

Parkeeronderzoek Aetsveldseweg Weesp

Definitief rapport

Opdrachtgever
Titel rapport

Kroon Vastgoedontwikkeling B.V.
Parkeeronderzoek Aetsveldseweg

Kenmerk
Datum publicatie

017923.20240620.R1.02
1 juli 2024

Status

Definitief

© Copyright Goudappel BV 1-7-24

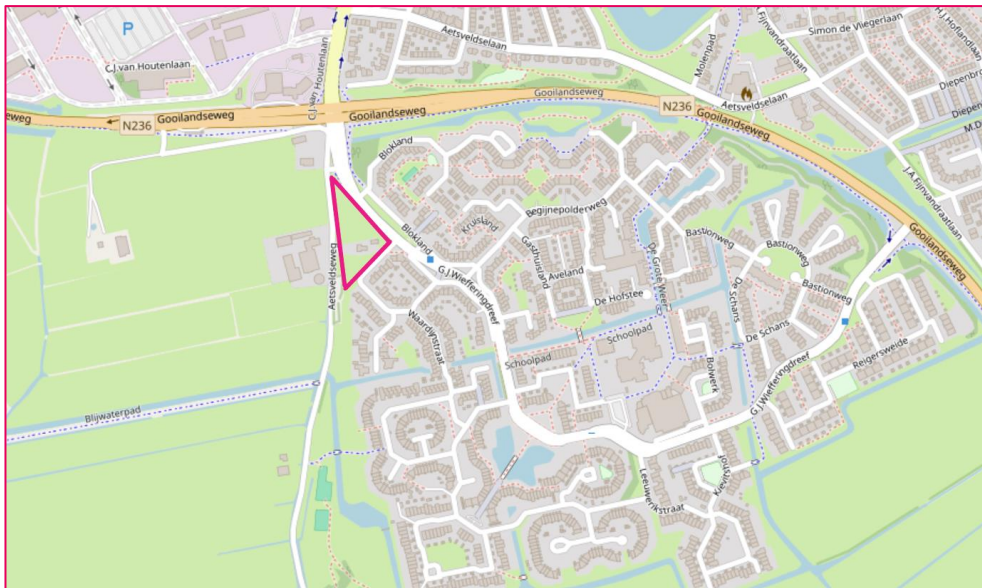
Inhoudsopgave

| | |
|--|-----------|
| 1. Inleiding | 1 |
| 1.1 Aanleiding | 1 |
| 1.2 Functieprogramma | 2 |
| 1.3 Leeswijzer | 2 |
| 2. Parkeerbehoefte o.b.v. gemeentelijk beleid | 3 |
| 2.1 Aanpak en uitgangspunten | 3 |
| 2.2 Resultaten parkeerbehoefteberekening | 4 |
| 3. Parkeerbalans o.b.v. maatwerk | 5 |
| 3.1 Aanpak en uitgangspunten | 5 |
| 3.2 Autobezit in Aetsveld | 6 |
| 3.3 Resultaten parkeerbehoefteberekening | 8 |
| 4. Conclusies | 9 |
| Bijlage 1 | 10 |
| B.1.1 Verantwoording Passende parkeernorm | 10 |
| B.1.1.1 Aanpak CBS-microdata | 10 |
| B.1.1.2 Achtergronden dataset en bewerkingen | 10 |

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Kroon Vastgoedontwikkeling B.V. (hierna: opdrachtgever) is betrokken bij een woningbouwontwikkeling te Weesp in gemeente Amsterdam (zie figuur 1.1). Het voornemen bestaat om 48 woningen te realiseren in verschillende prijsklassen, eigendomssituaties en oppervlakten. De opdrachtgever heeft behoefte aan een onderbouwing met daarin passende parkeernormen voor de verschillende woningen. Hiertoe is Goudappel B.V. gevraagd om een rapportage op te stellen, passende parkeernormen op te stellen en een parkeerbehoefteberekening te maken. In voorliggende rapportage zijn de uitgangspunten en conclusies toegelicht.



