

SITUATIE
SCHAAL 1:1000

Parkeerbehoefte Oosterbeek, Stationsweg 49

Springco Urban Analytics

Definitief
Oktober 2024

Inhoud

1. Inleiding: vraag, aanpak en samenvatting
2. Parkeerplaatsen in lijn met de beleidsregels
3. Parkeerbehoefte toekomstige huishoudens
4. Advies over het aantal parkeerplaatsen

Inleiding

Parkeerbehoefte plan Oosterbeek, Stationsweg 49.

Aanleiding en vraag

NU Projectontwikkeling streeft naar een herontwikkeling van de locatie aan de Stationsweg 49 in Oosterbeek. Deze locatie zal getransformeerd worden van een niet-woonbestemming naar een woonbestemming. Parkeren is een belangrijk aandachtspunt binnen deze transitie. NU Projectontwikkeling wil een onafhankelijk en datagedreven inzicht krijgen in het autobezit van de verwachte doelgroepen die deel zullen uitmaken van het woonprogramma dat de ontwikkelaar voor ogen heeft.

Springco Urban Analytics is sinds zijn oprichting altijd bezig geweest om de impact van vastgoed en stedelijke ontwikkeling op de woon- en leefomgeving in beeld te brengen. Springco maakt uniek gebruik van de mens als uitgangspunt voor al onze analyses en onderzoeken. Wij zien de mens als de grootste drager van informatie over hoe zij of hij wil wonen en leven. We gebruiken data science technieken om deze informatie te analyseren en door te trekken naar de toekomst. Hiermee begeven we ons op het Predictive en Prescriptive vlak van analytics: we kijken naar wat er gaat gebeuren en hoe we dat mogelijk kunnen maken. We combineren onze ervaring en expertise in het domein van de woon- en leefomgeving met de laatste datatechnieken om handelingsperspectief te bieden aan overheden, beleggers, ontwikkelaars en woningcorporaties.

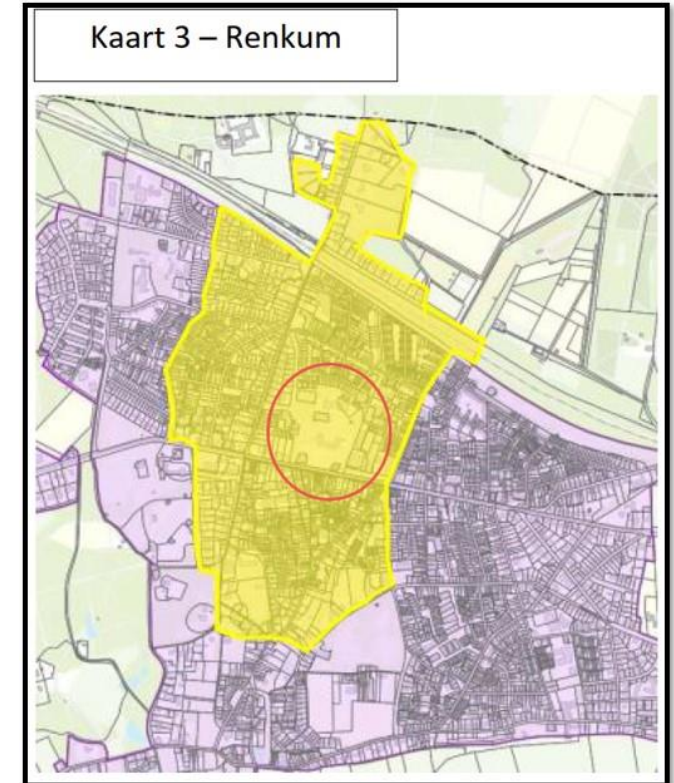
Aanpak

1. We starten met het woonprogramma wat de ontwikkelaar voor ogen heeft en wat volgens de beleidsregels van de gemeente het aantal parkeerplaatsen maximaal moet zijn om op te nemen in het plan.
2. De volgende stap is om te achterhalen of de maximale parkeernorm van de gemeente overeenkomt met de verwachte vraag naar parkeerplekken van de huishoudens die in de toekomst gaan wonen op de locatie.
3. De uitkomsten van stap 1 en 2 leggen we tegen elkaar aan en komen we met een advies.

