

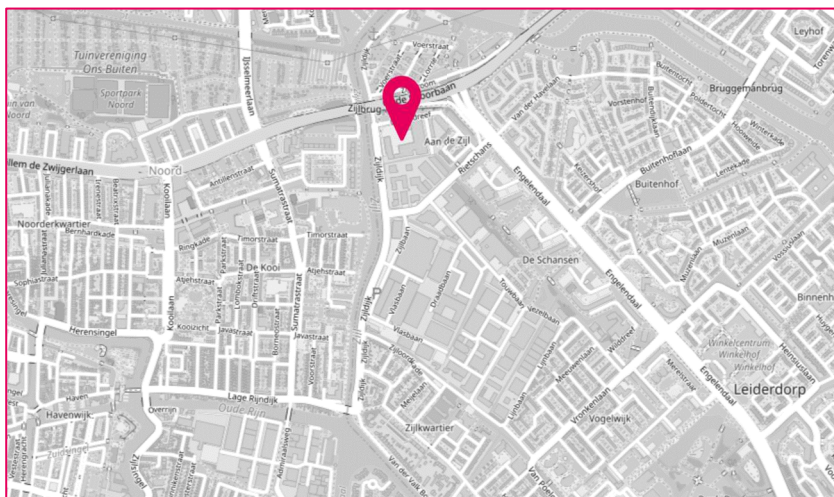
Opdrachtgever	GETGRIPP B.V.
Datum	8 november 2024
Kenmerk	018254.10092024.N1.07
Status	Definitief
Pagina	1/24

Actualisatie parkeerbeschouwing LOI-locatie

1. Inleiding

Aanleiding

GETGRIPP is voornemens om maximaal 300 woningen met een aanvullend programma van maximaal 3.400m² bvo te realiseren op de LOI-locatie te Leiderdorp. Deze 3.400m² is opgebouwd uit 340m² bvo daghoreca en 3.060 m² bvo aan bedrijvigheid. Van deze 3.060m² bvo bedrijvigheid kan 600m² bvo worden ingericht als zorg-gerelateerde maatschappelijke voorzieningen. De locatie van de ontwikkeling is weergegeven in figuur 1.1. GETGRIPP heeft Goudappel gevraagd om ten behoeve van het TAM-omgevingsplan (wat uitgaat van een realistisch maximaal planologische invulling) het reëel benodigd aantal parkeerplaatsen voor de ontwikkeling inzichtelijk te maken. In voorliggende notitie zijn de uitgangspunten en resultaten toegelicht.



Figuur 1.1: Locatie plangebied (bron ondergrond: OpenStreetMap)

Functieprogramma

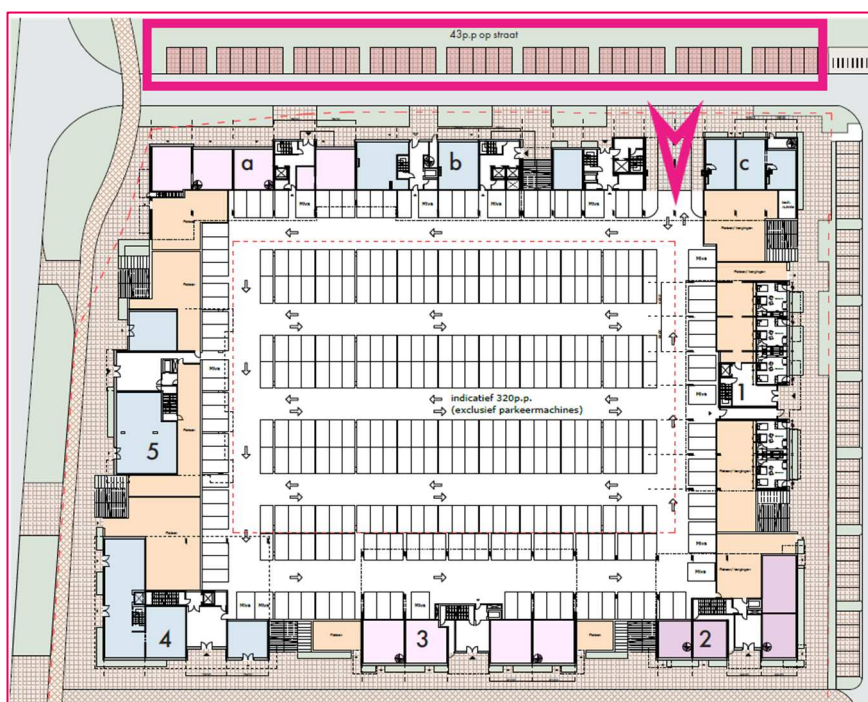
De parkeerbehoefte voor de ontwikkeling is (op verschillende manieren) berekend aan de hand van het functieprogramma zoals weergegeven in navolgende tabel 1.1.

functie wonen	omvang	eenheid
sociale huur, appartement, 30 m ² gbo	11	woningen
sociale huur, appartement, 50 m ² gbo	16	woningen
sociale huur, appartement, 60 m ² gbo	62	woningen
sociale huur, appartement, 75 m ² gbo	16	woningen
middeldure koop, appartement, 60 m ² gbo	5	woningen
middeldure koop, appartement, 70 m ² gbo	71	woningen
middeldure koop, appartement, 80 m ² gbo	14	woningen
vrije sector koop, appartement, 70 m ² gbo	45	woningen
vrije sector koop, appartement, 80 m ² gbo	45	woningen
vrije sector koop, appartement, 100 m ² gbo	15	woningen
totaal woningen	300	woningen
functie overig		
daghoreca	340	m ² bvo
bedrijvigheid (t/m milieucat. 2)	2.460	m ² bvo
zorg- & maatschappelijke voorziening	600	m ² bvo
totaal overig	3.400	m² bvo

Tabel 1.1: Gehanteerd functieprogramma

Parkeeraanbod

Ten behoeve van de ontwikkeling is tot op heden rekening gehouden met een parkeeraanbod van 320 overdekte parkeerplaatsen en 43 parkeerplaatsen op maaiveld, welke worden gerealiseerd ten behoeve van de beoogde ontwikkeling. De overdekte parkeerplaatsen worden ontsloten via een in- en uitrit aan de zuidzijde van de Leidsedreef. Deze parkeerplaatsen zijn met name gelegen (tussen de bouwblokken in) onder het maaiveld. De parkeerplaatsen in het openbaar gebied zijn gelegen aan de noordzijde van de Leidsedreef en worden in aansluiting op de reeds eerder gerealiseerde parkeerplaatsen aangelegd. Op figuur 1.2, zijn beide parkeervoorzieningen weergegeven.



