

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  
Emmasingel 15  
5611 AZ Eindhoven

Leeuwarden  
F. HaverSchmidtwei 2  
8914 BC Leeuwarden

Amsterdam  
De Ruyterkade 143  
1011 AC Amsterdam

## **BAM Wonen & GroenWest**

### **Onderbouwing parkeren FNV-locatie Woerden**

Datum 7 maart 2018  
Kenmerk BAM035/Jsk/0058.02  
Eerste versie 6 maart 2018

## **1 Aanleiding**

In Woerden zijn plannen om het voormalige FNV-kantoorpand aan de Houttuinlaan te slopen. Deze locatie wordt herontwikkeld waarbij op de locatie 220 huurappartementen (vrije sector huur en sociale huur) worden gerealiseerd. Op de ontwikkelingslocatie kunnen maximaal 220 parkeerplaatsen worden gerealiseerd.

Goudappel Coffeng BV is gevraagd om ten behoeve van de ontwikkeling een parkeerkundige onderbouwing op te stellen. In voorliggende notitie is deze parkeerkundige onderbouwing uitgewerkt aan de hand van:

1. Het beleid van de gemeente Woerden.
2. Functie- en locatiespecifieke eigenschappen van de ontwikkeling.

## 2 Gemeentelijke parkeernormering

Voor de herontwikkeling van de locatie van het voormalige FNV-kantoorpand in Woerden wordt de parkeervraag bepaald aan de hand van de gemeentelijke parkeernormering. De parkeervraag wordt berekend door het aantal woningen dat wordt gerealiseerd, te vermenigvuldigen met de bijbehorende parkeernorm (het aantal benodigde parkeerplaatsen per woningen). Bij woningen kan onderscheid worden gemaakt tussen bewoners en bezoekers, die niet op alle momenten van de week een even grote parkeervraag genereren. De bewoners kennen de hoogste parkeervraag gedurende de nacht, terwijl bezoekers op dat moment niet aanwezig zijn. Door toepassing van aanwezigheidspercentages (conform gemeentelijk beleid) wordt rekening gehouden met dit effect. In figuur 2.1 is de berekening van de parkeervraag geschematiseerd.

### 2.1 Uitgangspunten

#### *Functieprogramma: 220 huurappartementen*

Bij de herontwikkeling van het pand van het voormalige FNV-kantoor worden in totaal 220 huurappartementen gerealiseerd. Hiervan worden 110 appartementen gerealiseerd voor de sociale huursector en 110 appartementen voor de vrije huursector.

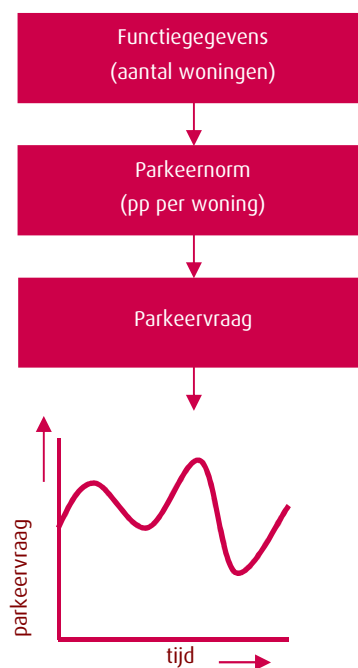
De appartementen in de vrije huursector vallen conform opgave opdrachtgever in de prijsklasse van € 900,- tot € 1.000,- per maand. Hiermee vallen de appartementen in de categorie voor het midden/goedkope huursegment binnen de vrije huursector. De sociale huurappartementen worden gerealiseerd met een oppervlakte tussen 50 en 70 m<sup>2</sup> gbo. De appartementen voor de vrije huursector hebben een oppervlakte tussen 70 en 80 m<sup>2</sup> gbo.

#### *Parkeercapaciteit: 220 parkeerplaatsen*

Binnen de herontwikkeling wordt een parkeercapaciteit van 220 parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd.

