Goudappel

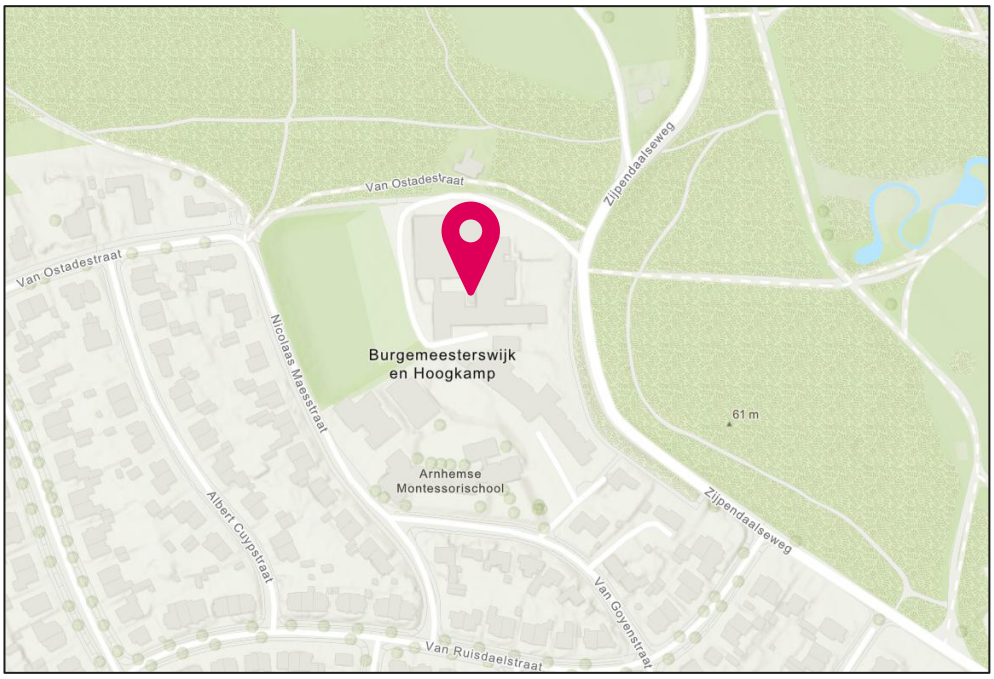
MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Opdrachtgever	Woonpark Guldenbodem BV
Datum	2 juli 2025
Kenmerk	021099.20250611.N1.03
Status	Definitief
Pagina	1/10

Analyse autobezit Zijpendaalseweg 167 Arnhem

1. Aanleiding

Woonpark Guldenbodem BV is voornemens 67 appartementen te realiseren aan de Zijpendaalseweg 167 te Arnhem (zie figuur 1.1). Bij de ontwikkeling dienen voldoende parkeerplaatsen te worden gerealiseerd. Daarom is Goudappel gevraagd om onderzoek te doen naar de parkeerbehoefte van de ontwikkeling op basis van het autobezit voor vergelijkbare woningtypen.



Figuur 1.1: Planlocatie

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Nederland

Postbus 161
7400 AD Deventer
Nederland

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32

1.1 Functieprogramma

Het functieprogramma bestaat uit 67 sociale huur- en koopappartementen met verschillende oppervlaktes. In tabel 1.1 is het functieprogramma weergegeven waarbij de oppervlaktes in gebruiksoppervlak (gbo) zijn uitgedrukt.

functie	gebruiksoppervlak	aantal woningen
sociale huurappartement	circa 45 m^2	12
sociale huurappartement	circa 60 m^2	10
koopappartement	kleiner dan 65 m^2	7
koopappartement	tussen 75 m^2 en 120 m^2	12
koopappartement	vanaf 120 m^2	26

Tabel 1.1: Functieprogramma van de ontwikkeling

1.2 Parkeeraanbod

Het beoogde parkeeraanbod bij de woningen bestaat uit 77 parkeerplaatsen. Een deel van deze parkeerplaatsen wordt één-op één mee verkocht bij de koopappartementen zoals weergegeven in tabel 1.2.