Figuur 1.2: Locatie parkeervoorzieningen

Aanpak/leeswijzer

De parkeerbehoefte is in voorliggende notitie berekend aan de hand van vier benaderingswijzen. In het volgende hoofdstuk (hoofdstuk 2) is de parkeerbehoefte allereerst berekend op basis van het vigerende gemeentelijk beleid. Omdat de parkeernormen in dit beleid in de basis behoorlijk oud zijn (ze zijn in 2012 zijn opgesteld en in 2016 middels een addendum geactualiseerd) is in hoofdstuk 3 de parkeerbehoefte berekend aan de hand van de meest recente CROW-kencijfers (2024). In het daaropvolgende hoofdstuk (hoofdstuk 4) is deze berekening nog zuiverder gemaakt door niet alleen gebruik te maken van de CROW-kencijfers 2024, maar voor woningen gebruik te maken van beschikbare gegevens over daadwerkelijk autobezit in de gemeente Leiderdorp (op basis van RDW/CBS-data). In hoofdstuk 5 zijn de uitkomsten van de hiervoor genoemde benaderingswijzen gelegd tegen de uitkomsten van een berekening die gemaakt is op basis van maatwerkparkeernormen zoals deze worden opgenomen in de anterieure overeenkomst. Tot slot zijn de meest relevante conclusies samengevat in hoofdstuk 6.

2. Parkeerbehoefteberekening (gemeentelijk beleid)

Parkeernormen

Het meeste recente beleidsstuk omtrent parkeren in de gemeente Leiderdorp is de gemeentelijke 'Nota Parkeren – Parkeervisie' uit 2022. Hierin wordt aandacht besteed aan de gemeentelijke visie op parkeren, de ambities die zij willen nastreven en een doorkijk naar de beleidsuitwerking. In de nota wordt voor parkeernormen verwezen naar 'Parkeerbeleidsplan Leiderdorp'. Deze is opgesteld in 2012 en middels een addendum geactualiseerd in 2016. Voor woningen zijn parkeernormen opgesteld op basis van de prijsklasse; er is geen verder onderscheid naar woninggrootte of het type woning. De meeste parkeernormen, met uitzondering van sociale huurwoningen, zijn ontleend uit CROW-publicatie 182 uit 2004. Deze parkeernormen zijn opgebouwd uit een bewonersdeel, een bezoekersdeel en een reservering voor toekomstige groei. Voor de overige functies zijn ook parkeernormen opgesteld, ook deze hebben een reservering voor toekomstige groei.

In tabel 2.1 zijn de relevante parkeernormen weergegeven.

functie opdrachtgever	functie beleid	parkeernorm	parkeernorm incl. reservering	eenheid
sociale huur, appartement, 30 m ² gbo	sociale huurwoning, goedkoop	0,9	1,1	pp / woning
sociale huur, appartement, 50 m ² gbo	sociale huurwoning, goedkoop	0,9	1,1	pp / woning
sociale huur, appartement, 60 m ² gbo	sociale huurwoning, betaalbaar en middeldure klasse	1,0	1,2	pp / woning
sociale huur, appartement, 75 m ² gbo	sociale huurwoning, betaalbaar en middeldure klasse	1,0	1,2	pp / woning
middeldure koop, appartement, 60 m ² gbo	woning middelduur	1,4	1,6	pp / woning
middeldure koop, appartement, 70 m ² gbo	woning middelduur	1,4	1,6	pp / woning
middeldure koop, appartement, 80 m ² gbo	woning middelduur	1,4	1,6	pp / woning
vrije sector koop, appartement, 70 m ² gbo	woning duur	1,6	1,8	pp / woning
vrije sector koop, appartement, 80 m ² gbo	woning duur	1,6	1,8	pp / woning
vrije sector koop, appartement, 100 m ² gbo	woning duur	1,6	1,8	pp / woning
daghoreca	café/bar/discotheek/cafetaria	5,5	6,3	pp / 100m ² bvo
bedrijven	(commerciële) dienstverlening	2	2,3	pp / 100m ² bvo
zorg- & maatschappelijke voorziening	apotheek	2,2	2,5	pp / 100 m ² bvo
zorg- & maatschappelijke voorziening	arts / maatschap / kruisgebouw / therapeut	1,7	1,9	pp / behandelkamer

Tabel 2.1: Gehanteerde parkeernormen cf. gemeentelijk beleid

De parkeernormen van de woningen bevatten een bezoekersaandeel van 0,3 parkeerplaatsen per woning. Het gemeentelijk beleid bevat geen specifieke parkeernormen voor daghoreca. Er is aangesloten bij de parkeernorm voor een café of bar, omdat dit gebruik het meest overeenkomt met hetgeen is beoogd.

Voor de bedrijven wordt uitgegaan van commerciële dienstverlening. Conform de gemeente, alsmede de opdrachtgever, is een dergelijke invulling niet waarschijnlijk. Het is realistischer om uit te gaan van de gemeentelijke parkeernorm voor 'bedrijfsverzamelgebouw', deze functie heeft een norm van 1,4 pp / 100 m² bvo. Het gehanteerde uitgangspunt is om deze reden een worstcase berekening omdat de normen voor commerciële dienstverlening hoger liggen dan de norm voor bedrijven, die de gemeente in deze realistischer vindt.

Tot slot wordt voor de zorg- en maatschappelijke voorzieningen deels aangesloten bij de norm voor de gemeentelijke norm van een apotheek en deels voor de gemeentelijke norm 'arts / maatschap / kruisgebouw / therapeut'. Volgens de Planologische Kengetallen hebben apotheken doorgaans een oppervlak van 250-300 m². Daarom wordt uitgegaan van een apotheek voor 300 m² (de helft van de betreffende oppervlakte in het functieprogramma). De norm voor 'arts / maatschap / kruisgebouw / therapeut' is gelijk aan 'gezondheidscentrum' conform CROW. De parkeerbehoefte voor deze functie wordt bepaald door de norm te vermenigvuldigen met de gemeentelijke parkeernorm. Het aantal behandelkamers is ons echter niet bekend. Om het aantal behandelkamers te bepalen is gebruik gemaakt van CROW-publicatie 272: 'Verkeersgeneratie voorzieningen – kengetallen gemotoriseerd verkeer'. Voor de functie 'gezondheidscentrum' wordt binnen het CROW uitgegaan van een combinatie van arts, fysiotherapeut en consultatiebureau, voor deze drie functies zijn richtlijnen opgesteld inzake het aantal m² bvo per behandelkamer. Het ruimtebeslag van elke huisarts is ingeschat op 110 m² bvo, voor een fysiotherapeut is de oppervlakte ingeschat op 50 m² en voor een consultatiebureau betreft het ruimtebeslag 90 m² bvo. Gemiddeld is dit 83,3 m² bvo per behandelkamer voor een gezondheidscentrum. Dit betekent dat het gezondheidscentrum circa (300 m² bvo / 83,3 m² bvo) 3,6 behandelkamers kent. Dit is het gehanteerde uitgangspunt.