Resultaten

De volgende pagina's bevatten de resultaten van dit onderzoek. Een paar punten vielen ons op:

1. Parkeernorm van de gemeente komt hoger uit dan wat uit de Springco berekening naar voren komt. Het verschil zit tussen de 2 tot 9 parkeerplaatsen.
2. Het is van belang om een gebied te realiseren waar rekening wordt gehouden met de voorkeuren van mensen. In dit geval adviseren we Nu Projectontwikkeling te richten op het gemiddelde scenario, wat inhoudt dat er 45 parkeerplekken nodig zijn. Dit zijn 4 parkeerplekken minder dan uit de beleidsregels van de gemeente maximaal wordt verzocht.



De nieuwbouwlocatie valt in het stationsgebied Oosterbeek

Aantal parkeerplaatsen volgens beleidsregels 2024

Bron nota parkeernormen 2024 gemeente Renkum

Onderstaand de uitkomst van het aantal te realiseren parkeerplekken als we rekening houden met een programma dat Nu Projectontwikkeling voor ogen heeft en wat de beleidsregels zijn van de gemeente Renkum.

Een aantal belangrijke uitgangspunten die worden gehanteerd:

- De nieuwbouwlocatie valt in het stationsgebied van Oosterbeek en dat heeft invloed op de maximale parkeernorm die de gemeente hanteert.
- We houden rekening met bezoekersnormen en de reductiefactor voor woningen met een eigen oprit
- We houden rekening met aanwezigheidspercentage bewoners en bezoekers. Voor woningen met een eigen oprit nemen we geen aanwezigheidspercentages bewoners mee. We nemen in de berekening voor bezoekers het hoogste percentage mee (90% in de avond). In de nacht wordt er geen bezoek verwacht, dat betekent dat we voor aanwezigheidspercentage van bewoners ook uitgaan van de avond (90%). Immers komen in de nacht de gereserveerde parkeerplekken voor bezoekers vrij voor de bewoners.
- In de beleidsregels wordt geen uitzondering gemaakt tussen EGW (grondgebonden) woningen en Rug aan Rug woningen. Ook kijken we in de berekening naar oppervlakte op basis van GBO en niet op basis van BVO. Onze database bevat geen BVO-gegevens en consumenten gaan uit van GBO in plaats van BVO.

Parkeernorm gemeente	Oppervlakte (GBO)	Aantal	Reductiefactor eigen oprit	Parkeernorm excl. bezoekersnorm	Parkeernorm incl. bezoekersnorm	Totaal (excl. bezoekersnorm)	Totaal (incl. bezoekersnorm)	Aanwezigheidspercentage bewoners (avond 90%)	Aanwezigheidspercentage bezoekers (avond 90%)	Totaal (incl. bezoekersnorm en aanwezigheidsfactor)
Koop EGW 600k - 800k	155 - 175 m ²	8	1.6	1.4	1.7	12.8	15.2	0	-0.24	15.0
Koop EGW 600k - 800k (Rug aan Rug)	135 - 155 m ²	6	0	1.4	1.7	8.4	10.2	-0.84	-0.18	9.2
Koop MGW 250k - 300k (sociaal)	45 - 55 m ²	6	0	0.9	1.2	5.4	7.2	-0.54	-0.18	6.5
Koop MGW 300k - 350k (middelduur)	55 - 65 m ²	13	0	1	1.3	13	16.9	-1.3	-0.39	15.2
Koop MGW 350k - 400k (middelduur)	65 - 75 m ²	2	0	1	1.3	2	2.6	-0.2	-0.06	2.3
						41.6	52.1	-2.9	-1.1	48.2

Uitgaande van deze – maximale - beleidsregels moeten er 48.2 parkeerplekken gerealiseerd worden, afgerond zijn dit 49 parkeerplekken.

