



# Gemeente Lansingerland

Onderzoek lagere parkeernorm  
appartementen Wilderszijde

Spark

Nieuwstraat 4  
2266 AD Leidschendam

+31 (0)70 317 70 05

[info@spark-parkeren.nl](mailto:info@spark-parkeren.nl)

[www.spark-parkeren.nl](http://www.spark-parkeren.nl)

[www.linkedin.com/company/spark-parking](http://www.linkedin.com/company/spark-parking)

## Colofon

Opdrachtgever	I. Hermans
Titel	Onderzoek lagere parkeernorm appartementen Wilderszijde
Versie	1.0
Datum	26 mei 2020
Projectteam Opdrachtgever	I. Hermans F. de Vries P. Nederlof M. Batenburg
Projectteam Spark	E. van Savooyen
Projectleider Spark	E. van Savooyen

# Inhoudsopgave

---

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>4</b>
1.1	Vraagstelling aan Spark	4
1.2	Leeswijzer	4
<b>2</b>	<b>Bereikbaarheidsprofiel Wilderszijde</b>	<b>6</b>
2.1	Bestaande situatie	6
2.2	Toekomstige situatie	6
2.3	Conclusie	8
<b>3</b>	<b>Programma en doelgroepen</b>	<b>9</b>
3.1	Woningen en appartementen	9
3.2	Woondoelgroepen	10
3.3	Conclusie	11
<b>4</b>	<b>Parkeervisie Wilderszijde</b>	<b>13</b>
4.1	Doel	13
4.2	Uitgangspunten parkeren	13
4.3	Conclusie	13
<b>5</b>	<b>Huidige parkeernormen</b>	<b>14</b>
5.1	Parkeernorm appartementen Lansingerland	14
5.2	Autobezit Lansingerland	14
5.3	Conclusie	15
<b>6</b>	<b>Nieuwe parkeernorm appartementen</b>	<b>16</b>
6.1	Samenvattende conclusie van de analyse	16
6.2	Voorstel voor nieuwe parkeernorm appartementen	17
6.3	Voorwaarden	17
6.4	Verdere optimalisatie	18
	<b>Bijlage 1 Relatie huishouden/inkomen en autobezit</b>	<b>19</b>



# 1 Inleiding

De ontwikkeling van het gebied Wilderszijde is in voorbereiding. De doelstelling is om een duurzame en toekomstbestendige woonwijk te ontwikkelen met een aantrekkelijk woonklimaat en ontsloten met onder meer een hoogwaardige openbaar vervoersverbinding.

Bij de uitwerking van deze doelstelling is een tegenstelling geconstateerd tussen enerzijds de geambieerde ruimtelijke kwaliteit (groene, klimaat adaptieve openbare ruimte) en de financiële haalbaarheid (beoogde woningdichtheid) en anderzijds het aantal te realiseren parkeerplaatsen<sup>1</sup>.

Deze tegenstelling doet zich uitsluitend voor bij de appartementen-woningen in Wilderszijde. Bij overige woningen in Wilderszijde is een oplossing mogelijk die zowel voldoet aan de ruimtelijke kwaliteitseisen als aan de kwantitatieve eisen (voldoende parkeerplaatsen volgens vigerende gemeentelijke parkeernormen). Bij de appartementen is dit niet het geval. De inpassing van het aantal parkeerplaatsen volgens de vigerende gemeentelijke parkeernorm gaat ten koste van of de ruimtelijke kwaliteit en/of de financiële haalbaarheid (ondergrondse/gebouwde parkeervoorzieningen en/of van het aantal te realiseren woningen).

## 1.1 Vraagstelling aan Spark

De Gemeente Lansingerland heeft aan Spark gevraagd om op basis van de voorliggende ideeën over programma, beoogde doelgroepen en stedenbouwkundige en infrastructurele opzet van het Wilderszijde<sup>2</sup> te komen tot een onderbouwing van een passende parkeernorm voor de appartementen in Wilderszijde.

De onderbouwing dient gebaseerd te zijn op een analyse van:

- Het bereikbaarheidsprofiel van Wilderszijde;
- Het te realiseren (woon)programma en de beoogde (woon)doelgroepen;
- De benoemde parkeervisie voor Wilderszijde en de bijbehorende beleidsuitgangspunten;
- De actualiteit en juistheid van de thans geldende parkeernormen die ten grondslag liggen aan de berekening van het benodigd aantal parkeerplaatsen.

## 1.2 Leeswijzer

In de hiernavolgende hoofdstukken worden de genoemde onderwerpen die deel uitmaken van de analyse om te komen tot een onderbouwing van een toepasbare parkeernorm voor appartementen in Wilderszijde nader beschreven.

<sup>1</sup> Volgens vigerend gemeentelijk parkeerbeleid/Nota Parkeernormen gemeente Lansingerland (feb. 2014)

<sup>2</sup> Zoals vastgelegd in het beslisdocument Masterplan Wilderszijde

In hoofdstuk 2 wordt het bereikbaarheidsprofiel van Wilderszijde nader beschreven betreffende de mate waarin de projectgebied bereikbaar is met de auto, met de fiets en met het OV.

In hoofdstuk 3 wordt de omvang van het te realiseren woonprogramma beschreven en wordt meer specifiek aangegeven voor welke woondoelgroepen de appartementen in Wilderszijde worden bedoeld.