Aanwezigheidspercentages

Verschillende doelgroepen hebben verschillende maatgevende momenten. Zo zijn bewoners 's avonds thuis terwijl dan weinig tot geen personeel ten behoeve van de bedrijvigheid aanwezig is. Met behulp van aanwezigheidspercentages kan rekening gehouden worden met dit effect, dit heet dubbelgebruik. De toegepaste aanwezigheidspercentages zijn weergegeven in tabel 2.2 en zijn conform het beleid van Leiderdorp. Uitsluitend voor daghoreca wordt een uitzondering gemaakt. De gemeentelijke aanwezigheidspercentages voor een café zijn tijdens de avond maatgevend. Omdat in de planvorming echter sprake is van daghoreca matchen de percentages niet met de beoogde praktijk (daghoreca kent geen avondopening). Om deze reden is uitgegaan van ervaringscijfers van Goudappel, de onderbouwing volgt na de tabel.

functie	werkdag				zaterdag		zondag
	ochtend	middag	avond	koopavond	middag	avond	middag
woningen	50%	60%	100%	90%	60%	60%	70%
daghoreca	50%	80%	0%	0%	100%	0%	80%
commerciële dienstverlening	30%	70%	20%	100%	100%	0%	0%
sociaal medisch	100%	100%	30%	15%	15%	5%	5%

Tabel 2.2: Gehanteerde aanwezigheidspercentages

De meest recente CROW-publicatie 2024 heeft aanwezigheidspercentages opgesteld voor restaurants. Hier wordt aangegeven dat er sprake is van richtgetallen en dat maatwerk bij de verschillende typen restaurants noodzakelijk is. In dit geval is er sprake van daghoreca. Voor de daghoreca is aan de hand van populaire tijden en bezoekgegevens van Google het verloop van een bepaald adres/locatie te bepalen. Bij de bepaling van populaire tijden, wachttijden en bezoekduur maakt Google gebruik van cumulatieve en geanonimiseerde gegevens van gebruikers die zich hebben aangemeld voor locatiegeschiedenis van Google. Op basis van deze gegevens is voor daghoreca te zien dat mensen voornamelijk aanwezig zijn tussen 9.00 uur en 18.00 uur met de piek rond 13.00 uur. Ook is te zien dat een zaterdag de drukste dag is, een zondag is qua drukte vergelijkbaar met een werkdag. Op basis van data van verschillende daghoreca zijn de gebruikte aanwezigheidspercentages opgesteld.

Resultaat

Op basis van de uitgangspunten bestaat er een ongewogen parkeerbehoefte van 549 parkeerplaatsen. Hierin is de bezoekersnorm losgekoppeld van de parkeernorm voor de woningen. Er is nog niet gerekend met dubbelgebruik.

functie	omvang	eenheid	parkeernorm	parkeerbehoefte
sociale huurwoning, goedkoop	27	woningen	0,8	21,6
sociale huurwoning, betaalbaar en middeldure klasse	78	woningen	0,9	70,2
woning middelduur	90	woningen	1,3	117,0
woning duur	105	woningen	1,5	157,5
totaal bewoners				366,3
totaal bezoekers woningen	300	woningen	0,3	90,0
daghoreca	340	m ² bvo	6,3	21,4
commerciële dienstverlening	2.460	m ² bvo	2,3	56,6
apotheek	300	m ² bvo	2,5	7,5
zorg- & maatschappelijke voorziening	3,6	behandelkamers	1,9	6,8
totaal overige functies				92,3
totaal generaal				549

Tabel 2.3: Resultaten ongewogen parkeerbehoefte (gemeente)

Rekening houdend met dubbelgebruik is de parkeerbehoefte op het maatgevende moment 472 parkeerplaatsen. De commerciële dienstverlening is, gezien de bestemming, niet open op zaterdag. De weergegeven parkeerbehoefte is zodoende worstcase.

functie	ongewogen	werkdag				zaterdag		zondag
		ochtend	middag	avond	koopavond	middag	avond	middag
woningen	456,3	228,2	273,8	456,3	410,7	273,8	273,8	319,4
daghoreca	21,4	10,7	17,1	0,0	0,0	21,4	0,0	17,1
commerciële dienstverlening	56,6	17,0	39,6	11,3	56,6	56,6	0,0	0,0
sociaal medisch	14,3	14,3	14,3	4,3	2,2	2,2	0,7	0,7
totaal	549	270	345	472	469	354	274	337

Tabel 2.4: Resultaten gewogen parkeerbehoefte (gemeente)

Conclusie

De berekende gewogen parkeerbehoefte op basis van de gemeentelijke parkeernormen bedraagt 472 parkeerplaatsen op het maatgevende moment (werkdagavond). Bij een parkeeraanbod van in totaal 363 is er sprake van een parkeertekort van 109 parkeerplaatsen.

3. Parkeerbehoefteberekening (CROW-kencijfers 2024)

Parkeerkencijfers

De gemeentelijke parkeernormen, met uitzondering van de sociale huurwoningen, zijn gebaseerd op CROW-kencijfers uit 2004. Recentelijk heeft CROW nieuwe parkeerkencijfers opgesteld, deze zijn vastgelegd in publicatie 744: 'Parkeerkencijfers – basis voor parkeernormering' uit juli 2024.

Bij de parkeerkencijfers wordt onderscheid gemaakt naar de stedelijkheidsgraad van de gemeente en de ligging van de planlocatie ten opzichte van het centrum. Deze gemeente is 'sterk stedelijk' en de ontwikkellocatie ligt in 'rest bebouwde kom' volgens de CROW-categorisering. Tot slot is er een bandbreedte binnen de parkeerkencijfers beschikbaar. In voorliggende notitie wordt uitgegaan van het gemiddelde in de bandbreedte, ditzelfde uitgangspunt gold bij vaststelling van de gemeentelijke parkeernormen.