Parkeerbehoefte van de toekomstige huishoudens

Bronnen: ODIN, CBS, BAG, EDM, Springco

Springco heeft op basis van een uitgebreide set aan data van elk huishouden in Nederland een profiel. We noemen dit ons GEO-huishouden data bestand en dit bestand is opgebouwd uit openbare data, ingekochte data en gemodelleerde data (CBS, BAG, ODIN, WoOn21, PDOK, EMD, etc.). Op deze manier hebben we van elk huishouden op adresniveau in Nederland de kenmerken in beeld (inkomens, leeftijd, samenstelling, etc.), welke woning zij bewonen (type, eigendom, prijs, kwaliteit, energieverbruik etc.) en in wat voor omgeving ze wonen (woonmilieu, afstand tot voorzieningen, OV, snelweg, park, aantal bomen etc.). Op basis van deze dataset kunnen we diverse vraagstukken van de samenleving in beeld brengen.

Zo hebben we ook het autobezit van elke huishouden in Nederland voorspelt. Het autobezit voorspellen we op basis van gegevens van de ODIN-enquête. Deze is afgenomen onder een representatieve groep Nederlanders en bevat informatie over hun mobiliteitsgedrag, inclusief het aantal auto's dat zij bezitten. We hebben gebruikgemaakt van een extreme gradient boosting model, dat is gevalideerd met cross-validation en train-test-splits, waardoor de resultaten betrouwbaar zijn. Ons model voorspelt autobezit op basis van sociaal-demografische en woningkenmerken. De validiteit van het model wordt gewaarborgd door de uitkomsten te kalibreren aan de hand van statistieken van Goudappel. Deze bieden inzicht in het gemiddelde autobezit per woningtype/huishoudtype combinatie.

Methode om te achterhalen wat het verwachte autobezit is van de toekomstige huishoudens voor de nieuwbouwlocatie Stationsweg 49:

Om optimaal in te schatten wat het verwachte autobezit is van de toekomstige huishoudens van de locatie, een locatie die nog niet bestaat, gaan we op zoek naar vergelijkbare gebieden met hetzelfde woonprogramma. Dit hebben we als volgt gedaan:

1. Oosterbeek ligt nabij Arnhem, we zijn eerst gaan kijken naar steden die vergelijkbaar zijn als Arnhem. Dit zijn steden tussen 55.000 en 200.000 huishoudens. Met Utrecht als grootste stad en Delft als kleinste stad.
2. Om referenties als Oosterbeek te lokaliseren zijn we plaatsen gaan selecteren die verder dan 3 km en niet verder dan 7.5 km van deze steden liggen. En de woonplaatsen moeten een station hebben.
3. Van de overgebleven woonplaatsen zoals Bilthoven, Bunnik, Hoevelaken, Lent, Meerssen, Oosterbeek, Prinsenbeek, Sliedrecht, Velp, Vleuten, Voorhout en Westervoort zijn er nog een aantal plaatsen uit de selectie gefilterd omdat ze onvoldoende passen vanwege inkomensniveau of positie t.o.v. de drie grote steden, denk aan Heemstede, Bloemendaal, Bleiswijk, Zandvoort, Zwanenburg en Voorschoten.
4. Van de overgebleven woonplaatsen hebben we per segment/oppervlakte combinatie het gemiddelde autobezit berekend van de huishoudens, gebaseerd op de voorspelling van ODIN. Daarnaast hebben we voor de Rug Aan Rug woningen nog verdiepend onderzoek gedaan met behulp van consumentenonderzoek specifiek voor dit woonconcept. Dit heeft geleid tot een reductiefactor voor de Rug aan Rug woningen.