#### *Gemeentelijke parkeernormen Woerden rest bebouwde kom*

Voor het bepalen van de parkeervraag wordt gebruik gemaakt van het gemeentelijk parkeerbeleid. De gemeente Woerden heeft haar Nota Parkeernormen vastgesteld in 2014<sup>1</sup>. In het gemeentelijke parkeerbeleid wordt onderscheid gemaakt tussen vijf zones. De ontwikkelingslocatie van het voormalig FNV-kantoor is gelegen in de zone 'Woerden rest bebouwde kom'.



Figuur 2.1: Berekening parkeervraag

<sup>1</sup> Gemeente Woerden (2014). Nota parkeernormen gemeente Woerden, d.d. 2 september 2014.

De te hanteren gemeentelijke parkeernormen voor het bepalen van de parkeervraag van de ontwikkeling zijn opgenomen in tabel 2.1. In de parkeernormen wordt onderscheid gemaakt naar bewoners en bezoekers.

programma	type woning	eenheid	Woerden rest	
			bebouwde kom	aandeel bezoekers
sociale huurwoningen	huur, etage midden/goedkoop	etage	1,4	0,3
huurwoningen vrije sector	huur, etage midden/goedkoop	etage	1,4	0,3

Tabel 2.1: Parkeernormen gemeente Woerden huurappartementen

#### Aanwezigheidspercentages

De gemeente Woerden hanteert in haar parkeerbeleid aanwezigheidspercentages voor bewoners en bezoekers van woningen om onderlinge uitwisselbaarheid van parkeerplaatsen mogelijk te maken. Deze zijn opgenomen in tabel 2.2.

	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%

Tabel 2.2: Aanwezigheidspercentages woningen conform gemeentelijk parkeerbeleid

## 2.2 Parkeerbalans op basis van gemeentelijke parkeernormen

Aan de hand van het functieprogramma, parkeernormen en aanwezigheidspercentages is in tabel 2.3 de parkeerbalansberekening opgenomen. Uit tabel 2.3 blijkt dat de werkdag-avond het maatgevend moment voor de parkeervraag is. De parkeervraag van de ontwikkeling bedraagt dan 271 parkeerplaatsen. Op deze momenten ontstaat een tekort van 51 parkeerplaatsen.

	zonder dubbelgebruik	werkdag-ochtend	werkdag-middag	werkdag-avond	koop-avond	werkdag-nacht	zaterdag-middag	zaterdag-avond	zondag-middag
sociaal bewoners	121	60,5	60,5	108,9	96,8	121	72,6	96,8	84,7
vrije sector bewoners	121	60,5	60,5	108,9	96,8	121	72,6	96,8	84,7
bezoekers sociaal	33	3,3	6,6	26,4	23,1	0	19,8	33	23,1
bezoekers vrije sector	33	3,3	6,6	26,4	23,1	0	19,8	33	23,1
parkeervraag (afgerond)		128	135	271	240	242	185	260	216
parkeeraanbod		220	220	220	220	220	220	220	220
overschot/tekort		92	85	-51	-20	-22	35	-40	4

Tabel 2.3: Parkeerbalans herontwikkeling (roze kader is maatgevend moment)

### 3 Functiespecifieke eigenschappen

De gemeentelijke parkeernormen hebben een algemeen karakter en zijn bedoeld voor elk type huishouden binnen betreffende woningcategorie. Uit opgave van de opdrachtgever blijkt dat de ontwikkeling zich richt op een specifieke doelgroep (zie bijlagen 1 en 2). De te ontwikkelen appartementen op het terrein van het voormalige FNV-kantoor in Woerden, richten zich op de volgende specifieke doelgroep:

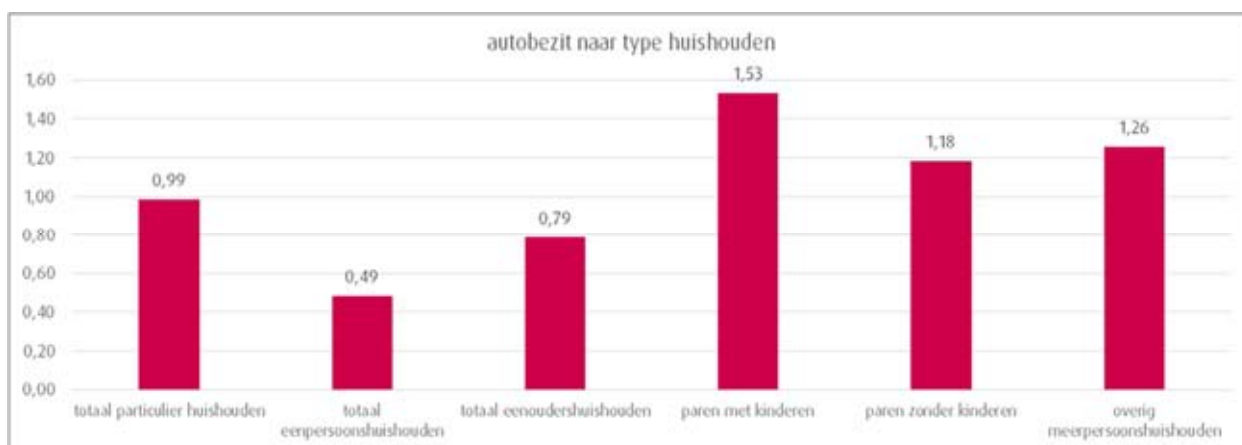
- 1- tot 2-persoonshuishoudens;
- een kleine woningomvang;
- lage huurprijzen.

In de parkeernormen van de gemeente Woerden is reeds rekening gehouden met het effect van de huurprijzen op autobezit. De relatie tussen autobezit en huurprijzen wordt daarom binnen deze analyse niet verder onderzocht. In de hiernavolgende paragraaf wordt onderzocht wat het effect van de 1- tot 2-persoonshuishoudens en de kleine woningomvang is op het autobezit.

#### 3.1 Autobezit specifieke doelgroep

*Autobezit naar type huishouden: kleinere huishoudens lager autobezit*

Om het autobezit voor verschillende typen huishouden te analyseren, is gebruik gemaakt gegevens van CBS/Statline<sup>2</sup>. In figuur 3.1 is een overzicht van het gemiddeld aantal auto's per type huishouden weergegeven. Figuur 3.1 laat zien dat de huishoudenssamenstelling van grote invloed is op het gemiddelde autobezit.



Figuur 3.1: Gemiddeld aantal auto's per type huishouden, (bron: CBS/Statline)

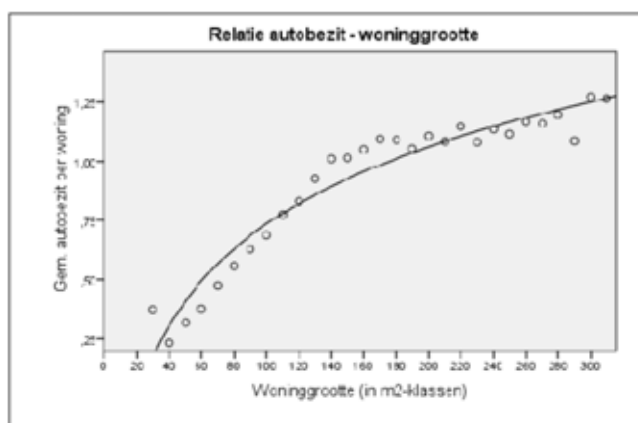
<sup>2</sup> CBS/Statline: tabel 'Huishoudens in bezit van auto of motor; huishoudkenmerken, 2015'. Aangenomen is dat huishoudens in de categorie 'drie of meer auto's', gemiddeld drie auto's bezitten.

Op basis van de woninggrootte (50 tot 80 m<sup>2</sup>) zijn de te realiseren huurappartementen op de locatie van het voormalige FNV-kantoor in Woerden voornamelijk geschikt voor 1- tot 2-persoonshuishoudens.

Uitgaande van deze specifieke doelgroep is het gemiddelde autobezit van 1- tot 2-persoonshuishoudens<sup>3</sup> 80% van het gemiddelde autobezit van een gemiddeld huishouden (0,79 auto per huishouden ten opzichte van 0,99 auto per huishouden).