Figuur 1.1: Indicatief plangebied (Bron ondergrond: OpenStreetMap)

1.2 Functieprogramma

In dit onderzoek is het functieprogramma zoals weergegeven in tabel 1.1 gehanteerd.

| type woning | aantal | eenheid |
|--|--------|----------|
| appartement, sociale huur, 50 m ² go | 15 | woningen |
| appartement, sociale huur, 60 m ² go | 5 | woningen |
| BEBO, midden koop, 53 m ² go | 6 | woningen |
| BEBO, midden koop, 67 m ² go | 6 | woningen |
| hoekwoning, vrije sector koop, 110 m ² go | 11 | woningen |
| rijwoning, vrije sector koop, 100 m ² go | 5 | woningen |

Tabel 1.1: Gehanteerd functieprogramma (bron: mail d.d. 22 mei 2024)

De opdrachtgever heeft een parkeeraanbod van 47 parkeerplaatsen ingetekend.

1.3 Leeswijzer

In dit hoofdstuk, hoofdstuk 1, is de vraag toegelicht en het functieprogramma van de beoogde ontwikkeling weergegeven. In hoofdstuk 2 is de parkeerbehoefte van de ontwikkeling berekend conform het gemeentelijk beleid, de gemeente Amsterdam geeft aan dat er maatwerk-parkeernormen moeten worden opgesteld en dat de weergegeven parkeernormen als richtlijn gehanteerd kunnen worden. In hoofdstuk 3 zijn op basis van feitelijk autobezit passende parkeernormen opgesteld. Hiermee is vervolgens de parkeerbehoefte bepaald. De belangrijkste conclusies zijn samengevat in hoofdstuk 4.

2. Parkeerbehoefte o.b.v. gemeentelijk beleid

2.1 Aanpak en uitgangspunten

Functieprogramma

De parkeerbehoefte is berekend aan de hand van het functieprogramma en de gemeentelijke parkeernormen. Dit functieprogramma is weergegeven in tabel 1.1, aangeleverd door de opdrachtgever op 22 mei 2024¹. De woningen zijn in het programma weergegeven met de bijbehorende gebruiksoppervlakten en eigendomssituatie.

Parkeernormen

Hedendaags is Weesp onderdeel van de gemeente Amsterdam, maar is nog niet opgenomen in het parkeerbeleid van Amsterdam. De gemeente Amsterdam heeft hier, middels een verordening², echter wel een uitspraak over gedaan. Hierin staat opgenomen dat stadsgebied Weesp tijdelijks als C-gebied aangewezen wordt. Dit betekent dat er maatwerk wordt toegepast bij het vaststellen van parkeernormen voor ontwikkelingen. Tot slot staat hierin vermeld dat de parkeernormen van Weesp, welke in maart van dit jaar (2024) zijn vervallen, als richtlijn gebruikt kunnen worden.

De ex-gemeente Weesp heeft parkeernormen opgenomen in haar 'Parkeernormennota Weesp' uit 2019. Hierin zijn de gemeentelijke parkeernormen gebaseerd op de parkeerkcijfers conform CROW³-uitgave 381⁴.

De parkeerkcijfers conform CROW maken onderscheid naar de locatie van de ontwikkeling binnen het stedelijk gebied. Het gemeentelijk beleid geeft aan dat de ontwikkellocatie ligt in 'rest bebouwde kom' en wordt getypeerd als 'matig stedelijk'. Tot slot is er een bandbreedte beschikbaar, hierin dient aangesloten te worden bij het gemiddelde binnen de bandbreedte.

In een principeverzoek zijn grotendeels dezelfde parkeernormen gehanteerd, hier is gesteld dat deze correct zijn en in lijn zijn met het geldende parkeerbeleid. Deze fungeren als uitgangspunt voor de gemeentelijke parkeerbehoefteberekening. Op basis van bovenstaande uitgangspunten worden de volgende parkeernormen, weergegeven in tabel 2.1, gehanteerd.

¹ Opgave cf. e-mail.

² Gemeentebld Nr. 120132 'Verzamelverordening Weesp gemeente Amsterdam 2024' (maart 2024).

³ CROW: een kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte.