Dit heeft geleid tot een selectie aan gebieden en vervolgens hebben we binnen deze gebieden gekeken naar het autobezit van huishoudens die wonen in een woning (en programma) die NU Projectontwikkeling voor ogen heeft.

Parkeerbehoefte van de toekomstige huishoudens

Bronnen: ODIN, CBS, BAG, EDM, Springco

De uitkomsten van onze studie tonen aan dat het autobezit van huishoudens in appartementen lager worden ingeschat dan de beleidsregels van de gemeente Renkum. Voor de grondgebonden woning schatten we deze net wat hoger in. Daarin zijn wel twee uitzonderingen:

- Nu Projectontwikkeling wil van de 8 grondgebonden woningen de hoekwoningen levensloopbestendig maken. Dat heeft invloed op het type doelgroep wat hier kan gaan wonen.
- Rug aan Rug woningen trekken een net wat andere doelgroep aan dat de standaard grondgebonden woningen. We zien uit de data dat dit vaker huishoudens zijn met minder autobezit. Hierop hebben we een kleine correctie toegepast.

Berekening Springco (gemiddeld)	Oppervlakte (GBO)	Aantal	Correctie oprit	Gemiddeld Autobezit (ref)	Plus Bezoekersnorm	Totaal (excl. bezoekersnorm)	Totaal (incl. bezoekersnorm)	Aanwezigheidspercentage bewoners (avond 90%)	Aanwezigheidspercentage bezoekers (avond 90%)	Totaal (incl. bezoekersnorm en aanwezigheidsfactor)
Koop EGW 600k - 800k	155 - 175 m ²	6	1.2	1.6	1.9	10.8	12.6	0.0	-0.2	12.4
Koop EGW 600k - 800k (levensloop)	155 - 175 m ²	2	0.4	1.3	1.6	3.0	3.6	0.0	-0.1	3.5
Koop EGW 600k - 800k (RAR)	135 - 155 m ²	6	0.0	1.4	1.7	8.5	10.3	-0.8	-0.2	9.2
Koop MGW 250k - 300k (sociaal)	45 - 55 m ²	6	0.0	0.8	1.1	4.8	6.6	-0.5	-0.2	5.9
Koop MGW 300k - 350k (middelduur)	55 - 65 m ²	13	0.0	0.8	1.1	10.5	14.4	-1.1	-0.4	13.0
Koop MGW 350k - 400k (middelduur)	65 - 75 m ²	2	0.0	0.9	1.2	1.8	2.4	-0.2	-0.1	2.1
						39.4	49.9	-2.6	-1.1	46.3

Uitgaande van de gemiddelde behoefte van de huishoudens moeten er 46.3 parkeerplekken gerealiseerd worden, afgerond zijn dit 47 parkeerplekken.

Parkeerbehoefte van de toekomstige huishoudens

Bronnen: ODIN, CBS, BAG, EDM, Springco

Nu Projectontwikkeling kan ook gericht doelgroepen aantrekken voor haar nieuwbouwlocatie. Bijvoorbeeld door een deel van het programma te richten op empty nesters en senioren. Dit kan meerdere doelen dienen, waarvan de belangrijkste het stimuleren van doorstroming is. Een deel van de empty nesters en senioren hebben een latente vraag naar woningen die beter past bij hun levensfase. Veel van deze huishoudens wonen nu in een gezinswoning. Woningen die juist geschikt zijn voor (startende en groeiende) gezinnen. Mocht Nu Projectontwikkeling sterk inzetten op deze specifieke doelgroep, dan heeft dit ook een effect op de behoefte naar parkeerplekken. Overigens zullen er nog steeds gezinnen en andere doelgroepen aangetrokken worden tot de locatie, alleen zal dit meer in verhouding staan tot de empty nesters en senioren.

Ook dit effect hebben we berekend en noemen we scenario laag. We komen dan uit op de volgende uitkomsten.