functie	gebruiksoppervlak	aantal woningen	aantal parkeerplaatsen
koopappartement	*kleiner dan 65 m^2*	*7*	*7*
koopappartement	*tussen 75 m^2 en 120 m^2*	*12*	*12*
koopappartement	*vanaf 120 m^2*	*26*	*32*
totaal gereserveerd			51
totaal openbaar			26
totaal parkeeraanbod			**77**

Tabel 1.2: Parkeeraanbod van de ontwikkeling

2. Parkeerbehoefte conform gemeentelijk beleid

2.1 Aanpak en uitgangspunten

De parkeerbehoefte van de ontwikkeling is berekend door de gemeentelijke parkeernormen te vermenigvuldigen met het functieprogramma. De gemeente Arnhem heeft haar parkeernormen vastgesteld in het document 'Beleidsregels parkeren Arnhem 2022' (12 juli 2022). De hoogte van de parkeernorm voor woonfuncties is daarbij hetzelfde voor heel Arnhem ongeacht de ligging van de ontwikkeling. In het gemeentelijke parkeerbeleid zijn de parkeernormen voor wonen inclusief het bezoekersdeel. De gehanteerde parkeernorm voor bezoekers van woningen is gebaseerd op parkeerkencijfers van CROW[1]. In de meest actuele publicatie (2024) zijn de parkeerkencijfers voor bezoekers geactualiseerd, daarvoor werd 0,3 als kencijfer gehanteerd. Aangezien de meest actuele parkeerkencijfers nog niet waren gepubliceerd bij het vaststellen van de gemeentelijke parkeernormen, wordt uitgegaan van het oude parkeerkencijfer van 0,3 parkeerplaatsen per woning. De gehanteerde parkeernormen zijn weergegeven in tabel 2.1. Hierbij geldt dat de parkeernormen exclusief het bezoekersdeel is en de parkeernorm voor bezoekers apart is weergegeven.

functie	functie nota parkeernormen	parkeernorm	eenheid
sociale huurappartement 45 m^2 gbo	appartement met gebruiksoppervlakte tot 75 m2	0,7	ppl/woning
sociale huurappartement 60 m^2 gbo	appartement met gebruiksoppervlakte tot 75 m2	0,7	ppl/woning
koopappartement <65 m^2 gbo	appartement met gebruiksoppervlakte tot 75 m2	0,7	ppl/woning
koopappartement 75 m^2 tot 120 m^2 gbo	appartement met gebruiksoppervlakte van 75 tot en met 120 m2	1	ppl/woning
koopappartement vanaf 120 m^2 gbo	appartement met gebruiksoppervlakte vanaf 120 m2	1,3	ppl/woning
bezoekers woningen	bezoekers woningen	0,3	ppl/woning

Tabel 2.1: Gehanteerde parkeernormen

[1] CROW is een landelijke kennisorganisatie op het gebied van infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer en werk en veiligheid.

2.2 Resultaten

In tabel 2.2 is op basis van de beschreven aanpak en uitgangspunten de parkeerbehoefte weergegeven. Aangezien een deel van de parkeerbehoefte door middel van eigen parkeerplaatsen wordt opgelost, is in tabel 2.2 de parkeerbehoefte uitgesplitst om inzichtelijk te krijgen welk deel van de parkeerbehoefte middels openbare parkeerplaatsen wordt opgelost. In de tabel zijn de totalen rekenkundig afgerond.

functie	aantal	parkeernorm	parkeerbehoefte (ongewogen	verdeling parkeerbehoefte	
				eigen parkeerplaats	openbare parkeerplaats
sociale huurappartement 45 m² gbo	12	0,7	8,4	0	8,4
sociale huurappartement 60 m² gbo	10	0,7	7	0	7
koopappartement <65 m² gbo	7	0,7	4,9	7	0
koopappartement 75 m² tot 120 m² gbo	12	1	12	12	0
koopappartement vanaf 120 m² gbo	26	1,3	33,8	32	1,8
bezoekers woningen	67	0,3	20,1	0	20,1
totaal			**86**	**51**	**37**
parkeeraanbod			77	51	26
tekort (-)/overschot			**-9**	**0**	**-11**

