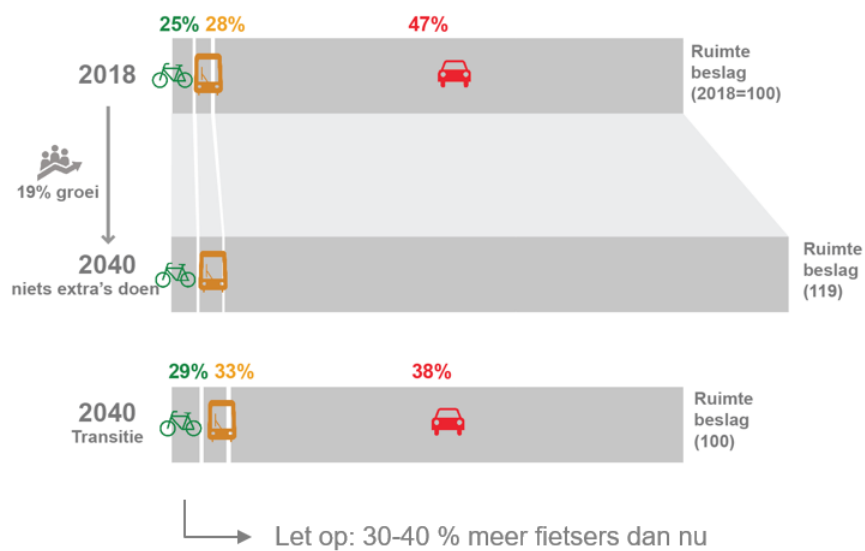
Figuur 2.1: Mobiliteitsstrategie

Verdichting van het stedelijk netwerk levert extra verkeersbewegingen op de bestaande infrastructuur op. Vanuit bereikbaarheids-, leefbaarheids- en gezondheidsdoelstellingen is het wenselijk de automobiliteit in stedelijk gebied zoveel mogelijk te beperken. Uitlaatgassen en geluid zetten de leefbaarheid onder druk. Ook vanuit de kwaliteit van de openbare ruimte (in dit geval het parklandschap) is het gewenst kritisch te kijken naar autobezit en -gebruik: auto's hebben namelijk veel meer ruimte nodig dan openbaar vervoer, fietsers en voetgangers (zie figuur 2.2).

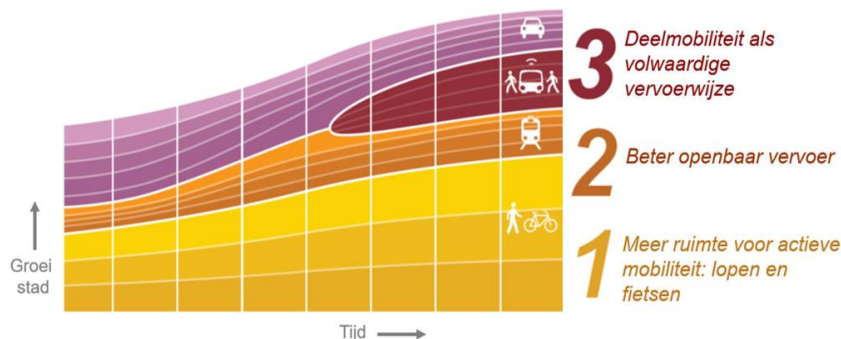


Figuur 2.2: Ruimtegebruik mobiliteit per persoon

Zonder investeringen in duurzame mobiliteit ontstaat een steeds grotere vraag naar ruimte voor auto-infrastructuur in de toekomst (zie figuur 2.3) als gevolg van de ruimtelijke ontwikkelingen. Aangezien de ruimte schaars is, zeker in de Randstad, wordt het steeds lastiger om daar invulling aan te geven. Ook daarom is het nodig om alternatieve mobiliteit te stimuleren (zie figuur 2.4). Met het plan Kwadijkerpark van AM Wonen en Rochdale wordt hier actief op ingezet.



