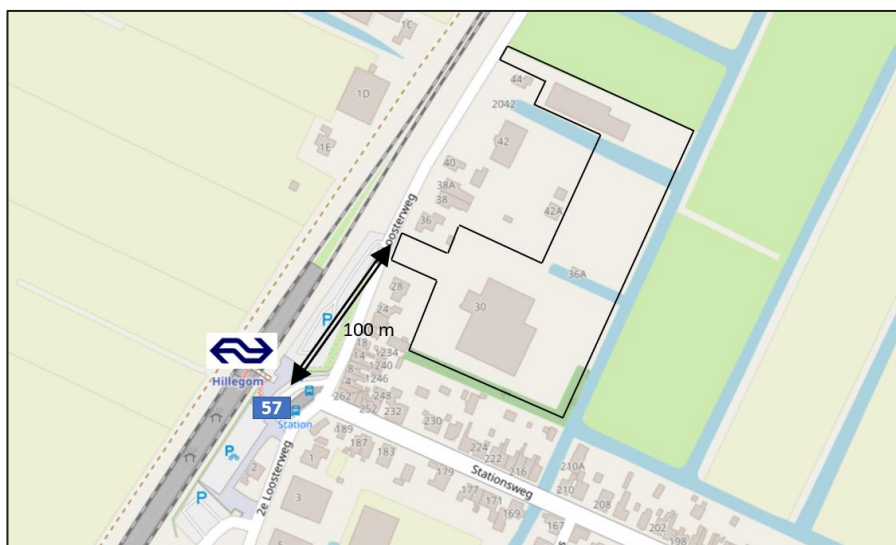


Opdrachtgever	Van Rhijn Projectontwikkeling B.V.
Datum	30 maart 2022
Auteur	Danny van Beusekom
Kenmerk	006568.20220301.N1.03
Pagina	1/11

Parkeerbehoefteberekening en -onderbouwing De Witte Tulp Hillegom

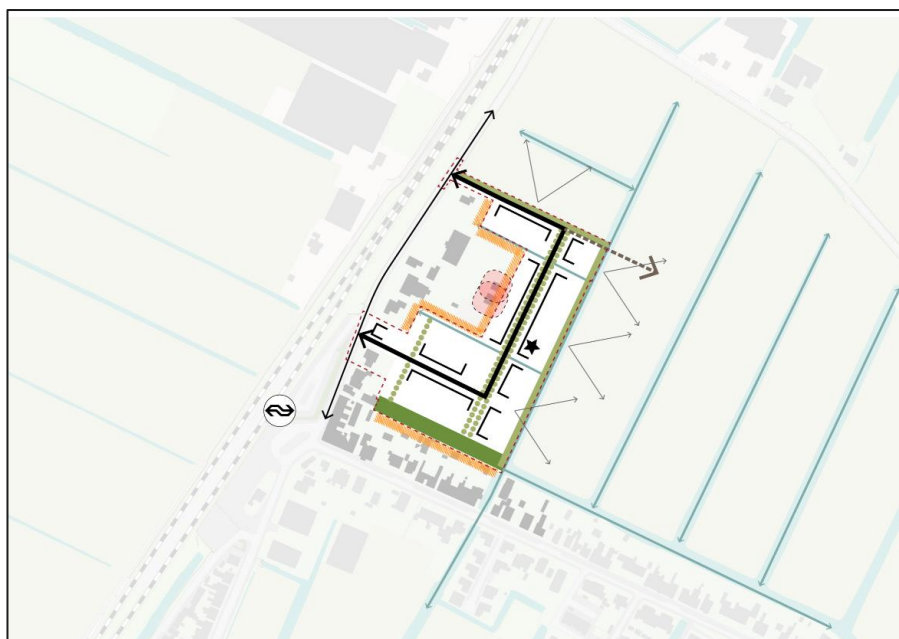
1. Inleiding

Van Rhijn Projectontwikkeling BV is voornemens vlak bij het bus- en treinstation Hillegom, op het terrein van De Wit Transport, Flowerfarm en KAVB een woningbouwlocatie te ontwikkelen: 'De Witte Tulp'. Het gaat om een woningbouwlocatie met 115 woningen. De locatie is weergegeven in figuur 1.1. De wijk wordt ontsloten via de Eerste Loosterweg.