*Autobezit naar woninggrootte: kleinere woningen lager autobezit*

Onderzoek wijst uit dat een sterke relatie bestaat tussen woninggrootte en autobezit<sup>4</sup>. Hoe groter de woning, des te meer auto's per huishouden. Onderzoek van de Dienst Stedelijke Ontwikkeling van de gemeente Den Haag<sup>5</sup> onderschrijft deze relatie in haar Nota Parkeernormen (zie figuur 3.2).



*Figuur 3.2: Verband tussen gemiddeld autobezit per woning en woninggrootte in Den Haag (bron: Nota Parkeernormen Den Haag)*

In het gemeentelijk parkeerbeleid van Woerden is geen rekening gehouden met woninggrootte. Het exacte aantal auto's per woninggrootte in Den Haag kan vanwege de afwijkende stedelijke context niet 1-op-1 worden geprojecteerd op Woerden. Wel is de trend van het verband tussen autobezit en woninggrootte uit figuur 3.2 representatief. Omdat het aspect van de woninggrootte reeds is meegenomen in de huishoudens-samenstelling, wordt in deze analyse indirect wel rekening gehouden met de woninggrootte.

<sup>3</sup> Onder 1- tot 2-persoonshuishoudens kunnen de categorieën 1-persoonshuishouden, 1-ouderhuishouden, en paren zonder kinderen vallen. Het gewogen gemiddelde van deze categorieën is gehanteerd om het gemiddelde autobezit te bepalen.

<sup>4</sup> BPD Onderzoek Gemeentelijke Parkeernorm, 2015.

<sup>5</sup> Nota Parkeernormen Den Haag, Gemeente Den Haag, Dienst Stedelijke Ontwikkeling Afdeling Verkeer, vastgesteld op 10 november 2011.

### 3.2 Goede alternatieven voor autogebruik

Naast de specifieke eigenschappen van de doelgroep zorgen andere beschikbare alternatieven, zoals de beschikbaarheid van openbaar vervoer en deelauto's, voor een lagere autoafhankelijkheid en daarmee een lager autobezit. Met een lager autobezit neemt hierdoor ook de parkeervraag af.

De opdrachtgever verwacht met name voor de vrije sectorwoningen dat deze voornamelijk door de early adapters bewoond zullen worden. Deze doelgroep heeft geen traditioneel mobiliteitsprofiel meer, maar kiest bewuster voor de te nemen vervoerswijze. Juist voor deze doelgroep zal de beschikbaarheid van het openbaar vervoer en de deelauto's zorgen voor een lager autobezit.

#### *Treinstation en bushaltes op loopafstand*

De locatie van het voormalige FNV-kantoor heeft een zeer goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer. De locatie ligt op een loopafstand van circa 400 meter van het treinstation Woerden. Daarnaast zijn direct aan de ontwikkelingslocatie aan de Polanerbaan en de Zaagmolenlaan vier bushaltes gesitueerd; van waaruit kan worden overstapt op vier verschillende buslijnen.

#### *Deelauto's op loopafstand beschikbaar*

Op loopafstand van de ontwikkelingslocatie zijn twee locaties waar in totaal vijf deelauto's beschikbaar zijn<sup>6</sup>. Het voordeel van deelauto's is dat bewoners wel gebruik kunnen maken van een auto, maar deze niet hoeven te bezitten. Dit heeft een verlagend effect op het autobezit per huishouden.

### 3.3 Parkeerbalans functiespecifieke eigenschappen

De te ontwikkelen huurappartementen op de locatie van het voormalige FNV-kantoor zijn geschikt voor 1- tot 2-persoonshuishoudens. De gemeentelijke parkeernormen zijn gebaseerd op een generieke doelgroep. Uit de doelgroepanalyse blijkt dat voor de toekomstige doelgroepen van de huurappartementen op de locatie van het voormalige FNV-kantoor een lagere parkeervraag wordt verwacht ten opzichte van reguliere huishoudens. Het autobezit en daarmee de parkeervraag zijn naar verwachting maximaal 80% van de berekende parkeervraag op basis van gemeentelijke parkeernormen.

De parkeerbalans na correctie voor de specifieke ontwikkeling op het voormalige FNV-kantoor is opgenomen in tabel 3.1. Hieruit blijkt dat op het maatgevende moment (werkdagavond) de parkeervraag 217 parkeerplaatsen bedraagt. Dit geeft een overschot van drie parkeerplaatsen.