functie opdrachtgever	functie in CROW	kencijfer	eenheid
sociale huur, appartement, 30 m ² gbo	huur, appartement, sociale huur, < 75 m ² bvo	0,7	per woning
sociale huur, appartement, 50 m ² gbo	huur, appartement, sociale huur, < 75 m ² bvo	0,7	per woning
sociale huur, appartement, 60 m ² gbo	huur, appartement, sociale huur, < 75 m ² bvo	0,7	per woning
sociale huur, appartement, 75 m ² gbo	huur, appartement, sociale huur, 75 – 100 m ² bvo	0,8	per woning
middeldure koop, appartement, 60 m ² gbo	koop, appartement, < 75 m ² bvo	1,2	per woning
middeldure koop, appartement, 70 m ² gbo	koop, appartement, < 75 m ² bvo	1,2	per woning
middeldure koop, appartement, 80 m ² gbo	koop, appartement, 75 – 100 m ² bvo	1,2	per woning
vrije sector koop, appartement, 70 m ² gbo	koop, appartement, < 75 m ² bvo	1,2	per woning
vrije sector koop, appartement, 80 m ² gbo	koop, appartement, 75 – 100 m ² bvo	1,2	per woning
vrije sector koop, appartement, 100 m ² gbo	koop, appartement, > 100 m ² bvo	1,6	per woning
bezoekers woningen	bezoekers	0,15	per woning
daghoreca	café/bar/cafetaria	6,0	per 100 m ² bvo
bedrijven	commerciële dienstverlening	2,25	per 100 m ² bvo
apotheek	apotheek	3,15	per apotheek
zorg- & maatschappelijke voorziening	gezondheidscentrum	2,15	per behandelkamer

Tabel 3.1: Gehanteerde CROW-kencijfers

Evenals bij de gemeentelijke parkeernormen wordt de parkeerbehoefte voor de zorg- & maatschappelijke voorzieningen bepaald door het kencijfer te vermenigvuldigen met het aantal behandelkamers. Het aantal behandelkamers is berekend en toegelicht in het voorgaande hoofdstuk. Het meest recente CROW berekent de parkeerbehoefte voor een apotheek op basis van het aantal apotheken, in dit geval één apotheek.

Aanwezigheidspercentages

Ook in dit hoofdstuk wordt er rekening gehouden met de parkeerbehoefte naar verschillende momenten in de week. In publicatie 744 zijn de aanwezigheidspercentages herijkt ten opzichte van de aanwezigheidspercentages uit voorgaande CROW-publicaties. Ook hier zijn, voor de daghoreca, maatwerk aanwezigheidspercentages opgesteld. De meest recente aanwezigheidspercentages kennen meer weekmomenten dan het gemeentelijk beleid, om deze reden zijn deze maatwerkpercentages uitgebreid naar de overige (nieuwe) weekmomenten. De toegepaste aanwezigheidspercentages zijn weergegeven in tabel 3.2.

functie	werkdag					vrijdag		zaterdag		zondag
	ochtend	middag	avond	koopavond	nacht	middag	avond	middag	avond	middag
wonen bewoners	60%	60%	90%	80%	100%	70%	70%	75%	80%	75%
wonen bezoekers	40%	50%	75%	70%	0%	60%	100%	100%	100%	90%
daghoreca	50%	80%	0%	0%	0%	80%	0%	100%	0%	100%
commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	75%	0%	100%	5%	100%	0%	0%
sociaal medisch	100%	100%	10%	10%	0%	75%	0%	0%	0%	0%

Tabel 3.2: Gehanteerde aanwezigheidspercentages

Resultaat

Op basis van de uitgangspunten bestaat er een ongewogen parkeerbehoefte van 447 parkeerplaatsen.

functie	omvang	eenheid	parkeernorm	parkeerbehoefte
huur, appartement, sociale huur, < 75 m ² bvo	89	woningen	0,7	62,3
huur, appartement, sociale huur, 75 – 100 m ² bvo	16	woningen	0,8	12,8
koop, appartement, < 75 m ² bvo	121	woningen	1,2	145,2
koop, appartement, 75 – 100 m ² bvo	59	woningen	1,2	70,8
koop, appartement, > 100 m ² bvo	15	woningen	1,6	24,0
totaal bewoners				315,1
totaal bezoekers woningen	300	woningen	0,15	45,0
daghoreca	340	m ² bvo	6,0	20,4
commerciële dienstverlening	3.060	m ² bvo	2,25	55,4
zorg- & maatschappelijke voorziening (apotheek)	1	apotheek	3,15	3,2
zorg- & maatschappelijke voorziening	3,6	behandelkamers	2,15	7,7
totaal overige functies				91,2
totaal generaal				447

Tabel 3.3: Resultaten CROW-kencijfers parkeerbehoefteberekening (ongewogen)

Rekening houdend met dubbelgebruik is de parkeerbehoefte op het maatgevende moment (zaterdagmiddag) 357 parkeerplaatsen.

De opdrachtgever heeft aangegeven dat de commerciële dienstverlening, gezien de bestemming, niet geopend is op zaterdag. Om deze reden is hier sprake van een worstcase beredenering. Als de commerciële dienstverlening is gesloten op de zaterdagmiddag, is de theoretische parkeerbehoefte dat moment circa 302 parkeerplaatsen. Hierdoor verplaatst het maatgevende moment van zaterdagmiddag naar vrijdagmiddag. Op een vrijdagmiddag is de parkeerbehoefte 327 parkeerplaatsen.

functie	werkdag					vrijdag		zaterdag		zondag
	ochtend	middag	avond	koopavond	nacht	middag	avond	middag	avond	middag
bewoners	189,1	189,1	283,6	252,1	315,1	220,6	220,6	236,3	252,1	236,3
woningen bezoekers	18,0	22,5	33,8	31,5	0,0	27,0	45,0	45,0	45,0	40,5
daghoreca	10,2	16,3	0,0	0,0	0,0	16,3	0,0	20,4	0,0	20,4
commerciële dienstverlening	55,4	55,4	2,8	41,5	0,0	55,4	2,8	55,4	0,0	0,0
sociaal medisch	10,9	10,9	1,1	1,1	0,0	8,2	0,0	0,0	0,0	0,0
totaal	284	294	321	326	315	327	268	357	297	297

Tabel 3.4: Resultaten CROW-kencijfers parkeerbehoefteberekening (gewogen)

Conclusie

De berekende parkeerbehoefte op basis van CROW-kencijfers 2024 bedraagt 357 parkeerplaatsen op het maatgevende moment (zaterdagmiddag). Bij een parkeeraanbod van 363 parkeerplaatsen is er sprake van een parkeeroverschot van 6 parkeerplaatsen.

Als de commerciële dienstverlening is gesloten op zaterdagmiddag, is de parkeerbehoefte op het maatgevende moment (vrijdagmiddag) 327 parkeerplaatsen. Bij een parkeeraanbod van 363 parkeerplaatsen is er sprake van een parkeeroverschot van 36 parkeerplaatsen.

4. Parkeerbehoefteberekening (passende parkeernorm)

'Passende parkeernormen'

Binnen het programma worden diverse woningen gerealiseerd. De gemeentelijke parkeernormen zijn gebaseerd op verouderde CROW-kencijfers, en er wordt in zeer beperkte mate rekening gehouden met het formaat van de woningen of eigendomssituaties. Om deze reden sluiten de gemeentelijke parkeernormen niet voor alle woningtypen goed aan. Met name voor de kleine appartementen en sociale huurwoningen sluiten de gemeentelijke parkeernormen vaak niet goed aan bij het daadwerkelijke autobezit. Daarom is in dit hoofdstuk per type woning onderzocht wat een beter 'passende parkeernorm' voor dat woningtype is.