Figuur 1.1: Locatie De Witte Tulp (ondergrond: openstreetmap)

De ruimtelijke structuur van het plangebied is weergegeven in figuur 1.2.



Figuur 1.2: Ruimtelijke structuur (bron: Buro SRO)

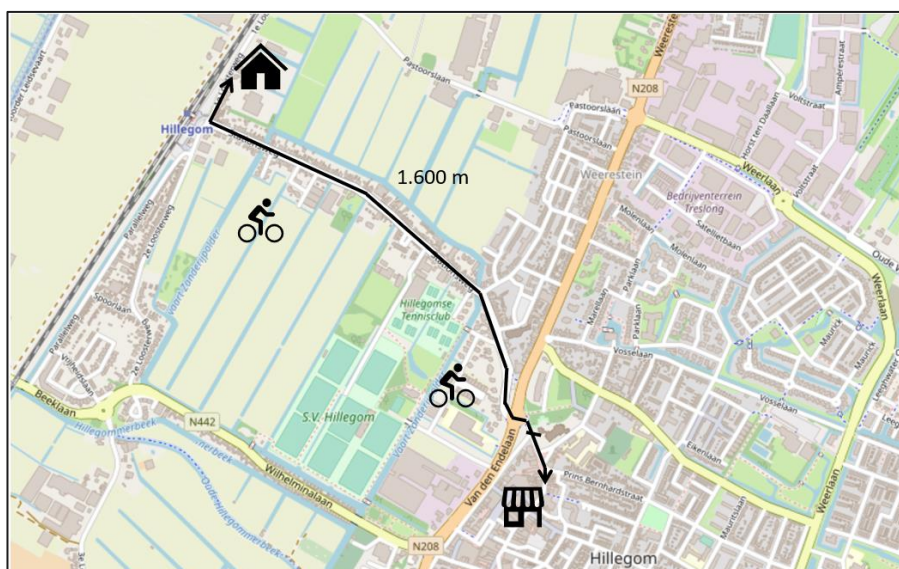
Van Rhijn Projectontwikkeling BV wil op deze locatie een duurzame wijk creëren door onder meer in te zetten op gasloos bouwen, streven naar minder verharding in de openbare ruimte en het beperken van de automobilititeit en de inzet op gebruik van de fiets en het openbaar vervoer. Het creëren van een duurzame wijk past goed binnen de omgevingsvisie van de gemeente Hillegom 2030 ('Heerlijk Hillegom – Duurzame (proef)tuin van Holland'). De gemeente geeft hierin aan: 'Wij willen het autogebruik ontmoedigen en gebruik van openbaar vervoer en het fietsgebruik stimuleren als alternatief'.

De nabijheid van het bus- en treinstation en het centrum van Hillegom (zie figuur 1.3) maakt het mogelijk in te zetten op duurzame alternatieven voor de auto, namelijk de benenwagen, fiets, bus en trein. De toegangsweg tot de nieuwbouwwijk ligt op slechts 100 meter van het bus- en treinstation, waar ook de bushalte te vinden is van lijn 57. Hierdoor is het mogelijk kritisch te kijken naar het aanbieden van parkeerplaatsen.

Het programma bestaat uit 27% sociale huurwoningen en 17% middeldure huur- en koop. Een groot deel van het programma is daarom geschikt voor mensen met een lager inkomen en starters op de woningmarkt. Deze doelgroepen hebben een lager autobezit dan gemiddeld.

Door kritisch te kijken naar het aanbieden van parkeerplaatsen:

- kan er minder verharding in het plangebied aangelegd worden, wat gunstig is voor de kwaliteit van de openbare ruimte en de opname van regenwater;
- worden mensen gestimuleerd gebruik te maken van de benenwagen, fiets en het openbaar vervoer, waardoor er minder autoritten gemaakt worden;
- blijft er ruimte over voor bomen en groen, wat leidt tot een vermindering van de hittestress.