⁴ CROW-publicatie 381: 'Toekomstbestendig parkeren: van parkeerkcijfers naar parkeernormen' (2018).

| functie ontwikkelaar | functie in beleid | parkeernorm | aandeel bezoek | eenheid |
|--|---|-------------|----------------|------------|
| appartement, sociale huur, 50 m ² go | huur, appartement, midden/goedkoop (incl. sociale huur) | 1,6 | 0,3 | ppl/woning |
| appartement, sociale huur, 60 m ² go | huur, appartement, midden/goedkoop (incl. sociale huur) | 1,6 | 0,3 | ppl/woning |
| BEBO, midden koop, 53 m ² go | koop, appartement, midden | 1,8 | 0,3 | ppl/woning |
| BEBO, midden koop, 67 m ² go | koop, appartement, midden | 1,8 | 0,3 | ppl/woning |
| hoekwoning, vrije sector koop, 110 m ² go | koop, huis, tussen/hoek | 1,9 | 0,3 | ppl/woning |
| rijwoning, vrije sector koop, 100 m ² go | koop, huis, tussen/hoek | 1,9 | 0,3 | ppl/woning |

Tabel 2.1: Gehanteerde parkeernormen

Normaliter is de parkeernorm voor de sociale huurwoningen conform de uitgangspunten 1,4 inclusief een bezoekersaandeel van 0,3. Aangezien in een eerder stadium een norm van 1,6 gehanteerd is, welke als correct is bestempeld door de gemeente, wordt dit in de gemeentelijke parkeerbehoefteberekening als uitgangspunt gehanteerd.

2.2 Resultaten parkeerbehoefteberekening

Op basis van het aangeleverde functieprogramma en het parkeerbeleid van de ex-gemeente Weesp is er een ongewogen parkeerbehoefte van 84 parkeerplaatsen. Bij een parkeeraanbod van 47 parkeerplaatsen is er sprake van een parkeertekort van 37 parkeerplaatsen. In tabel 2.2 is de ongewogen parkeerbehoefte weergegeven.

| functie | aantal | parkeernorm | parkeerbehoefte |
|--|-----------|-------------|-----------------|
| appartement, sociale huur, 50 m ² go | 15 | 1,3 | 19,5 |
| appartement, sociale huur, 60 m ² go | 5 | 1,3 | 6,5 |
| BEBO, midden koop, 53 m ² go | 6 | 1,5 | 9,0 |
| BEBO, midden koop, 67 m ² go | 6 | 1,5 | 9,0 |
| hoekwoning, vrije sector koop, 110 m ² go | 11 | 1,6 | 17,6 |
| rijwoning, vrije sector koop, 100 m ² go | 5 | 1,6 | 8,0 |
| bezoekers woningen | 48 | 0,3 | 14,4 |
| totaal | 48 | | 84 |

Tabel 2.2: Resultaat parkeerbehoefteberekening (gemeentelijk)

3. Parkeerbilans o.b.v. maatwerk

3.1 Aanpak en uitgangspunten

In het voorgaande hoofdstuk is aangegeven dat Weesp tegenwoordig binnen de gemeente Amsterdam ligt. Het Amsterdamse parkeerbeleid is hier echter nog niet op aangepast. Een verzamelverordening geeft aan dat Weesp als geheel tijdelijk als C-gebied aangewezen wordt. Dit betekent dat er maatwerk wordt toegepast bij het vaststellen van parkeernormen voor ontwikkelingen. In deze rapportage wordt, aan de hand van het feitelijk autobezit bij bestaande woningen naar woningtype in een vergelijkbaar gebied, onderzocht welke parkeernormen aansluiten bij de type woningen op de ontwikkellocatie.

Op basis van CBS-microdata is onderzocht wat het daadwerkelijke autobezit is bij de woningen. In deze analyse maken wij onderscheid tussen verschillende woningtypen, oppervlakten en eigendomssituaties. In bijlage 1 is een uitgebreide verantwoording voor de passende parkeernormen weergegeven. De data over autobezit is gebaseerd op CBS-microdata waarbij nog wel een bewerkingsslag nodig is. Zo is in deze data nog geen rekening gehouden met de volgende zaken:

- 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, grijze- en buitenlandse 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 V. Uit grootschalig veldonderzoek van Goudappel in woonwijken blijkt dat circa 8% van de geparkeerde auto's bedrijfsauto is of een buitenlands kenteken heeft. Deze 8% is daarom opgeteld bij het autobezit van bewoners in de hele gemeente. In de data is nog steeds het autobezit in ex-gemeente Weesp weergegeven, dit wordt als uitgangspunt gebruikt. De data tonen aan dat het gemiddelde autobezit in Weesp 1,18 bedraagt, 8% hiervan is circa 0,1 auto's met een grijs kenteken per woning.