Tabel 2.2: Parkeerbehoefte conform gemeentelijk beleid

Uit de tabel blijkt dat (rekenkundig afgerond) 86 parkeerplaatsen benodigd zijn voor deze ontwikkeling wanneer geen parkeerplaatsen worden toegewezen aan woningen. Wanneer parkeerplaatsen worden mee verkocht met de woningen moeten 37 openbare parkeerplaatsen aanwezig zijn. Bij een parkeeraanbod van 26 openbare parkeerplaatsen ontstaat daardoor een tekort van 11 openbare parkeerplaatsen.

De gemeentelijke parkeernormen vinden hun oorsprong in 2003 en zijn sindsdien nauwelijks aangepast. Zo is het autobezit en autogebruik niet overal in de stad gelijk en wordt er in de parkeernormen geen onderscheid gemaakt tussen de eigendomssituatie (sociale huur, huur of koop). Hierdoor is de verwachting dat de gemeentelijke parkeernormen niet goed aansluiten bij het daadwerkelijk te verwachten autobezit bij deze ontwikkeling. In het volgende hoofdstuk is daarom gebruik gemaakt van recente data over het daadwerkelijke autobezit om tot een ‘passende parkeernorm’ te komen.

3. Parkeerbehoefte op basis van maatwerk

3.1 Aanpak

Binnen de ontwikkeling worden diverse typen woningen gerealiseerd. Het gemeentelijk parkeerbeleid geeft geen aparte parkeernormen voor (sociale) huurwoningen. Daarnaast geldt voor heel Arnhem dezelfde parkeernorm. Daarom is in dit hoofdstuk onderzocht wat een 'passende parkeernorm' voor de woningtypes is op basis van het daadwerkelijke autobezit bij dezelfde woningcategorieën in dezelfde wijk in Arnhem. Door deze 'passende parkeernormen' te vermenigvuldigen met het functieprogramma, berekenen we de parkeerbehoefte op basis van maatwerk.

3.2 Uitgangspunten

3.2.1 Autobezit buiten de data

Door Goudappel is onderzocht wat het daadwerkelijke autobezit is bij woningen (op basis van CBS-RDW-gegevens, 2023)[2]. In deze analyse is onderscheid te maken tussen verschillende woningtypen, oppervlakten en eigendomssituaties. De data over autobezit is gebaseerd op CBS-microdata waarbij nog wel een bewerkingsslag nodig is. Zo is in de data nog geen rekening gehouden met de volgende zaken:

- leaseauto's en grijze kentekens (bedrijfswagens en/of buitenlandse kentekens die niet bij het CBS op woonadressen zijn geregistreerd);
- trend in autobezit.

De twee genoemde elementen worden hieronder nader toegelicht.

Leaseauto's en grijze kentekens

Er zijn auto's die niet op woonadressen staan geregistreerd bij het CBS. Dit zijn voornamelijk auto's met een buitenlands kenteken en bedrijfswagens. Voor laatstgenoemde geldt dat deze kentekens meestal beginnen met een B of een V. Uit grootschalig onderzoek blijkt dat 8% van de geparkeerde auto's bedrijfsauto is of een buitenlands kenteken heeft. Daarom wordt 8% van het totale autobezit van de gemeente Arnhem opgeteld bij het autobezit per woningtype.

[2] In bijlage 1 is een uitgebreide verantwoording voor de 'passende parkeernorm weergegeven.

Trend in autobezit

In de microdata is geen rekening gehouden met bepaalde trends in autobezit. De microdata zegt iets over het huidige autobezit maar zegt niks over het toekomstige autobezit. Uit een analyse[3] blijkt dat het autobezit in de gemeente Arnhem over de afgelopen tien jaar nauwelijks is toegenomen. Waar het autobezit in 2015 0,81 per huishouden was, was het autobezit per huishouden in 2024 gemiddeld 0,82. Om toch rekening te houden met toekomstige ontwikkelingen en verschillen tussen individuelen woningen wordt de data op één decimaal naar boven afgerond.