Figuur 1.3: Het project ligt op fietsafstand van het centrum (ondergrond: openstreetmap)

De vraag is hoeveel parkeerplaatsen er nodig zijn, bekeken vanuit de specifieke eigenschappen van de doelgroep en de ligging ten opzichte van het bus- en treinstation en het centrum van Hillegom. Van Rhijn Projectontwikkeling BV heeft Goudappel BV opdracht gegeven dit inzichtelijk te maken.

2. Parkeerbeleid

De parkeernormen van de gemeente Hillegom zijn opgenomen in de Nota Parkeernormen van 15 april 2016. Er zijn parkeernormen opgenomen voor drie gebieden (zie figuur 2.1):

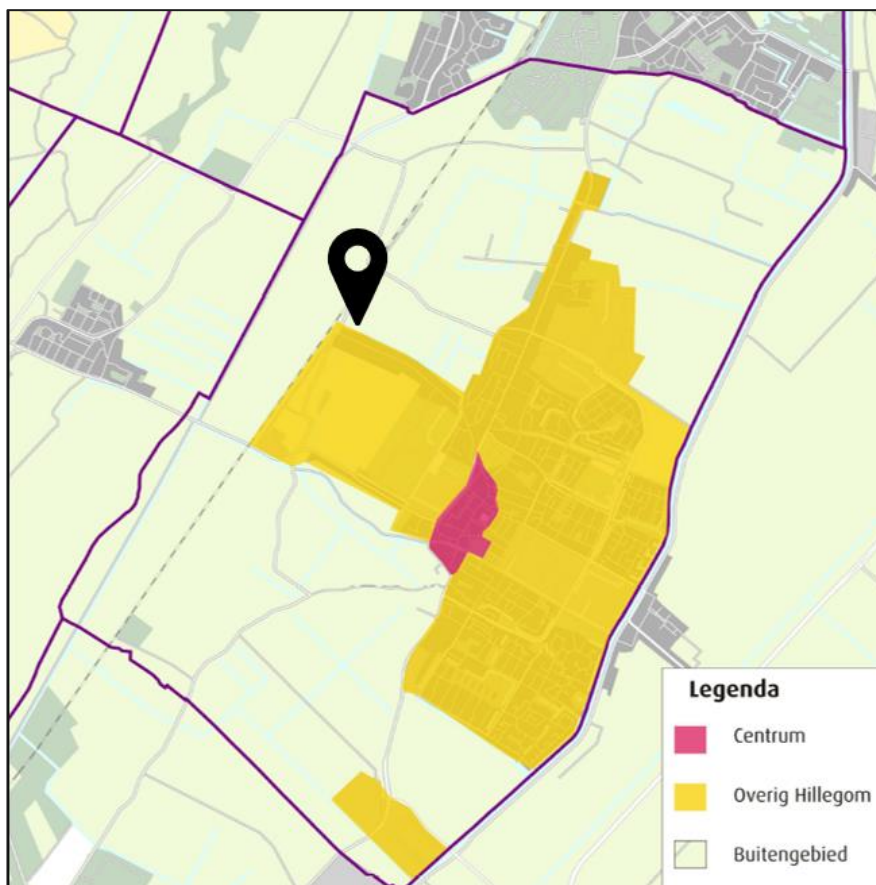
- centrum;
- overig Hillegom;

- buitengebied.

Deze indeling komt overeen met de volgende gebieden, welke gebruikt worden door landelijk kennisinstituut CROW in publicatie 381 ('Toekomstbestendig parkeren'):

- centrum = 'schil centrum'
- overig Hillegom = 'rest bebouwde kom'
- buitengebied = 'buitengebied'.

Het buitengebied ligt buiten de bebouwde kom. Op dit moment ligt het plangebied buiten de bebouwde kom, maar na realisatie zal het gebied binnen de bebouwde kom liggen. Het gebied komt daarmee in 'overig Hillegom', oftewel in de 'rest bebouwde kom' te liggen.