Door Goudappel is onderzocht wat het daadwerkelijke autobezit is bij de woningen (op basis van CBS-/RDW-gegevens, 2023). In deze analyse maken wij onderscheid tussen verschillende woningtypen, oppervlakten en eigendomssituaties. In bijlage 1 is een 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:

- 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.

Grijze kentekens

Er zijn auto's die niet op woonadressen staan geregistreerd bij het CBS. Dit zijn voornamelijk auto's bedrijfswagens die 's avonds meegenomen worden naar huis. Voor laatstgenoemde geldt dat deze kentekens meestal beginnen met een B of V. uit grootschalig onderzoek blijkt dat circa 8% van de geparkeerde auto's bedrijfsauto is (of een buitenlands kenteken heeft). In het onderzoek is veiligheidshalve met 9% rekening gehouden. Deze 9% is opgeteld bij het daadwerkelijke autobezit.

Trend in autobezit

In het gemeentelijk beleid wordt bij het parkeren een reservering voor toekomstige groei opgenomen. In de microdata (een blik op de huidige werkelijkheid) is vanzelfsprekend geen rekening gehouden met trends in autobezit. De gegevens zeggen immers iets over het huidige autobezit maar niets over het toekomstige autobezit. Uit een analyse blijkt dat het autobezit in de gehele gemeente Leiderdorp over de afgelopen vijf en ook de afgelopen 10 jaar is gedaald. Omdat naar de toekomst toe geen trendbreuk wordt verwacht in autobezit is

er in dit onderzoek veiligheidshalve uitgegaan van een trend in autobezit van 0%. Dit betekent dat het autobezit niet verder wordt opgehoogd.

Autobezit in Leiderdorp

Het autobezit per woning in de wijk waarbinnen de voorgenomen ontwikkeling is gelegen is, op basis van oppervlakte, type woning, en eigendomssituatie, weergegeven in navolgende tabel. De gebruikte parkeernorm is inclusief de verhoging voor grijze kentekens. NB. De gebruikte parkeernorm is exclusief het bezoekersdeel, dit wordt later toegevoegd.

functie opdrachtgever	functie in 'passende parkeernorm'-indeling	autobezit	gebruikte parkeernorm
sociale huur, appartement, 30 m ² gbo	appartement, sociale huurwoning, gbo tot 50 m ²	0,4	0,5
sociale huur, appartement, 50 m ² gbo	appartement, sociale huurwoning, gbo 50 - 74 m ²	0,48	0,6
sociale huur, appartement, 60 m ² gbo	appartement, sociale huurwoning, gbo 50 - 74 m ²	0,48	0,6
sociale huur, appartement, 75 m ² gbo	appartement, sociale huurwoning, gbo tot 75 - 99 m ²	0,7	0,8
middeldure koop, appartement, 60 m ² gbo	appartement, koop, gbo 50 - 74 m ²	0,83	0,9
middeldure koop, appartement, 70 m ² gbo	appartement, koop, gbo 50 - 74 m ²	0,83	0,9
middeldure koop, appartement, 80 m ² gbo	appartement, koop, gbo 75 - 99 m ²	0,96	1,0
vrije sector koop, appartement, 70 m ² gbo	appartement, koop, gbo 50 - 74 m ²	0,83	0,9
vrije sector koop, appartement, 80 m ² gbo	appartement, koop, gbo 75 - 99 m ²	0,96	1,0
vrije sector koop, appartement, 100 m ² gbo	appartement, koop, gbo 100 - 124 m ²	1,07	1,2

Tabel 4.1: Passende parkeernormen per woning

Bezoekersdeel

Bij de te hanteren bezoekersnorm sluiten wij aan bij de kencijfers conform de meest recente CROW-publicatie. Evenals in het voorgaande hoofdstuk wordt aangesloten bij het kencijfer uit publicatie 744: 'Parkeerkencijfers – basis voor parkeernormering'. Op basis van de stedelijkheidsgraad en de ligging ten opzichte van het centrum schrijft CROW voor de voorgenomen ontwikkeling een bezoekersnorm van 0,15 parkeerplaats per woning voor.

Overige functies

Voor de overige functies wordt aangesloten bij de parkeerkencijfers conform de meest recente CROW-publicatie. Zoals gezegd wordt de parkeerbehoefte voor de zorg- & maatschappelijke voorzieningen bepaald door het kencijfer te vermenigvuldigen met het aantal behandelkamers. Het aantal behandelkamers is berekend en toegelicht in hoofdstuk 2. Tot slot is de parkeerbehoefte van de apotheek berekend op basis van het aantal apotheken, in dit geval één.

Aanwezigheidspercentages

Ook in dit hoofdstuk wordt er rekening gehouden met de parkeerbehoefte naar verschillende momenten in de week. In dit hoofdstuk wordt, evenals in het voorgaande hoofdstuk, aangesloten bij de aanwezigheidspercentages conform CROW-publicatie 744. Ook hier zijn de maatwerk aanwezigheidspercentages voor de daghoreca gehanteerd. De toegepaste aanwezigheidspercentages zijn weergegeven in tabel 4.2.

functie	werkdag					vrijdag		zaterdag		zondag
	ochtend	middag	avond	koopavond	nacht	middag	avond	middag	avond	middag
wonen bewoners	60%	60%	90%	80%	100%	70%	70%	75%	80%	75%
wonen bezoekers	40%	50%	75%	70%	0%	60%	100%	100%	100%	90%
daghoreca	50%	80%	0%	0%	0%	80%	0%	100%	0%	100%
commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	75%	0%	100%	5%	100/0%	0%	0%
sociaal medisch	100%	100%	10%	10%	0%	75%	0%	0%	0%	0%

Tabel 4.2: Gehanteerde aanwezigheidspercentages

Resultaat

De berekeningen laten een ongewogen parkeerbehoefte zien van 384 parkeerplaatsen.

functie	omvang	eenheid	parkeernorm	parkeerbehoefte
meergezins, sociale huurwoning, gbo tot 50 m ²	11	woningen	0,5	5,4
meergezins, sociale huurwoning, gbo 50 - 74 m ²	78	woningen	0,6	44,2
meergezins, sociale huurwoning, gbo tot 75 - 99 m ²	16	woningen	0,8	12,6
meergezins, koop, gbo 50 - 74 m ²	121	woningen	0,9	111,0
meergezins, koop, gbo 75 - 99 m ²	59	woningen	1,0	61,8
meergezins, koop, gbo 100 - 124 m ²	15	woningen	1,2	17,4
totaal bewoners				252,3
bezoekers woningen	300	woningen	0,15	45,0
daghoreca	340	m ² bvo	6,0	20,4
commerciële dienstverlening	2.460	m ² bvo	2,25	55,4
zorg- & maatschappelijke voorziening (apotheek)	1	apotheek	3,15	3,2
zorg- & maatschappelijke voorziening	3,6	behandelkamers	2,15	7,7
totaal overige functies				91,2
totaal				384

Tabel 4.3: Resultaten passende parkeernorm parkeerbehoefteberekening (ongewogen)

Rekening houdend met dubbelgebruik is de parkeerbehoefte op het maatgevende moment 310 parkeerplaatsen.