3.2.2 Autobezit in Arnhem

De ontwikkeling is gelegen in de buurt 'Gulden Bodem'. Conform de CBS-data is een beperkt aantal woningen, met name appartementen, in deze buurt gelegen. Tevens zijn geen sociale huurwoningen aanwezig is deze buurt. De data zijn daarom niet voldoende om een gedegen uitspraak te doen over het gemiddelde autobezit in deze buurt. Om deze reden is het autobezit bepaald voor de wijk waarin deze ontwikkeling gelegen is, 'Burgemeesterswijk/Hoogkamp'. Door middel van het volgen van de stappen uit de vorige paragraaf wordt toegewerkt naar 'passende parkeernormen' op basis van autobezit. De 'passende parkeernormen zijn weergegeven in tabel 3.1. Deze parkeernormen betreffen het bewonersdeel en zijn exclusief het bezoekersdeel.

functie	gehanteerde kenmerken per woning	autobezit	leaseauto's en grijze kentekens	'passende parkeernorm'
sociale huurappartement 45 m^2 gbo	meergezins, sociale huurwoning, oppervlak gbo tot 50 m^2	0,29	0,07	0,4
sociale huurappartement 60 m^2 gbo	meergezins, sociale huurwoning, oppervlak gbo van 50 m^2 tot 74 m^2	0,42	0,07	0,5
koopappartement <65 m^2 gbo	meergezins, koopwoning, oppervlak van 50 m^2 tot 74 m^2	0,83	0,07	0,9
koopappartement 75 m^2 tot 120 m^2 gbo	meergezins, koopwoning, oppervlak gbo van 75 m^2 tot 124 m^2	0,96	0,07	1,1
koopappartement vanaf 120 m^2 gbo	meergezins, koopwoning, oppervlak gbo vanaf 125 m^2	1,15	0,07	1,3

Tabel 3.1: 'Passende parkeernorm' per type woning

[3] Gebruik is gemaakt van datasets binnen de 'Regionale Klimaatmonitor' van de Rijksoverheid.

3.2.3 Parkeernorm voor bezoekers

Bij de te hanteren bezoekersnorm is aangesloten bij de kencijfers conform de meest recente CROW-publicatie inzake parkeerkencijfers, publicatie 744 'Parkeerkencijfers – basis voor parkeernormering'. Op basis van de stedelijkheidsgraad 'sterk stedelijk' en de ligging ten opzichte van het centrum 'rest bebouwde kom' schrijft CROW een bezoekersnorm van 0,15 parkeerplaats per woning toe. Veiligheidshalve wordt in dit onderzoek uitgegaan van 0,2 parkeerplaats per woning.

3.3 Resultaten

Op basis van de genoemde uitgangspunten is de ongewogen parkeerbehoefte van de ontwikkeling berekend, zoals weergegeven in tabel 3.2. Aangezien een deel van de parkeerbehoefte door middel van eigen parkeerplaatsen wordt opgelost, is in tabel 3.2 de parkeerbehoefte uitgesplitst om inzichtelijk te krijgen welk deel van de parkeerbehoefte middels openbare parkeerplaatsen wordt opgelost. In de tabel zijn de totalen rekenkundig afgerond.

functie	aantal	parkeernorm	parkeerbehoefte (ongewogen	verdeling parkeerbehoefte	
				eigen parkeerplaats	openbare parkeerplaats
sociale huurappartement 45 m^2 gbo	12	0,4	4,8	0	4,8
sociale huurappartement 60 m^2 gbo	10	0,5	5	0	5
koopappartement <65 m^2 gbo	7	0,9	6,3	7	0
koopappartement 75 m^2 tot 120 m^2 gbo	12	1,1	13,2	12	1,2
koopappartement vanaf 120 m^2 gbo	26	1,3	33,8	32	1,8
bezoekers woningen	67	0,2	13,4	0	13,4
totaal			**77**	**51**	**26**
parkeeraanbod			77	51	26
tekort (-)/overschot			**0**	**0**	**0**

Tabel 3.2: Parkeerbehoefte op basis van maatwerk

Uit de tabel blijkt dat op basis van maatwerk (rekenkundig afgerond) 77 parkeerplaatsen benodigd zijn voor deze ontwikkeling. Wanneer parkeerplaatsen worden mee verkocht met de woningen moeten 26 openbare parkeerplaatsen aanwezig zijn. Bij een parkeeraanbod van 26 openbare parkeerplaatsen zijn daarom voldoende parkeerplaatsen opgenomen in het plan.