Figuur 2.1: Gebiedsindeling parkeernormen Hillegom

3. Parkeerbehoefteberekening op basis van gemeentelijke normen

De parkeernormen zijn weergegeven in tabel 3.1.

parkeernorm			aandeel bezoekers
gestapeld > 120 m ² BVO	2,1	parkeerplaats per woning	0,3
gestapeld 65 – 120 m ² BVO	1,8	parkeerplaats per woning	0,3
gestapeld < 65 m ² BVO	1,6	parkeerplaats per woning	0,3
niet gestapeld > 150 m ² BVO	2,1	parkeerplaats per woning	0,3
niet gestapeld 80 - 150 m ² BVO	1,8	parkeerplaats per woning	0,3
niet gestapeld < 80 m ² BVO	1,6	parkeerplaats per woning	0,3

Tabel 3.1: Parkeernormen

Het programma en de ongewogen parkeervraag voor de woningen is weergegeven in tabel 3.3. Het betreft hier de ongewogen parkeervraag: (219,5) 220 parkeerplaatsen zijn er nodig conform de gemeentelijke parkeernorm.

		aantal	norm	totaal
vrijstaand (210 m ² bvo)	niet gestapeld (> 150 m ² bvo)	1	2,1	2,1
twee-onder-een-kap (210 m ² bvo)	niet gestapeld (> 150 m ² bvo)	10	2,1	21
rijwoning (beuk 5,25)	niet gestapeld (> 150 m ² bvo)	6	2,1	12,6
appartement (63 m ² bvo)	gestapeld (< 65 m ² bvo)	32	1,6	51,2
appartement (125 – 140 m ² bvo)	gestapeld (> 120 m ² bvo)	24	2,1	50,4
penthouse (200 m ² bvo)	gestapeld (> 120 m ² bvo)	4	2,1	8,4
rijwoning (beuk 6,0 inclusief kelder)	niet gestapeld (> 150 m ² bvo)	10	2,1	21
rijwoning (beuk 6,3)	niet gestapeld (> 150 m ² bvo)	8	2,1	16,8
beneden bovenwoning (66-93 m ² bvo)	gestapeld (65 - 120 m ² bvo)	20	1,8	36
totaal		115		219,5

Tabel 3.3: Ongewogen parkeervraag

Het plangebied heeft 128 parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Verder hebben enkele woningen een parkeerplaats op eigen terrein (zie tabel 3.4). Deze parkeerplaatsen tellen conform het gemeentelijke parkeerbeleid niet volledig mee. Om die reden is gerekend met

een berekeningsaantal. Op eigen terrein worden (afgerond) 71 parkeerplaatsen aangeboden. Het totale parkeeraanbod is daarmee (128 + 71) 199 parkeerplaatsen.

plandeel	blok			theoretisch	berekeningsaantal	totaal
1	10	2	twee-onder-een-kap woningen (2 parkeerplaatsen + 1 garage)	3	1,8	3,6
1	9	7	twee-onder-een-kap woningen (parkeerplaats + garage)	2	1	7
1	9	1	twee-onder-een-kap woning (parkeerplaats op eigen terrein)	1	0,8	0,8
2	8	5	rijwoningen met verdiepte kelder (met 2 parkeerplaatsen op eigen terrein)	2	1,6	8
2	1	21	appartementencomplex	1	1	21
3	8	5	rijwoningen met verdiepte kelder (met 2 parkeerplaatsen op eigen terrein)	2	1,6	8
3	1	21	appartementencomplex	1	1	21
3	11	1	vrijstaande woning (garage + enkele oprit)	2	1	1
3	11	1	vrijstaande woning (enkele oprit)	1	0,8	0,8
totaal						71,2

Tabel 3.4: Parkeeraanbod op eigen terrein

Op basis van de parkeernormen zijn parkeerbehoefte en parkeeraanbod niet in balans. Er is onvoldoende parkeercapaciteit (21 parkeerplaatsen tekort).

Het bezoekersaandeel is $0,3 \text{ parkeerplaats} \times 115 = 34,5$ (35) parkeerplaatsen. Deze parkeerplaatsen moeten openbaar toegankelijk zijn. Dat is het geval.