---

<sup>6</sup> Bron: [www.greenwheels.nl](http://www.greenwheels.nl), geraadpleegd d.d. 2 maart 2018.

	zonder dubbelgebruik	Werkdag- ochtend	werkdag- middag	werkdag- avond	koop- avond	werkdag- nacht	zaterdag- middag	zaterdag- avond	zondag- middag
sociaal bewoners	48,4	48,4	87,12	77,44	96,8	58,08	77,44	67,76	48,4
vrije sector bewoners	48,4	48,4	87,12	77,44	96,8	58,08	77,44	67,76	48,4
bezoekers sociaal	2,64	5,28	21,12	18,48	0	15,84	26,4	18,48	2,64
bezoekers vrije sector	2,64	5,28	21,12	18,48	0	15,84	26,4	18,48	2,64
parkeervraag ( <i>afgerond</i> )		103	108	217	192	194	148	208	173
parkeeraanbod		220	220	220	220	220	220	220	220
overschot/tekort		117	112	3	28	26	72	12	47

Tabel 3.1: Specificering parkeerbalans ontwikkeling (roze kader is het maatgevende moment)

## 4 Conclusie

Op het terrein van de voormalige FNV-kantoor in Woerden worden 220 huurappartementen ontwikkeld in de vrije en de sociale huursector. In de herontwikkelingsplannen van de locatie worden 220 parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd.

Op basis van de actuele gemeentelijke parkeernormen is de parkeervraag op het maatgevend moment 271 parkeerplaatsen. De ontwikkeling richt zich echter op een specifieke doelgroep (middeldure en goedkope huur) met een lager autobezit dan gemiddeld. De toekomstige parkeervraag is vanwege de specifieke doelgroep 80% van de parkeervraag berekend op basis van gemeentelijke normen. De parkeervraag van de ontwikkeling op het maatgevend moment (werkdagavond) is 217 parkeerplaatsen. De ontwikkeling heeft hiermee een overschot van drie parkeerplaatsen.

De beoogde parkeercapaciteit van de toekomstige ontwikkeling voorziet in de opvang van de eigen parkeervraag.

## Bijlage 1    Onderbouwing specifieke doelgroep sociale huur





# I Memo

<b>Aan</b>	Martijn Bresser
<b>Kopie aan</b>	
<b>Van</b>	strategie en vastgoedsturing: Gerco Jonker & Corné Venema
<b>Onderwerp</b>	onderbouwing parkeernorm FNV-locatie
<b>Status</b>	ter bespreking/ter voorbereiding/ter informatie
<b>Datum</b>	22 februari 2018
<b>Pagina</b>	1/2

---

## Kenmerken locatie en doelgroep

De FNV-locatie betreft een locatie op minder dan 500 meter lopen van het NS Station (en 10-15 minuten lopen naar het Stadshart van Woerden) en is zodoende bijzonder gunstig gelegen ten opzichte van het openbaar vervoer.

De te realiseren woningen zullen voor wat betreft de sociale huur vooral kleinere appartementen zijn (50 – 70 m<sup>2</sup>). Dat zijn woningen voor een doelgroep van veel alleenstaanden en stellen. Vooral in de jongere leeftijdscategorie van 18 – 35 jaar en in mindere mate mogelijk ook een groep senioren. Daarnaast wordt gedacht aan huisvesting van een zorgdoelgroep (begeleid of beschermd wonen). Dit zijn allemaal 'huishoudens' die minder dan gemiddeld autobezit hebben en voor de zorgdoelgroep geldt zelfs geen autobezit. Zo zal een alleenstaande zal in principe niet meer dan 1 auto hebben, daar waar gezinnen met regelmaat 2 auto's bezitten. Een deel van de verklaring daarvoor ligt bij de lage inkomens van deze doelgroep en de hoge kostenpost van het autobezit.