In hoofdstuk 3 is aangegeven dat de commerciële dienstverlening, gezien de bestemming, niet geopend is op zaterdag. Om deze reden is hier sprake van een worstcase beredenering. Als de commerciële dienstverlening is gesloten op de zaterdagmiddag, is de theoretische parkeerbehoefte dat moment circa 255 parkeerplaatsen. Hierdoor verplaatst het maatgevende moment van zaterdagmiddag naar vrijdagmiddag. Op een vrijdagmiddag is de parkeerbehoefte 283 parkeerplaatsen.

functie	werkdag					vrijdag		zaterdag		zondag
	ochtend	middag	avond	koopavond	nacht	middag	avond	middag	avond	middag
bewoners	151,4	151,4	227,1	201,9	252,3	176,6	176,6	189,2	201,9	189,2
woningen bezoekers	18,0	22,5	33,8	31,5	0,0	27,0	45,0	45,0	45,0	40,5
daghoreca	10,2	16,3	0,0	0,0	0,0	16,3	0,0	20,4	0,0	20,4
commerciële dienstverlening	55,4	55,4	2,8	41,5	0,0	55,4	2,8	55,4	0,0	0,0
sociaal medisch	10,9	10,9	1,1	1,1	0,0	8,2	0,0	0,0	0,0	0,0
totaal	246	256	265	276	252	283	224	310	247	250

Tabel 4.4: Resultaten passende parkeernorm parkeerbehoefteberekening (gewogen)

Conclusie

De gewogen berekende parkeerbehoefte op basis van meer passende parkeernormen bedraagt 310 parkeerplaatsen op het maatgevende moment (zaterdagmiddag). Bij een parkeeraanbod van 363 parkeerplaatsen is er sprake van een parkeeroverschot van 53 parkeerplaatsen. Als de commerciële dienstverlening is gesloten op zaterdagmiddag, is de parkeerbehoefte op het maatgevende moment (vrijdagavond) 283 parkeerplaatsen. Bij een parkeeraanbod van 363 parkeerplaatsen is er sprake van een parkeeroverschot van 80 parkeerplaatsen.

5. Parkeerbehoefteberekening (maatwerkparkeernormen)

Parkeerkencijfers

De gemeente en de ontwikkelaar zijn in gesprek om maatwerkparkeernormen voor de ontwikkeling/de woningen te hanteren. De gemeente is hiertoe bereid omdat zij zich bewust is van het feit dat de vigerende normen verouderd en erg hoog zijn en berekeningen met deze normen een te hoge parkeervraag laten zien. Afspraken over maatwerkparkeernormen lopen vooruit op nieuw beleid, waar de gemeente momenteel aan werkt. De parkeernormen wijken dus af van de reguliere gemeentelijke parkeernormen. Voor de woningen zijn parkeernormen opgesteld op basis van de prijsklasse en woninggrootte. Deze parkeernormen zijn opgebouwd uit een bewonersdeel en een bezoekersdeel. De bewonersnormen zijn grotendeels gelijk gebleven aan de gemeentelijke parkeernormen, voor sommige woningen is het bewonersdeel zelfs opgehoogd. Het bezoekersaandeel is voor elke woning verlaagd van 0,3 naar 0,2 per woning. Tot slot komt de reservering voor toekomstige groei voor de sociale huurwoningen te vervallen. Voor de commerciële functies zijn geen maatwerk parkeernormen opgesteld, voor deze functies wordt aangesloten bij de gemeentelijke parkeernormen. De relevante parkeernormen zijn weergegeven in tabel 5.1.

functie opdrachtgever	functie beleid	parkeernorm	parkeernorm incl. reservering	eenheid
sociale huur, appartement, 30 m ² gbo	sociale huurwoning, tot 1 ^e aftoppingsgrens	0,8	0,8	pp / woning
sociale huur, appartement, 50 m ² gbo	sociale huurwoning, tot 1 ^e aftoppingsgrens	0,8	0,8	pp / woning
sociale huur, appartement, 60 m ² gbo	sociale huurwoning, tot liberalisatiegrens	0,9	0,9	pp / woning
sociale huur, appartement, 75 m ² gbo	sociale huurwoning, tot liberalisatiegrens	0,9	0,9	pp / woning
middeldure koop, appartement, 60 m ² gbo	woning middelduur huur/koop	1,1	1,2	pp / woning
middeldure koop, appartement, 70 m ² gbo	woning middelduur huur/koop	1,1	1,2	pp / woning
middeldure koop, appartement, 80 m ² gbo	woning middelduur huur/koop	1,1	1,2	pp / woning
vrije sector koop, appartement, 70 m ² gbo	vrije sector koop 70 m ²	1,3	1,4	pp / woning
vrije sector koop, appartement, 80 m ² gbo	vrije sector koop 80 m ²	1,3	1,4	pp / woning
vrije sector koop, appartement, 100 m ² gbo	vrije sector koop 100 m ²	1,5	1,6	pp / woning
daghoreca	café/bar/discotheek/cafetaria	5,5	6,3	pp / 100m ² bvo
bedrijven	(commerciële) dienstverlening	2	2,3	pp / 100m ² bvo
zorg- & maatschappelijke voorziening	apotheek	2,2	2,5	pp / 100 m ² bvo
zorg- & maatschappelijke voorziening	arts / maatschap / kruisgebouw / therapeut	1,7	1,9	pp / behandelkamer

Tabel 5.1: Gehanteerde maatwerkparkeernormen cf. maatwerkparkeernormen

De berekeningen worden uitgevoerd op dezelfde wijze, met dezelfde functies en functiegrootten als in hoofdstuk 2.