Conclusie:

Op basis van de gemeentelijke parkeernormen geldt een parkeerbehoefte van 220 parkeerplaatsen. Het parkeeraanbod is 199 parkeerplaatsen. Geconcludeerd is dat er onvoldoende parkeercapaciteit is op basis van de gemeentelijke parkeernormen.

4. Doelgroepenanalyse

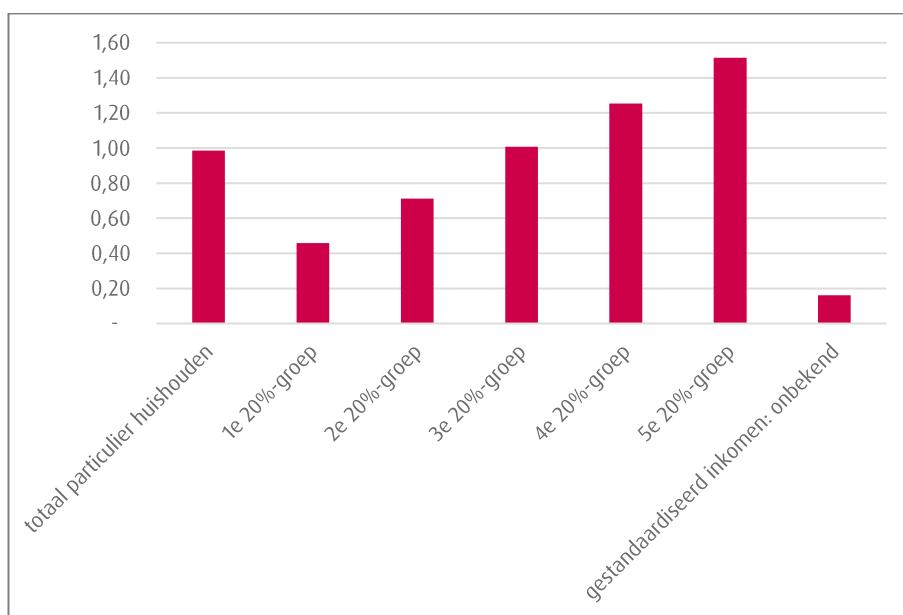
4.1 Sociale huurappartementen

De parkeernorm voor de sociale huurappartementen is in Hillegom gebaseerd op de omvang van het appartement, terwijl ook de hoogte van het inkomen van invloed is op het autobezit. In figuur 4.1 is het autobezit per gestandaardiseerde inkomensgroep weergegeven.

Uit CBS data blijkt dat huishoudens in de eerste 2 20% inkomensgroepen 28% lager autobezit hebben:

- totaal van particuliere huishoudens (Nederland): 0,99 auto per huishouden;
- eerste twee 20% inkomensgroepen (Nederland): 0,72 auto per huishouden.

Een parkeernorm van 1,3 parkeerplaats per appartement (voor bewoners) is voor de sociale huurappartementen daarom veel hoger dan vanuit de kenmerken van de doelgroep verwacht mag worden. Een norm van 0,95 parkeerplaats per appartement (voor bewoners) sluit beter aan bij de doelgroep ($1,3 / 0,99 \times 0,72$). De totale parkeernorm wordt daarmee ($0,95 + 0,3$) 1,25 parkeerplaats per appartement.