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. Normaliter wordt de trend bepaald door het autobezit van de gehele gemeente over de

afgelopen vijf jaar te analyseren, hiervoor wordt een openbare databron⁵ gehanteerd. Binnen deze databron is Weesp niet langer weergegeven. Om deze reden is op twee verschillende wijzen de trend in autobezit bepaald, namelijk:

1. Trend in autobezit binnen de gemeente Amsterdam;
2. Trend in autobezit binnen de wijk Aetsveld/Oostelijke Vechoever.

Uit de analyse blijkt dat het autobezit in de gehele gemeente Amsterdam licht is toegenomen tussen 2019 en 2023. Waar in 2019 een autobezit van 0,50 gemeten is, was het autobezit in 2023 0,52. Dat is een toename van circa 4%.

Op wijkniveau is het autobezit licht afgenomen. In 2019 was het autobezit 1,12 terwijl het autobezit in 2023 1,1 was. Dit is een afname van circa 2%.

In beide gevallen is geen sprake van een significante verandering. Binnen dit onderzoek wordt ervan uitgegaan dat er geen sprake is van een stijging of daling van het autobezit per huishouden: een trend van 0% wordt gehanteerd.

3.2 Autobezit in Aetsveld

In deze analyse is voor Aetsveld in Weesp onderzocht wat het autobezit is bij de woningen uit het woningbouwprogramma. Door middel van het volgen van de stappen zoals beschreven in paragraaf 3.1 wordt toegewerkt naar een passende parkeernorm op basis van het autobezit. In deze paragraaf worden op basis van woningtypen, oppervlakten en eigendomssituaties deze passende parkeernormen weergegeven.

In tabel 3.1 zijn de passende parkeernormen op basis van het autobezit voor het bewonersdeel van de woningen weergegeven (deze zijn rekenkundig afgerond op één decimaal). Hierin zijn de percentages voor grijze/buitenlandse kentekens (8%) en de trend in autobezit (0%) al inbegrepen. Voor elke woning uit het programma in tabel 1.1 is een passende parkeernorm opgesteld. Deze parkeernormen zijn nog exclusief een bezoekersdeel.

| functie ontwikkelaar | autobezit | passende parkeernorm | eenheid |
|--|-----------|----------------------|------------|
| appartement, sociale huur, 50 m ² go | 0,6 | 0,7 | ppl/woning |
| appartement, sociale huur, 60 m ² go | 0,6 | 0,7 | ppl/woning |
| BEBO, midden koop, 53 m ² go | 0,93 | 1,0 | ppl/woning |
| BEBO, midden koop, 67 m ² go | 0,93 | 1,0 | ppl/woning |
| hoekwoning, vrije sector koop, 110 m ² go | 1,34 | 1,4 | ppl/woning |
| rijwoning, vrije sector koop, 100 m ² go | 1,34 | 1,4 | ppl/woning |

Tabel 3.1: Passende parkeernormen

⁵ Regionale klimaatmonitor 'Aantal geregistreerde personenauto's per huishouden' (Rijksoverheid).

Op basis van het beschikbare functieprogramma zijn de passende parkeernormen bepaald. De appartementen en beneden-bovenwoningen zijn beiden getypeerd als gestapelde woningen, en zodoende als appartement meegenomen in de maatwerkbenadering

Bezoekersdeel

Al geruime tijd is binnen de verkeerskundige vakwereld de ervaring dat het ooit 'arbitrair' vastgelegde parkeerkcijfer voor bezoekersparkeren bij woningen (vaak 0,3 parkeerplaatsen per woning) te hoog is. Daar waar voor het bewonersparkeren in woonwijken onderscheid wordt gemaakt voor locatie-specifieke kenmerken bij het bepalen van het aantal parkeerplekken (zoals ligging ten opzichte van het centrum en/of openbaar vervoer), is dit voor bezoekersparkeren bij de functie wonen nog niet het geval.

Door digitalisering is steeds meer data beschikbaar gekomen over het parkeergedrag van bezoekers aan woningen. Hieruit blijkt dat de bezoekersnorm van 0,3 parkeerplaatsen per woning vaak te hoog is. Dit blijkt onder andere uit onderzoeken⁶&⁷ in 16 steden in Nederland. Er wordt geconcludeerd dat een waarde van 0,1 parkeerplaats per woning in stedelijk gebied vaak al voldoende is. Dit komt ook overeen met het bezoekersdeel wat in steeds meer andere gemeenten in stedelijk gebied gehanteerd wordt.