Figuur 2.3: Prioriteit voor ruimte-efficiënte en duurzame mobiliteit



*Figuur 2.4: Mobiliteitstransitie nodig om bereikbaarheids-, leefbaarheids- en gezondheidsdoelen te bereiken*

Er zijn duurzame mobiliteitskansen voor het Kwadijkerpark:

- De bushalte Nieuwe Gouw en het station Purmerend Overwhere liggen op loop- en fietsafstand.
- De binnenstad van Purmerend ligt op circa 3 km afstand, wat prima past bij de reikwijdte van de fiets.
- Deelauto's kunnen een alternatief bieden voor de traditionele tweede auto. De deelauto is geschikt voor die ritten die per fiets of openbaar vervoer minder aantrekkelijk zijn. AM Wonen wil een deelautosysteem aanbieden.
- Elke woning heeft een eigen interne fietsenstalling.
- Laadpalen voor elektrisch opladen worden gesitueerd op de meest gunstige parkeerplaatsen.

## 3 Parkeernormen

### 3.1 Beleid

Het parkeernormenbeleid van de gemeente Purmerend is weergegeven in de Nota Parkeernormen Purmerend (26 mei 2016). Het grondgebied binnen de bebouwde kom is onderverdeeld in:

- voetgangersgebied;
- rest centrum;
- schil;
- rest bebouwde kom.

Het Kwadijkerpark ligt in de zone 'rest bebouwde kom'. De parkeernormen van de gemeente Purmerend zijn weergegeven in tabel 3.1. Het aandeel bezoekers is 0,3 parkeerplaats per woning.

| niet gestapeld              | gestapeld                   | parkeernorm per woning |
|-----------------------------|-----------------------------|------------------------|
| tot 40 m <sup>2</sup> bvo   | tot 40 m <sup>2</sup> bvo   | 0,7                    |
| 40 – 80 m <sup>2</sup> bvo  | 40 – 65 m <sup>2</sup> bvo  | 1,5                    |
| 80 – 150 m <sup>2</sup> bvo | 65 – 120 m <sup>2</sup> bvo | 1,7                    |
| > 150 m <sup>2</sup> bvo    | > 120 m <sup>2</sup> bvo    | 1,9                    |

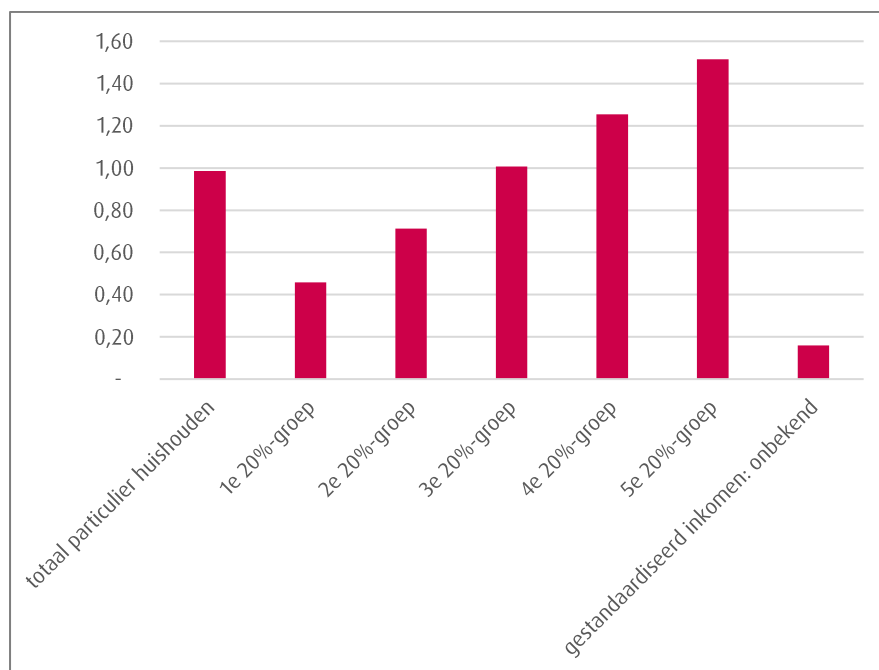
Tabel 3.1: Parkeernormen gemeente Purmerend

### 3.2 Parkeerbehoefte sociale huurwoningen

Binnen de parkeernormen van Purmerend wordt geen onderscheid gemaakt in sociale huur, middenhuur en dure huur. Ook is er geen verschil tussen huur en koop.