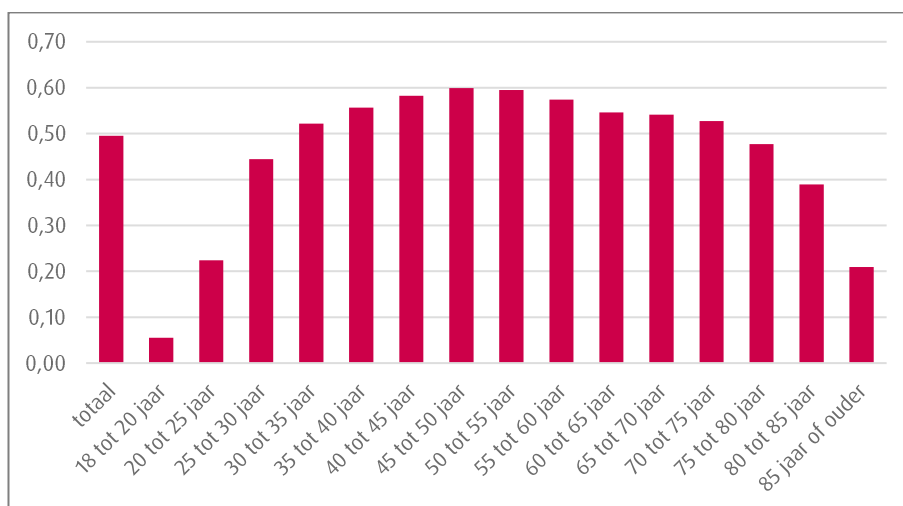


Figuur 4.1: Autobezit naar gestandaardiseerde inkomensgroep (bron: CBS)

4.2 Beneden-/bovenwoningen

De beneden-/bovenwoningen zijn geschikt voor starters op de woningmarkt (18 – 35 jaar) en senioren (55+). Het autobezit per persoon per leeftijdscategorie is weergegeven in figuur 4.2. Het gemiddeld autobezit per persoon in Nederland is 0,49. In de hiervoor genoemde doelgroepen is het autobezit per persoon in Nederland 0,45 (zie tabel 4.1). Dit is 8,2% lager.

De parkeernorm voor beneden-/bovenwoningen is 1,5 parkeerplaats (bewoners) per woning. Een parkeernorm van 1,38 parkeerplaats per woning (bewoners) is daarom voldoende voor de doelgroep van de beneden-/bovenwoningen. De totale parkeernorm is daarmee (1,38 + 0,3) 1,68 parkeerplaats per woning.



Figuur 4.2: Autobezit per persoon naar leeftijdscategorie (bron: CBS)

	auto's	personen	auto's per persoon
18 tot 20 jaar	22.100	398.866	0,06
20 tot 25 jaar	239.100	1.069.032	0,22
25 tot 30 jaar	467.100	1.050.674	0,44
30 tot 35 jaar	528.300	1.012.741	0,52
55 tot 60 jaar	660.600	1.151.386	0,57
60 tot 65 jaar	571.500	1.046.184	0,55
65 tot 70 jaar	548.900	1.014.432	0,54
70 tot 75 jaar	377.300	715.743	0,53
75 tot 80 jaar	259.000	542.534	0,48
80 tot 85 jaar	152.100	390.492	0,39
85 jaar of ouder	72.000	344.484	0,21
	3.898.000	8.736.568	0,45

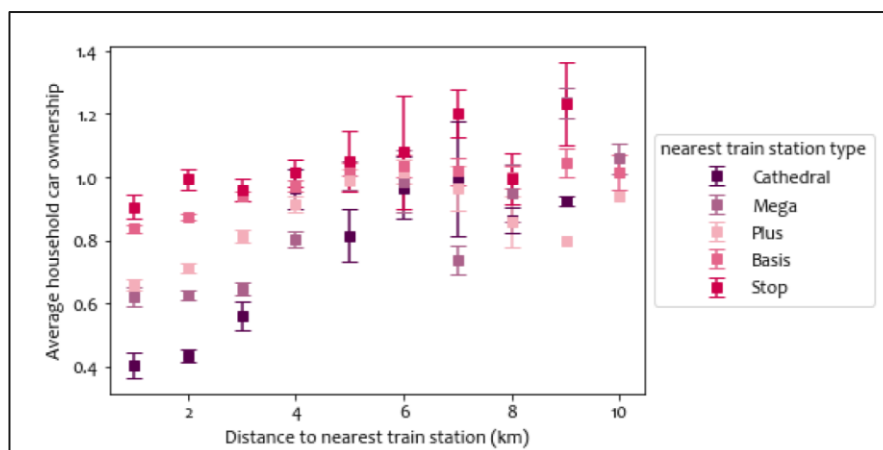
Tabel 4.1: Autobezit per persoon naar leeftijdscategorie (bron: CBS)

4.3 Nabijheid van het station

De nabijheid van een bus- en treinstation heeft invloed op het gemiddeld autobezit (zie figuur 4.3). Het effect is afhankelijk van het type station: bij een groter station (type 'kathedraal') is een groter effect te verwachten dan bij een kleiner station (type 'stop'). Station Hillegom wordt door ProRail gezien als 'basis'. De classificatie is gebaseerd op het aantal instappers:

- halte: tot 1.000 instappers per dag;
- basis: 1.000 – 10.000 instappers per dag;
- plus: 10.000 – 25.000 instappers per dag;
- mega: 25.000 – 75.000 instappers per dag;
- kathedraal: > 75.000 instappers per dag.