Aanwezigheidspercentages

Ook in dit hoofdstuk wordt er rekening gehouden met de parkeerbehoefte naar verschillende momenten in de week. In dit hoofdstuk worden dezelfde aanwezigheidspercentages gehanteerd als de aanwezigheidspercentages cf. hoofdstuk 2. Deze zijn het meest in lijn met de gemeentelijke aanwezigheidspercentages.

functie	werkdag				zaterdag		zondag
	ochtend	middag	avond	koopavond	middag	avond	middag
woningen	50%	60%	100%	90%	60%	60%	70%
daghoreca	50%	80%	0%	0%	100%	0%	80%
commerciële dienstverlening	30%	70%	20%	100%	100%	0%	0%
sociaal medisch	100%	100%	30%	15%	15%	5%	5%

Tabel 5.2: Gehanteerde aanwezigheidspercentages

Resultaat

Op basis van de uitgangspunten bestaat er een ongewogen parkeerbehoefte van 442 parkeerplaatsen. Hierin is de bezoekersnorm losgekoppeld van de parkeernorm voor de woningen. Er is nog niet gerekend met dubbelgebruik.

functie	omvang	eenheid	parkeernorm	parkeerbehoefte
sociale huurwoning, tot 1 ^e aftoppingsgrens	27	woningen	0,6	16,2
sociale huurwoning, tot liberalisatiegrens	78	woningen	0,7	54,6
woning middelduur huur/koop	90	woningen	1,0	90,0
vrije sector koop 70 m ²	45	woningen	1,0	45,0
vrije sector koop 80 m ²	45	woningen	1,2	54,0
vrije sector koop 100 m ²	15	woningen	1,4	21,0
totaal bewoners				289,8
totaal bezoekers woningen	300	woningen	0,3	60,0
daghoreca	340	m ² bvo	6,3	21,4
commerciële dienstverlening	2.460	m ² bvo	2,3	56,6
apotheek	300	m ² bvo	2,5	7,5
zorg- & maatschappelijke voorziening	3,6	behandelkamers	1,9	6,8
totaal overige functies				92,3
totaal generaal				442

Tabel 5.3: Resultaten ongewogen parkeerbehoefte (gemeente)

Rekening houdend met dubbelgebruik is de parkeerbehoefte op het maatgevende moment 374 parkeerplaatsen.

Zoals beschreven in hoofdstuk 3 is de commerciële dienstverlening is, gezien de bestemming, niet open op zaterdag. De weergegeven parkeerbehoefte is zodoende worstcase. Dit weekmoment is, op basis van de uitgangspunten, echter niet maatgevend.

functie	ongewogen	werkdag				zaterdag		zondag
		ochtend	middag	avond	koopavond	middag	avond	middag
woningen	349,8	174,9	209,9	349,8	314,8	209,9	209,9	244,9
daghoreca	21,4	10,7	17,1	0,0	0,0	21,4	0,0	17,1
commerciële dienstverlening	56,6	17,0	39,6	11,3	56,6	56,6	0,0	0,0
sociaal medisch	14,3	14,3	14,3	4,3	2,2	2,2	0,7	0,7
totaal	442	217	281	365	374	290	211	263

Tabel 5.4: Resultaten gewogen parkeerbehoefte (gemeente)

Conclusie

De berekende gewogen parkeerbehoefte op basis van de gemeentelijke parkeernormen bedraagt 374 parkeerplaatsen op het maatgevende moment (koopavond). Bij een parkeeraanbod van in totaal 363 is er sprake van een parkeertekort van 11 parkeerplaatsen.

6. Uitkomsten parkeerbehoefteberekeningen en eindoordeel

Op basis van de vier berekeningen zijn met betrekking tot de parkeerbehoefte op basis van een maximaal planologische realistische invulling, die in het kader van de omgevingsvergunningaanvraag moet worden aangetoond de volgende constatering gedaan:

- Bij een berekening op basis van vigerende gemeentelijke parkeernormen (gebaseerd op CROW-kencijfers 2004): bij een parkeeraanbod van 363 parkeerplaatsen is er sprake van een parkeertekort van 109 parkeerplaatsen op het maatgevende moment (werkdagavond).
- Bij een berekening op basis van de net verschenen CROW-kencijfers (zomer 2024): bij een parkeeraanbod van 363 parkeerplaatsen is er sprake van een nagenoeg sluitende parkeerbalans, met een parkeeroverschot van 6 parkeerplaatsen op het maatgevende moment (zaterdagmiddag).
 - Dit is inclusief de (worstcase) parkeerbehoefte voor de bedrijvigheid op zaterdagmiddag.
- Bij een berekening op basis van 'Passende parkeernorm' c.q. daadwerkelijk autobezit (CBS/RDW): bij een parkeeraanbod van 363 parkeerplaatsen is er sprake van een ruim sluitende parkeerbalans met parkeeroverschot van 53 parkeerplaatsen op het maatgevende moment (zaterdagmiddag).
 - Dit is inclusief de (worstcase) parkeerbehoefte voor de bedrijvigheid op zaterdagmiddag.
- Bij een berekening op basis van parkeernormen van maatwerkparkeernormen: bij een parkeeraanbod van 363 parkeerplaatsen is er sprake van een parkeertekort van 11 parkeerplaatsen op het maatgevende moment (koopavond).

De conclusie mag getrokken worden dat de 'oude' vigerende gemeentelijke parkeernormen aan een herziening toe zijn. De normen zijn (zeer) hoog en berekeningen laten een veel te hoge/niet realistische parkeervraag zien (en daarmee een veel te hoog/niet realistisch parkeertekort). De gemeente is zich hier ook van bewust en werkt op het moment van opstellen van voorliggende notitie ook aan een herziening van de gemeentelijke parkeernormen. De meest zuivere berekening (die is immers gebaseerd op daadwerkelijk autobezit en op basis van de meest recente kencijfers van CROW uit 2024), laat een ruim sluitende parkeerbalans zien met parkeeroverschot van 53 parkeerplaatsen. Daarom wordt met een parkeeraanbod van 320 overdekte parkeerplaatsen en 43 parkeerplaatsen op maaiveld ruim voldaan aan de te verwachten parkeervraag.

Er is echter nog wel sprake van een parkeertekort bij het hanteren van de maatwerk parkeernormen zoals deze worden voorgesteld door de gemeente.

NB. In de berekeningen is voor bedrijven 'worstcase' uitgegaan van een invulling met 'commerciële dienstverlening'. Dit is een worstcase berekening omdat de norm voor commerciële dienstverlening hoger ligt dan de norm voor bedrijven (arbeids- en bezoekersextensief), die anders gebruikt zou worden. Bij het hanteren van de norm voor 'commerciële dienstverlening' moet echter ook gebruik gemaakt worden van het aanwezigheidspercentage van 'commerciële dienstverlening' (dus inclusief een koopavond & zaterdagmiddag). Als bij de invulling vastgelegd wordt dat er geen sprake kan/zal zijn van een koopavond-situatie of geopende 'commerciële dienstverlening' op zaterdagmiddag (dan zijn de uitkomsten op basis van het maatgevende moment als volgt:

- Bij een berekening op basis van vigerende gemeentelijke parkeernormen (gebaseerd op CROW-kencijfers 2004): bij een parkeeraanbod van 363 parkeerplaatsen is er sprake van een parkeertekort van 109 parkeerplaatsen.
- Bij een berekening op basis van de net verschenen CROW-kencijfers (zomer 2024): bij een parkeeraanbod van 363 parkeerplaatsen is de theoretische parkeerbehoefte aanzienlijk lager, hier is een parkeertekort van 36 parkeerplaatsen zichtbaar.
- Bij een berekening op basis van 'Passende parkeernorm' c.q. daadwerkelijk autobezit (CBS/RDW): bij een parkeeraanbod van 363 parkeerplaatsen is er sprake van een ruim sluitende parkeerbalans met parkeeroverschot van 80 parkeerplaatsen.
- Bij een berekening op basis van maatwerkparkeernormen: bij een parkeeraanbod van 363 parkeerplaatsen is er sprake van een parkeertekort van 2 parkeerplaatsen.