Relatief snel is er sprake van een parkeernorm van 1,5 parkeerplaats per woning of hoger. Voor sociale huurwoningen zijn deze normen te hoog, omdat er voor inwoners van deze woningen sprake is van een lager autobezit. In figuur 4.1 is het autobezit naar gestandaardiseerde inkomensgroepen gevisualiseerd, gebaseerd op landelijke statistieken van CBS. Voor sociale huurwoningen komen inwoners uit de eerste twee 20% inkomensgroepen in aanmerking.

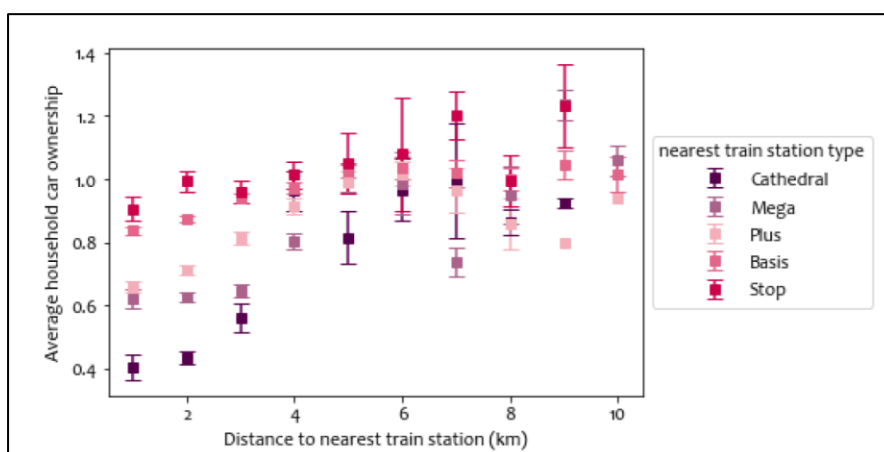
Gemiddeld ligt het autobezit voor sociale huurwoningen 28% lager. Om die reden wordt voor de sociale woningen een parkeernorm op maat berekend op basis van CROW parkeerkencijfers en statistieken van CBS over het personenautobezit in Purmerend.



Figuur 3.1: Autobezit naar gestandaardiseerde inkomensgroepen (bron: CBS)

Ook wordt geen rekening gehouden met de nabijheid van het station Purmerend Overwhere.

De projectlocatie ligt zeer gunstig ten opzichte van het Purmerend Overwhere (circa 2 km afstand). De nabijheid van een station heeft invloed op het gemiddeld autobezit (zie figuur 3.2). Het effect is afhankelijk van het type station: bij een groter station (type 'kathedraal') is een groter effect te verwachten van bij een kleiner station (type 'stop'). Station Purmerend Overwhere wordt door ProRail gezien als 'basis' station<sup>1</sup>. Gemiddeld ligt het autobezit (binnen 2 kilometer) bij een dergelijk station 12,5% lager, blijkt uit onderzoek van Blomjous, verbonden aan de Universiteit van Twente, uitgevoerd in 2019. De parkeerbehoefte voor bewoners van sociale huurwoningen is daarmee dus ook 12,5% lager.