4. Conclusie

Woonpark Guldenbodem BV is voornemens 67 appartementen te realiseren aan de Zijpendaalseweg 167 te Arnhem. Bij de ontwikkeling dienen voldoende parkeerplaatsen te worden gerealiseerd. Daarom is Goudappel gevraagd om onderzoek te doen naar de parkeerbehoefte van de ontwikkeling op basis van het autobezit voor vergelijkbare woningtypen. Uit dit onderzoek worden de volgende conclusies getrokken:

- Als gevolg van de ontwikkeling ontstaat een parkeerbehoefte van circa 86 parkeerplaatsen conform het gemeentelijk beleid;
- Door 51 parkeerplaatsen mee te verkopen met de woningen ontstaat een parkeerbehoefte van 37 openbare parkeerplaatsen. Bij een aanbod van 51 privé parkeerplaatsen en 26 openbare parkeerplaatsen ontstaat een tekort van 11 openbare parkeerplaatsen;
- Op basis van het autobezit van gelijke woningcategorieën in de directe omgeving van de ontwikkellocatie heeft Goudappel ‘passende parkeernormen’ voorgesteld. Op basis van deze ‘passende parkeernormen’ ontstaat een parkeerbehoefte van 77 parkeerplaatsen als gevolg van de ontwikkeling;
- Door 51 parkeerplaatsen mee te verkopen met de woningen ontstaat een parkeerbehoefte van 26 openbare parkeerplaatsen. Bij een aanbod van 51 privé parkeerplaatsen en 26 openbare parkeerplaatsen zijn voldoende parkeerplaatsen beoogd om in de parkeerbehoefte te voorzien.

Bijlage 1 Nadere achtergrond cijfers autobezit

B.1.1 Inleiding

Goudappel heeft voor het verschijnen van de kencijfers in 2024 in vakliteratuur al een aantal publicaties geschreven over te hoge parkeernormen voor woningbouw. In het kort komt de boodschap erop neer dat binnen de woningbouw, met sociale woningen en appartementen in het bijzonder, vaak te veel parkeerplaatsen gerealiseerd worden. Dit leidt tot onnodig ruimtegebruik voor parkeervoorzieningen en onnodig hoge kosten die de businesscase van ontwikkelingen onder druk zetten. Het probleem wordt soms veroorzaakt door de parkeernormen die gemeenten hanteren. In de basis dient men te voldoen aan de parkeernorm die de gemeente opstelt voor woningen. Veel gemeenten hebben echter parkeernormen die niet aansluiten bij de meest recente kencijfers van het CROW (thans CROW-publicatie 744 'Parkeerkencijfers 2024 'Basis voor parkeernormering') en/of niet aansluiten bij het daadwerkelijke autobezit in de gemeente bij het type woning dat gerealiseerd wordt.

B.1.2 Onderzoek daadwerkelijk autobezit

Goudappel heeft de laatste jaren veel onderzoek gedaan naar gemeentelijke parkeernormen in Nederland in relatie tot het daadwerkelijke autobezit. Hierbij is gebruik gemaakt van een dataset die tot stand is gekomen door het combineren van gegeven uit analysebestanden/bronnen over bijvoorbeeld type woningen en de ligging van woningen in stedelijk gebied met output van onderzoek op microdata van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) over (lease)autobezit, woningvoorraad, type woningen, eigendomssituatie en inkomen. Hiermee kan voor heel Nederland op gemeente-, wijk-, en buurtniveau het autobezit gericht geanalyseerd worden wat het feitelijke autobezit is. Daarbij kan onderscheid gemaakt worden naar autobezit per categorie zoals:

- eigendomssituatie (koop, particuliere huur en sociale huur);
- woningtype (vrijstaand huis, twee-onder-een-kap, rijwoning, en appartement);
- leeftijd (0-30 jaar, 30-65 jaar en 65+ jaar);
- oppervlakte (tot 50m^2 gbo, 50-75m^2 gbo, 75-100m^2 gbo, 100-125m^2 gbo en groter dan 125m^2 gbo).