Gemiddeld ligt het autobezit per huishouden in de directe nabijheid van een dergelijk station 15% lager.



Figuur 4.3: Effect van de nabijheid van een station op het personenautobezit per huishouden in Nederland (bron: D. Blomjous, *Explanation of household car ownership with proximity to train stations*)

4.4 Samenvatting

De sociale huurappartementen hebben, op basis van de eigenschappen van de doelgroep, een parkeerbehoefte van 0,95 parkeerplaats per appartement (voor bewoners). Wanneer rekening gehouden wordt met de nabijheid van het station daalt de parkeerbehoefte naar 0,81 parkeerplaats per appartement (voor bewoners). De totale parkeernorm (inclusief bezoekers) is 1,11 parkeerplaats per appartement.

De beneden-/bovenwoningen hebben, op basis van de verwachte leeftijdsgroepen, een parkeerbehoefte van 1,38 parkeerplaats per woning. Wanneer rekening wordt gehouden met de nabijheid van het station daalt de parkeerbehoefte naar 1,17 parkeerplaats per woning. De totale parkeernorm (inclusief bezoekers) is 1,47 parkeerplaats per woning.

Voor de rijwoningen, twee-onder-een-kap woningen en vrijstaande woning is geen reductie toegepast voor de nabijheid van het station. Dit is gedaan, omdat de verwachting is dat deze doelgroep minder gevoelig is voor de aanwezigheid van het nabij gelegen station.

4.5 Parkeerbehoefteberekening op basis van doelgroepenanalyse

Het programma en de ongewogen parkeervraag voor de woningen, op basis van de doelgroepenanalyse is weergegeven in tabel 4.4. De totale parkeerbehoefte is 197,2 (198)

parkeerplaatsen. Het parkeeraanbod is 199 parkeerplaatsen. Parkeerbehoefte en parkeeraanbod zijn daarmee in balans. Geconcludeerd is dat er voldoende parkeercapaciteit is.

		aantal	norm	totaal
vrijstaand (210 m ² bvo)	niet gestapeld (> 150 m ² bvo)	1	2,1	2,1
twee-onder-een-kap (210 m ² bvo)	niet gestapeld (> 150 m ² bvo)	10	2,1	21
rijwoning (beuk 5,25)	niet gestapeld (> 150 m ² bvo)	6	2,1	12,6
appartement (63 m ² bvo)	gestapeld (< 65 m ² bvo)	32	1,11	35,5
appartement (125 – 140 m ² bvo)	gestapeld (> 120 m ² bvo)	24	2,1	50,4
penthouse (200 m ² bvo)	gestapeld (> 120 m ² bvo)	4	2,1	8,4
rijwoning (beuk 6,0 inclusief kelder)	niet gestapeld (> 150 m ² bvo)	10	2,1	21
rijwoning (beuk 6,3)	niet gestapeld (> 150 m ² bvo)	8	2,1	16,8
beneden bovenwoning (66-93 m ² bvo)	gestapeld (65 - 120 m ² bvo)	20	1,47	29,4
totaal		115		197,2

Tabel 4.4: Ongewogen parkeervraag

Conclusie:

Op basis van de doelgroepenanalyse geldt een parkeerbehoefte van 198 parkeerplaatsen.

In de doelgroepenanalyse is op basis van statistieken beargumenteerd dat de toekomstige bewoners van de sociale huurwoningen en beneden-/bovenwoningen een lagere parkeerbehoefte hebben in vergelijking met de gemeentelijke parkeernorm.

Het parkeeraanbod is 199 parkeerplaatsen. Geconcludeerd is dat er sprake is van ruim voldoende parkeercapaciteit.