Steeds meer gemeenten passen hun bezoekersnormen ook aan naar de meest recente inzichten. Hieronder volgt een kort overzicht van enkele gemeenten die hun bezoekersnormen recent naar beneden hebben bijgesteld:

- gemeente Haarlem (2023) in een bandbreedte van 0,1 tot 0,15 parkeerplaats per woning,
- gemeente Oss (2023) in een bandbreedte van 0,1 tot 0,3 parkeerplaats per woning;
- gemeente Hilversum (2023) overall 0,1 parkeerplaats per woning,
- gemeente Oosterhout (2022) in een bandbreedte van 0,1 tot 0,2 parkeerplaats per woning,
- gemeente Geldrop-Mierlo (2022) in een bandbreedte van 0,1 tot 0,2 parkeerplaats per woning.

Op basis van deze benchmark wordt geconcludeerd dat zeker in gemeenten met een stedelijkheidsgraad 'matig stedelijk' en hoger een parkeerkcijfer van 0,1 tot 0,2 parkeerplaats per woning op het maatgevende moment voldoende is om de parkeervraag voor bezoekers op te vangen. Binnen dit onderzoek is binnen de maatwerkberekening uitgegaan van een bezoekersparkeernorm van 0,15.

Ook zijn onlangs de nieuwste parkeerkcijfers van CROW gepubliceerd, deze zijn vastgelegd in publicatie 744: 'Parkeerkcijfers – basis voor parkeernormering'. Hierin wordt expliciet aandacht besteed aan het actualiseren van het bezoekerscijfer bij woningen, dat nu nog vaak standaard als 0,3 parkeerplaats per woning is toegepast. Conform de

⁶ Parkeerkcijfers voor bezoek aan bewoners: 'De grote onbekende', bijdrage aan CBS-congres (november 2022).

⁷ A new perspective on residential parking policy, TU Delft (augustus 2021).

locatiekenmerken van de ontwikkeling wordt een bezoekersnorm van 0,15 per woning toegeschreven.

Tot slot stelt de verzamelverordening Weesp (eerder benoemd in paragraaf 2.1) dat Weesp tijdelijk als C-gebied van de gemeente Amsterdam wordt aangewezen. Het gemeentelijk beleid van Amsterdam stelt dat er bij een nieuwbouwontwikkeling een bezoekersparkeernorm van 0,1 per woning geldt.

Binnen deze studie sluiten wij aan bij een bezoekersparkeernorm van 0,15.

3.3 Resultaten parkeerbehoefteberekening

Op basis van het functieprogramma uit tabel 1.1 en de passende parkeernormen uit tabel 3.1 is de parkeerbehoefte berekend. Op basis van de uitgangspunten bestaat er een ongewogen parkeerbehoefte van 56 parkeerplaatsen. Bij een parkeeraanbod van 47 parkeerplaatsen bestaat er een parkeertekort van 9 parkeerplaatsen. In tabel 3.2 is de ongewogen parkeerbehoefte weergegeven.

| functie | aantal | parkeernorm | parkeerbehoefte |
|--|-----------|-------------|-----------------|
| appartement, sociale huur, 50 m ² go | 15 | 0,7 | 10,5 |
| appartement, sociale huur, 60 m ² go | 5 | 0,7 | 3,5 |
| BEBO, midden koop, 53 m ² go | 6 | 1,0 | 6,0 |
| BEBO, midden koop, 67 m ² go | 6 | 1,0 | 6,0 |
| hoekwoning, vrije sector koop, 110 m ² go | 11 | 1,4 | 15,4 |
| rijwoning, vrije sector koop, 100 m ² go | 5 | 1,4 | 7,0 |
| bezoekers | 48 | 0,15 | 7,2 |
| totaal | 48 | | 56 |

Tabel 3.2: Resultaat parkeerbehoefteberekening (maatwerk)

4. Conclusies

Kroon Vastgoedontwikkeling heeft Goudappel gevraagd om een passende parkeerbehoefte te berekenen voor een woningbouwontwikkeling in Weesp. Uit dit onderzoek worden de volgende conclusies getrokken:

- Weesp valt onder de gemeente Amsterdam, maar is nog niet opgenomen in het parkeerbeleid van Amsterdam. De gemeente Amsterdam heeft hier, middels een verordening, echter wel een uitspraak over gedaan. Hierin staat opgenomen dat stadsgebied Weesp tijdelijks als C-gebied aangewezen wordt. Dit betekent dat er maatwerk wordt toegepast bij het vaststellen van parkeernormen voor ontwikkelingen.
- Aan de hand van niet-openbare CBS-data omtrent autobezit naar huishouden zijn passende parkeernormen opgesteld voor de verschillende woningen;
- De toekomstige parkeerbehoefte conform een maatwerkbenadering bedraagt in totaal 56 parkeerplaatsen, bij een parkeeraanbod van 47 parkeerplaatsen is er sprake van een parkeertekort van 9 parkeerplaatsen;
- De toekomstige parkeerbehoefte conform gemeentelijk beleid bedraagt in totaal 80 parkeerplaatsen, bij een parkeeraanbod van 47 parkeerplaatsen is er sprake van een parkeertekort van 37 parkeerplaatsen.

Bijlage 1

B.1.1 Verantwoording Passende parkeernorm

B.1.1.1 Aanpak CBS-microdata

Goudappel heeft in vakliteratuur al een aantal publicaties geschreven over te hoge parkeernormen voor (sociale) woningbouw. In het kort komt de boodschap erop neer dat er binnen de woningbouw, met appartementen in het bijzonder, vaak te veel parkeerplaatsen gerealiseerd worden. Dit leidt tot onnodig ruimtegebruik voor parkeervoorzieningen en onnodig hoge kosten die businesscase van ontwikkelingen onder druk zetten. Het probleem wordt 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 recent zijn en daarmee niet aansluiten bij het daadwerkelijke autobezit van het type woning dat gerealiseerd wordt. Zo komen de parkeernormen van de Gemeente Weesp uit 2019 waarin één parkeernorm is opgenomen voor sociale huurappartementen en huurappartementen in de middelste prijscategorie. Dit terwijl er in de praktijk een degelijk verschil in autobezit van bewoners bij sociale huurappartementen ten opzichte van de bewoners in het middensegment.

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 gegevens 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 50m² gbo, 50-75m² gbo, 75-100m² gbo, 100-125m² gbo en groter dan 125m² 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 microdata zorgt zodoende voor een cijfermatige onderbouwing om in discussie te gaan met gemeenten over het aanpassen van de parkeernormen.

B.1.1.2 Achtergronden dataset en bewerkingen

De data over het autobezit 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 verhogen we de data 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 rekening gehouden met eenzelfde trend in autobezit voor de komende jaren.

De gebruikte indeling in gemeenten, wijken en buurten is conform de CBS-indeling van 2022. De stedelijkheidsgraad (omgevingsaddressendichtheid) van gemeenten, wijken en buurten komt uit 'Kerncijfers wijken en buurten 2022'. De in de analyse gebruikte gegevens betreffende woningvoorraad, eigendomssituatie en RDW-gegevens hebben betrekking op het jaar 2022. Het 'bezit'/gebruik van een leaseauto heeft betrekking op het jaar 2021 en is inbegrepen in de data.

'Normale' zakelijke leaseauto's staan op naam van de leasemaatschappijen. Deze staan niet op naam van de bestuurders en zijn dus ook niet rechtstreeks te koppelen aan type woningen in buurten/wijken waar de bestuurders wonen. Deze leaseauto's worden in onze data echter (via afgeschermd 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 bestuurder en is ook direct het economische eigendom van de bestuurder (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 bestuurder (zodat bijvoorbeeld de RDW rechtstreeks met de bestuurder kan communiceren). En dat laatste is waar het CBS naar kijkt. De data die wij hebben heeft betrekking op het jaar 2021. Toen waren er in totaal 8,828 miljoen personenauto's. In de gebruikte data zitten er 8,951 miljoen. Dit verschil komt met name voortvloeit uit de vertaling 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.

Voor de duidelijkheid wordt vermeld dat de oorspronkelijk gebruikte CBS-microdata altijd binnen de volledig afgesloten netwerkgeving van het CBS blijft, en alleen resultaten van bewerkingen/statistische gegevens die niet naar personen te herleiden zijn (kunnen) worden geëxporteerd. En om in deze gegevens de laatste mogelijke vorm van onthullingsgevaar naar huishoudens te voorkomen, zijn door het CBS alle gegevens die betrekking hebben op minder dan tien huishoudens verwijderd. Ook zijn de aantallen huishoudens afgerond op vijftallen en is het gemiddelde aantal auto's per huishoudens afgerond op 2 decimalen.



Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden en via onze partners in het buitenland

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