De conclusie zoals hiervoor wijzigt niet: met een parkeeraanbod van 320 overdekte parkeerplaatsen en 43 parkeerplaatsen op maaiveld wordt ruim voldaan aan de te verwachten parkeervraag. In onderlinge afstemming met de gemeente zou het benodigde parkeeraanbod zelfs nog verlaagd kunnen worden gezien de berekening op basis van de maatwerkparkeernormen (zonder rekening te houden met een koopavond-situatie of geopende commerciële dienstverlening op zaterdag).

Er is echter nog steeds sprake van een parkeertekort bij het hanteren van de maatwerk parkeernormen zoals deze worden voorgesteld door de gemeente.

Toch is het duidelijk zichtbaar dat de gemeentelijke maatwerkparkeernormen nog steeds enige vormen van 'lucht' bevatten. De gemeente overweegt immers een bezoekersparkeernorm van 0,2 per woning, terwijl het CROW in haar nieuwe 2024-kencijfers een waarde van 0,15 parkeerplaats per woning hanteert (een reductie van 25% op de betreffende parkeernorm). Maar nog belangrijker: de gemeente gaat uit van een reservering voor toekomstige groei van 0,1 voor alle niet-sociale huurwoningen. Dit leidt tot een tekort aan parkeerplaatsen dat niet aanwezig is, maar mogelijk in de toekomst zou kunnen gaan ontstaan. Dit terwijl het autobezit per 1000 inwoners in Nederland juist afvlakt en terwijl uit

de analyse (zie hoofdstuk 4) juist naar voren komt dat het autobezit in de laatste 5 en 10 jaar niet is toegenomen.

Mocht in de toekomst een parkeertekort gaan ontstaan dan kunnen deze op vier manieren worden opgelost worden. Door:

1. het realiseren van extra parkeerplaatsen in het openbaar gebied;
2. het realiseren van parkeerliften in de parkeerkelder (dubbel laag parkeren, de parkeerkelder is hier qua hoogte op voorbereid);
3. het aanwenden van eventuele restcapaciteit in de directe omgeving (in afstemming met de gemeente);
4. Een combinatie van de bovenstaande oplossingen.

Bijlage 1 Nadere achtergrond cijfers daadwerkelijk autobezit

Goudappel heeft in de jaren voor het verschijnen van de kencijfers in 2024 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 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 recent zijn en daarmee niet aansluiten bij het daadwerkelijke autobezit van het type woning dat gerealiseerd wordt.

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 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.

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 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 (vaak) 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 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 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 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 die wij hebben heeft 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 name zekerheid grenzende waarschijnlijk 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.

Bijlage 2 Achtergrond bezoekersnorm woningen

Kenniscentrum CROW heeft gewerkt aan een herijking van landelijke parkeerkencijfers. Deze zijn in 2024 beschikbaar gekomen. Binnen de verkeerskundige vakwereld is het al geruime tijd de ervaring dat het ooit 'arbitrair' vastgelegde parkeerkencijfer voor bezoekersparkeren bij woningen (veel) te hoog is. De opsteller van voorliggende bijlage heeft meegewerkt aan de herijking van de kencijfers voor 'wonen' en als expert deel uit van de begeleidingsgroep van CROW voor de overige onderdelen. Het verlagen van het bezoekersdeel in de parkeernormen is hierin betrokken.

Alleen cijfermatig is al eenvoudig te begrijpen dat het oude parkeerkencijfer van 0,3 parkeerplaats per woning voor bezoekersparkeren te hoog was. Het maatgevend moment voor parkeren in de woonomgeving was bij de CROW-aanwezigheidspercentages de werkdagavond; dan is van de bewoners 90% thuis en ligt het bezoekersparkeren op 80%. De 10% afwezige bewoners zouden dan ergens anders in woongebieden $0,3 \times 80\% = 0,24$ auto genereren. Omdat het autobezit gemiddeld in Nederland zo'n 1,15 auto's per woning bedraagt is de 10% afwezige bewoners gelijk aan circa 0,12 auto. De ruimtelijke reservering voor aankomende/parkerende auto's aan de bestemmingskant was daarmee 2x zo groot dan het aantal vertrekkende auto's aan de herkomstkant. Als dan ook nog in ogenschouw wordt genomen dat de 10% afwezige bewoners(auto's) natuurlijk niet maar op sociaal bezoek elders in woonwijken zijn, maar ook naar andere activiteiten zoals als theater/uitgaan, sporten, werken etc. mag duidelijk zijn dat de waarde voor bezoekersparkeren van 0,3 parkeerplaatsen per woning zeer hoog is (indicatief 50x hoger dan cijfermatig te verklaren door de 10% afwezige bewoners(auto's)). Een kanttekening hierbij is natuurlijk wel dat bezoekersparkeren zich in tijd incidenteel, en niet overal in gelijke mate voordoet. De bezoekersnorm mag daarom best wel wat hoger liggen dan cijfermatig door de 10% afwezige bewoners(auto's) verklaard zou kunnen worden.

Ook door onderzoek is dit beeld bevestigd. Door de toenemende digitalisering van het parkeerbeheer is de laatste jaren steeds meer en betere data beschikbaar gekomen van het gebruik van digitale parkeerpasjes voor bezoekers in woonwijken met gereguleerd parkeren. Daaruit bleek steeds vaker dat de daaruit af te leiden parkeerbehoefte meer dan 50% lager uitviel dan op basis van het parkeerkencijfer was ingeschat (o.a. Spark, 2018). Dit heeft geleid tot een initiatief om een bredere studie naar een passender parkeerkencijfer uit te voeren, op basis van data van het gebruik van bezoekerspasjes in vijftiental (kleinere en grotere) steden. Op basis van dit onderzoek is geconcludeerd dat zeker in gemeente met een stedelijkheidsgraad 'matig stedelijk' en hoger een parkeerkencijfer van 0,10 tot 0,15 parkeerplaats per woning op het maatgevende moment voldoende is om de parkeervraag voor bezoekers op te vangen [Tiesinga et al, 2021].