## Cijfers huidige situatie

Met behulp van data over onze huurders hebben we een analyse gemaakt om het gebruik van de auto in te schatten. De gebruikte data gaat over de huidige huurders van GroenWest in de gemeente Woerden. Daaruit blijkt dat bewoners van appartementen gemiddeld 6 % - 10 % lager autobezit hebben dan huurders in een eengezinswoning. Daarnaast zijn er gegevens beschikbaar over de houding ten opzichte van het openbaar vervoer. Van alle huurders die graag het openbaar vervoer gebruiken heeft 22% geen auto. Bij de combinatie van een appartementbewoner geldt dat tot 29 % geen auto in bezit heeft. Dat is 11 % tot 20

% hoger dan bij huurders die niet graag het openbaar vervoer gebruiken en in een ander type woning wonen.

### Inspelen op de toekomst

Vanuit logisch redeneren en onderzoeken<sup>1</sup> kunnen we een aantal aannames doen over het autobezit onder de belangrijkste doelgroep van deze woningbouwlocatie, de jongere alleenstaanden en stellen:

- Het is aannemelijk dat huurders die een positieve houding hebben over het gebruik van het openbaar vervoer en heel dicht bij het station wonen, nog vaker geen auto zullen hebben. Het percentage zonder autobezit zou op deze locatie zeker dubbel zo groot kunnen zijn.
- In de grotere steden van Nederland worden op dergelijke locaties al appartementen ontwikkeld zonder of met heel beperkt parkeren en met gebruik van deelauto's. Woerden is geen grote stad, maar deze locatie en het centrum van Woerden kenmerken zich wel als een centrum stedelijk woonmilieu waar voor vergelijkbare producten ook een doelgroep is. Specifiek aanbod creëert ook specifieke vraag.
- Jongere generaties zijn steeds meer de generaties die zich richten op de deeleconomie en minder hebben met 'bezit', op die manier zijn ze meer flexibel en footloose.
- In de regio Utrecht wordt behoorlijk geïnvesteerd in uitbreiding van het openbaar vervoer (tram in Utrecht, extra NS-stations, hogere treinfrequenties) en het fietsnetwerk om o.a. de opkomst van de E-bike te faciliteren. De alternatieven voor de auto worden op deze manier beter en gestimuleerd.
- Milieubewustzijn en duurzaamheid worden steeds belangrijkere aspecten in onze samenleving, daar hoort een trend van minder autogebruik- en bezit ook bij. Het bouwen op stationslocatie met beperkt parkeren kan een mooie bijdrage leveren aan de doelstelling van de gemeente voor een klimaatneutraal Woerden in 2030.

### Conclusie

Vanuit de beoogde doelgroep, het huidige lagere autobezit van deze doelgroep en het goed inspelen op de toekomst is een lager dan gebruikelijke parkeernorm heel reëel. Onze inschatting is dat de bewoners van de sociale huurwoningen maar 0,6 auto zullen bezitten. Met de voorgestelde norm van 1,0 wordt daar dan ruimschoots in voorzien.

---

<sup>1</sup> Provincie Zuid-Holland (2017) Parkeren en verstedelijking  
Memo onderbouwing parkeernorm FNV locatie Pagina 2 van 2

## Bijlage 2    Onderbouwing specifieke doelgroep vrije huur

## Memo

Aan Martijn Bresser, Perry van Leeuwen  
Van Sabine Meeks  
Afdeling BAM Wonen bv  
Telefoon 06 5525 0758  
E-mail sabine.meeks@bam.com  
Onderwerp Onderbouwing parkeernorm FNV locatie vrije sector  
Datum 29 februari 2018  
Referentie

1 van 2

Onderwerp **Parkeernorm FNV gebouw Woerden, vrije sector woningen**

### Locatie en doelgroep

Het gebied Middelland wordt de komende tijd getransformeerd van werkgebied naar woon/werk/verblijfgebied. De locatie van het FNV gebouw wordt als één van de eerste opgepakt door Groenwest en BAM Wonen. Het FNV gebouw ligt op minder dan 500 meter afstand van het treinstation. De binnenstad van Woerden bevindt zich aan de andere zijde van het spoor op 10-15 minuten loopafstand.