Berekening Springco (scenario laag)	Oppervlakte (GBO)	Aantal woningen	Correctie oprit	Gemiddeld Autobezit (ref)	Plus Bezoekersnorm	Totaal (excl. bezoekersnorm)	Totaal (incl. bezoekersnorm)	Aanwezigheidspercentage bewoners (avond 90%)	Aanwezigheidspercentage bezoekers (avond 90%)	Totaal (incl. bezoekersnorm en aanwezigheidsfactor)
Koop EGW 600k - 800k	155 - 175 m ²	8	1.6	1.3	1.6	12.0	14.4	0.0	-0.2	14.2
Koop EGW 600k - 800k (RAR)	135 - 155 m ²	6	0.0	1.3	1.6	7.8	9.6	-0.8	-0.2	8.6
Koop MGW 250k - 300k (sociaal)	45 - 55 m ²	6	0.0	0.6	0.9	3.4	5.2	-0.3	-0.2	4.6
Koop MGW 300k - 350k (middelduur)	55 - 65 m ²	13	0.0	0.6	0.9	7.7	11.6	-0.8	-0.4	10.4
Koop MGW 350k - 400k (middelduur)	65 - 75 m ²	2	0.0	0.6	0.9	1.2	1.8	-0.1	-0.1	1.6
						32.0	42.5	-2.0	-1.1	39.5

Uitgaande van het lage scenario moeten er 39.5 parkeerplekken gerealiseerd worden, afgerond zijn dit 40 parkeerplekken.

Advies Springco

Op basis van parkeerbehoefte onder huishoudens en de beleidsregels

Uitgaande van de parkeerbehoefte, beleidsregels en de maatschappelijke meerwaarde om ruimtegebruik optimaal in te zetten komen we tot het volgende advies:

- Voor de grondgebonden woningen volgen we de beleidsregels met als uitzondering dat de Rug aan Rug woningen andere doelgroepen aantrekken (paren, een ouder gezinnen of gezinnen met 1 kind, empty nesters) en dat levensloopbestendige woningen vooral voor empty nesters en senioren bedoeld zijn.
- Voor de appartementen volgen we de parkeerbehoefte van huishouden zoals uit onze studie naar voren komt.

Dit leidt tot de volgende uitkomsten:

Advies Springco	Oppervlakte (GBO)	Aantal	Correctie oprit	Advies parkeernorm excl. bezoekers	Plus Bezoekersnorm	Totaal (excl. bezoekersnorm)	Totaal (incl. bezoekersnorm)	Aanwezigheidspercentage bewoners (avond 90%)	Aanwezigheidspercentage bezoekers (avond 90%)	Totaal (incl. bezoekersnorm en aanwezigheidsfactor)
Koop EGW 600k - 800k	155 - 175 m ²	6	1.2	1.4	1.7	9.6	11.4	0.0	-0.2	11.2
Koop EGW 600k - 800k (Levensloop)	155 - 175 m ²	2	0.4	1.3	1.6	3.0	3.6	0.0	-0.1	3.5
Koop EGW 600k - 800k (Rug aan Rug)	135 - 155 m ²	6	0.0	1.3	1.6	7.5	9.3	-0.8	-0.2	8.4
Koop MGW 250k - 300k (sociaal)	45 - 55 m ²	6	0.0	0.8	1.1	4.8	6.6	-0.5	-0.2	5.9
Koop MGW 300k - 350k (middelduur)	55 - 65 m ²	13	0.0	0.8	1.1	10.5	14.4	-1.1	-0.4	13.0
Koop MGW 350k - 400k (middelduur)	65 - 75 m ²	2	0.0	0.9	1.2	1.8	2.4	-0.2	-0.1	2.1
						37.2	47.7	-2.5	-1.1	44.2

Uitgaande van ons advies zijn er 44.2 parkeerplekken nodig, afgerond zijn dit 45 parkeerplekken.



Contactgegevens



Hank Groenhof
Hank.groenhof@springco.ai
06 450 20 552

Springco Urban Analytics
Goudesingel 102
3011KD Rotterdam