Figuur 3.2: Effect van de nabijheid van een station op het personenautobezit per huishouden in Nederland (bron: Blomjous, *Explanation of household car ownership with proximity to train stations*)

Purmerend heeft als stedelijkheidsgraad 'sterk stedelijk' conform CBS. Het personenautobezit per huishouden is 7% hoger dan het gemiddelde van alle sterk stedelijke gemeenten (zie tabel 3.2).

|                       | aantal |                                    |
|-----------------------|--------|------------------------------------|
| Purmerend (gemiddeld) | 1,23   | personenauto per huishouden (2019) |
| sterk stedelijk (NL)  | 1,14   | personenauto per huishouden (2019) |

Tabel 3.2: Personenautobezit per huishouden (bron: CBS, 2019)

<sup>1</sup> Zie: <https://stations.nl/stations/stationsklasse>

De parkeernormen voor sociale huurappartementen en -woningen zijn weergegeven in tabel 3.3. Hierbij is rekening gehouden met een reductie van 12,5% als gevolg van de nabijheid van station Purmerend Overwhere.

De parkeernorm voor sociale huurwoningen is 1,245 (aandeel bezoek 0,3) parkeerplaats per woning, afgerond 1,3 parkeerplaats per woning (aandeel bezoek 0,3).

|                                                                                  | <b>zonder bezoek (0,3 parkeerplaats per woning)</b> |           |
|----------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|-----------|
|                                                                                  | sterk stedelijk                                     | Purmerend |
| huur sociale huur gemiddeld Purmerend                                            | 1,0                                                 | 1,08      |
| huur sociale huur Kwadijkerpark (inclusief reductie station Purmerend Overwhere) |                                                     | 0,945     |

*Tabel 3.3: Gehanteerde parkeernormen sociale huurwoningen Kwadijkerpark*

### 3.3 Samenvatting

De parkeernormen zijn weergegeven in tabel 3.4.

| niet gestapeld              | gestapeld                   | parkeernorm per woning<br>(inclusief 0,3 parkeerplaats<br>per woning voor bezoekers) |
|-----------------------------|-----------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|
| tot 40 m <sup>2</sup> bvo   | tot 40 m <sup>2</sup> bvo   | 0,7                                                                                  |
| 40 – 80 m <sup>2</sup> bvo  | 40 – 65 m <sup>2</sup> bvo  | 1,5                                                                                  |
| 80 – 150 m <sup>2</sup> bvo | 65 – 120 m <sup>2</sup> bvo | 1,7                                                                                  |
| > 150 m <sup>2</sup> bvo    | > 120 m <sup>2</sup> bvo    | 1,9                                                                                  |
| sociale huur                | sociale huur                | 1,3                                                                                  |

*Tabel 3.4: Samenvatting parkeernormen Kwadijkerpark*

### 3.4 Deelauto's

Voor deelauto's zijn geen regels of normen opgenomen in het parkeernormenbeleid van Purmerend. Aangesloten wordt bij de richtlijnen uit CROW publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren', waarin gesteld wordt dat iedere deelauto minimaal 4 personenauto's kan vervangen. De ontwikkelaar introduceert een deelauto concept, maar legt het volledig aantal parkeerplaatsen aan op grond van de parkeernormen zoals weergegeven in tabel 3.4, zonder reductie op de parkeervraag als gevolg van het deelauto systeem.

### 3.5 Aanwezigheidspercentages

Niet op ieder moment van de week is de parkeerbehoefte even groot. Om die reden is gebruik gemaakt van aanwezigheidspercentages voor bewoners en bezoekers (zie tabel 3.5). De aanwezigheidspercentages gelden niet voor parkeerplaatsen in eigendom.

|           | werkdag |        |       |       |           | zaterdag |       | zondag |
|-----------|---------|--------|-------|-------|-----------|----------|-------|--------|
|           | ochtend | middag | avond | nacht | koopavond | middag   | avond | middag |
| bewoners  | 50%     | 50%    | 90%   | 100%  | 80%       | 60%      | 80%   | 70%    |
| bezoekers | 10%     | 20%    | 80%   | 0%    | 70%       | 60%      | 100%  | 70%    |

*Tabel 3.5: Aanwezigheidspercentages*