In het plan worden ca. 105 vrije sector appartementen (70 – 80 m<sup>2</sup> gbo) gerealiseerd voor 1- en 2-persoonshuishoudens. De beoogde doelgroep bestaat voornamelijk uit jonge mensen (18 – 35 jaar) die de stap zetten naar hun eerste woning en enkele oudere huishoudens (stellen) die hun grondgebonden woning verlaten en dicht bij de binnenstad en het openbaar vervoer willen wonen. De eerste bewoners op Middelland zullen dus voornamelijk tot de early adapters behoren.

### Trends en cijfers

Vanuit de vrije sector markt zien wij de volgende trends en ontwikkelingen:

- Onze wereld verandert van hebben naar delen en van bezitten naar gebruiken. De early adapters omarmen deze trend.
- Sinds halverwege de vorige eeuw tot begin deze eeuw is het autobezit enorm toegenomen. Afgelopen jaren zien we een bescheiden afname van het autobezit. Daarbij is de afname van het eigen autobezit onder jongeren (18 tot 29 jaar) groter dan andere doelgroepen.
- We zien landelijk de trend dat het delen van auto's stijgt. Het autodelen heeft veel voordelen voor de samenleving: lagere parkeerdruk en minder ruimtebeslag, leefbare buurten, aantrekkelijkere openbare ruimte, minder uitstoot en meer sociale cohesie. In Woerden zijn er diverse plekken waar deelauto's worden aangeboden. Onder andere bij het station en het gemeentehuis.
- Diverse beleggers in de vrije sector hebben ervaring dat de parkeernorm bij appartementencomplexen dicht bij een treinstation lager ligt dan 1:1. De inschatting is dat bewoners van de vrije sector woningen op deze locaties maar 0,7 auto bezitten.
- De verandering in het autobezit is het grootste als mensen een nieuwe woonplek of werkplek krijgen.
- Vanuit een onderzoek (SmartAgent, 2014) blijkt dat substantiële groepen in onze samenleving bereid zijn hun mobiliteitsgedrag aan te passen zodra zij gaan wonen

Datum 29 februari 2018  
Referentie  
Blad 2 van 2  
Onderwerp Parkeernorm FNV gebouw Woerden, vrije sector woningen

nabij een stationslocatie. Hierbij werd aangegeven dat door het verminderen van parkeer- en verkeerruimte, de woningen goedkoper worden en het mogelijk is de ruimte tussen de woningen aantrekkelijk in te richten. Gemiddeld staat 42% van de 610 respondenten positief tegenover deze verandering.

- In de grote en middelgrote steden ligt het autobezit gemiddeld op 0,6. In de sterk verstedelijkte gemeenten Amsterdam, Delft, Groningen, Rotterdam en Den Haag is het autobezit met 0,4 tot 0,6 auto's per huishouden het laagst, becijferde het CBS. Bij meer voorzieningen en werkgelegenheid in de nabijheid, blijkt dat het autogebruik minder noodzakelijk is. Echter wordt bij parkeernormen voor nieuwbouw hier geen of maar beperkt rekening mee gehouden.
- Regio Utrecht investeert in uitbreiding van het openbaar vervoer (tram in Utrecht, extra NS-stations, hogere treinfrequenties) en het fietsnetwerk om onder andere de opkomst van de E-bike te faciliteren. Hierdoor worden de alternatieven voor de auto gestimuleerd.
- Daarnaast blijkt uit verschillende trends dat milieubewustzijn en duurzaamheid steeds belangrijker worden in onze samenleving. Zoals de trend van minder autogebruik- en bezit. Het bouwen nabij een stationslocatie met beperkt parkeren kan een mooie bijdrage leveren aan onze samenleving en tevens aan de doelstelling van de gemeente voor een klimaatneutraal Woerden in 2030.

#### Conclusie

Gezien de doelgroep early adapters, de locatie ligging t.o.v. het station, de aanwezige voorzieningen en de kwaliteit van het gebied Middelland is een lagere parkeernorm voor de vrije sector woningen zeer reëel. Onze inschatting is dat de bewoners van de vrije sector woningen 0,7 auto zullen bezitten. Met de voorgestelde parkeernorm van 1:1 kunnen we iedereen bedienen en zullen er nog parkeerplekken over zijn.