Deze categorieën kunnen ook 'gestapeld' worden en zo inzichtelijk maken wat het autobezit is onder bijvoorbeeld 65-plussers in sociale huurappartementen in buurt X in gemeente Y (bij voldoende waarnemingen). De data zorgen zodoende voor een cijfermatige onderbouwing om goed met elkaar van gedachten te wisselen over de hoogte van de vigerende parkeernormen.

B.1.3 Achtergronden dataset en bewerkingen

De data over het autobezit per bewoonde woning (CBS/RDW) is exclusief bezoekers en exclusief een aandeel grijze/buitenlandse kentekens. Onder grijze kentekens vallen voornamelijk bedrijfsauto's en - busjes die mee naar huis worden genomen. Denk hierbij aan busjes van schilders en timmerlui die de bedrijfsbussen na werk mee naar huis nemen en voor de deur parkeren. Omdat de bedrijfsbussen niet geregistreerd staan bij woonadressen zijn deze niet standaard in de data over autobezit bij woningen opgenomen. Het aandeel grijze/buitenlandse kentekens verschilt per buurt. Om rekening te houden met geparkeerde bedrijfsbussen/buitenlandse kentekens in de straat wordt de data verhoogd met een percentage. Ook voor de trend in autobezit wordt de data opgehoogd met een percentage. Parkeernormen worden namelijk vaak voor langere tijd vastgesteld. Daarom wordt de trend in autobezit van de afgelopen jaren vertaald naar een ophoging van het autobezit dat blijkt uit de data. Zo wordt ingespeeld op eenzelfde trend in autobezit voor de komende jaren.

De gebruikte indeling in gemeenten, wijken en buurten is conform de CBS-indeling van 2023. De stedelijkheidsgraad (omgevingsaddressendichtheid) van gemeenten, wijken en buurten komt uit 'Kerncijfers wijken en buurten 2023'. De in de analyse gebruikte gegevens betreffende woningvoorraad, eigendomssituatie en RDW-gegevens hebben betrekking op het jaar 2023. Het 'bezit'/gebruik van een leaseauto heeft betrekking op het jaar 2022 en is inbegrepen in de data.

'Normale' zakelijke leaseauto's staan op naam van de leasemaatschappijen. Deze staan niet op naam van de berijders en zijn dus ook niet rechtstreeks te koppelen aan type woningen in buurten/wijken waar de berijders wonen. Deze leaseauto's worden in onze data echter (via afgeschermde analyses door/bij CBS via belastinggegevens) toch aan type woningen in buurten/wijken gekoppeld en zijn zodoende inbegrepen in onze cijfers. Bij financial leaseconstructies staat de leaseauto op naam van de berijder en is ook direct het economische eigendom van de berijder (geen juridisch eigendom; net als een huis dat je nog aan het afbetalen bent met een hypotheek; het is van jou, maar het onderpand voor de financier). Deze vallen in de analyse in de groep van privé personenauto's. Bij private lease is het anders. Daarbij is zowel het juridische als het economische eigendom van de leasemaatschappij, maar staat de auto wel op naam van de berijder (zodat bijvoorbeeld de RDW rechtstreeks met de berijder kan communiceren). En dat laatste is waar het CBS naar kijkt. De data hebben betrekking op het jaar 2023. Toen waren er in totaal 8,828 miljoen personenauto's. In de gebruikte data zitten er 8,951 miljoen. Dit verschil komt met aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid door het vertalen van belastinggegevens naar leaseauto's en door het afronden naar minder decimalen van autobezit op buurt- en wijkniveau. Van enige onderschatting van autobezit is in ieder geval geen sprake.