In hoofdstuk 4 is de in verschillende (beleids)documenten opgenomen parkeervisie en daarbij behorende beleidsuitgangspunten voor Wilderszijde beschreven.

In hoofdstuk 5 worden de thans geldende parkeernormen beschouwd in relatie tot onder meer het actuele autobezit in Lansingerland

In Hoofdstuk 6 worden de uitkomsten van de analyse uit de voorgaande hoofdstukken 2 t/m 5 vertaald naar toepasbare parkeernormen voor de verschillende type appartementen in Wilderszijde. Tevens worden voorwaarden benoemd als deze normen worden toegepast. Tenslotte wordt in dit hoofdstuk een aantal mogelijkheden benoemd die kunnen bijdragen aan een verdere optimalisatie van de parkeernormen voor de appartementen.



## 2 Bereikbaarheidsprofiel Wilderszijde

In dit hoofdstuk wordt het bereikbaarheidsprofiel van Wilderszijde nader beschreven betreffende de mate waarin de projectgebied bereikbaar is met de auto, met de fiets en met het OV. Zowel in de huidige situatie als in de ( nabije) toekomst.

### 2.1 Bestaande situatie

Wilderszijde is in de directe nabijheid gelegen van een regionaal wegennetwerk (N209, N470 en N471) met directe aansluitingen op de rijkswegen A12, A13 en A20

Voor verplaatsingen op de fiets lopen diverse hoofdfietsroutes langs en door het gebied met directe verbindingen naar de (winkel)centra van Berkel en van Bergschenhoek, als ook naar opstapplaatsen van het regionale OV-netwerk (metrostation Rodenrijs)

Tenslotte is het gebied met het openbaar vervoer bereikbaar met de ZoRo buslijn (met bestemming als Metrostation Rodenrijs en het treinstation Lansingerland Zoetermeer) en is er de buslijn Station Rotterdam Noord - Delft met haltes direct aan de rand van de wijk.

Het metrostation Rodenrijs is gelegen op ca. 500 meter vanaf Wilderszijde.

### 2.2 Toekomstige situatie

Het bereikbaarheidsprofiel van Wilderszijde zal de komende jaren in positieve zin wijzigen, enerzijds als gevolg van autonome ontwikkelingen en anderzijds op basis van ontwikkelingen die gekoppeld zijn aan de realisatie van Wilderszijde.

#### 2.2.1 Autonome ontwikkelingen

De bereikbaarheid van Wilderszijde voor de auto zal verder verbeteren door de aanleg van de verlengde A16, die naar verwachting in 2024 gereed zal zijn

Voor de bereikbaarheid per fiets zal de regionale (snel)fietsroute Zoetermeer-Rotterdam, één van de vijf door de Metropoolregio Haaglanden geprioriteerde routes voor fietsende forensen, een rol gaan spelen.

Deze route wordt verwacht medio 2023 gereed te zijn.

Voor wat betreft het openbaar vervoer zal langs Wilderszijde een nieuwe, extra buslijn tussen Rotterdam Alexander en Delft gaan lopen. Daarnaast zijn er plannen om op middellange termijn de huidige ZoRo-lijn te vertrammen.

## 2.2.2 Gebiedsgerelateerde ontwikkelingen

In Wilderszijde wordt het gemotoriseerd verkeer via een wijkontsluitingsweg ontsloten op de 2 bestaande rotondes aan de Boterdorpseweg. Hiermee wordt onder meer de autobereikbaarheid van Wilderszijde geborgd.

Binnen Wilderszijde worden fietsroutes aangelegd die aansluiten op de reeds aanwezige hoofd fietsroutes langs het gebied. Hiermee wordt onder meer de aansluiting met de OV-opstappunten aan de randen van Wilderszijde en Metrostation Rodenrijs geborgd.



Afbeelding 1. Bereikbaarheid Wilderszijde .

## 2.3 Conclusie

Widerszijde is met alle modaliteiten goed bereikbaar.

Met de auto en fiets is dit heel goed. De fiets en auto worden tot aan de voordeur gefaciliteerd en een grote diversiteit aan bestemmingen is snel en veilig bereikbaar.

Met het OV is dit zeer redelijk tot goed. De OV-verbindingen komen tot aan de randen van het gebied op acceptabel geachte loop- en fietsafstand. De intensiteiten en bestemmingen van de OV-verbindingen die aan de randen aanwezig zijn, zijn voldoende. Voor meer bestemmingen en hogere intensiteiten is een verplaatsing naar het op ca. 500 meter afstand gelegen metrostation Rodenrijs mogelijk. Met de op termijn te verwachten vertraming van de ZoRo-lijn, kan de bereikbaarheid van Wilderszijde met het OV sterk verbeterd worden.





## 3 Programma en doelgroepen

---

In dit hoofdstuk wordt de aard en omvang van het te realiseren woonprogramma beschreven, wordt meer specifiek aangegeven voor welke woondoelgroepen de appartementen in Wilderszijde zijn bedoeld en wat we in het algemeen van deze bewoners weten met betrekking tot hun autobezit.

### 3.1 Woningen en appartementen

#### 3.1.1 Programma

Conform het Beslisdocument Masterplan Wilderszijde zullen er in totaal 2.500 -3.000 woningen in Wilderszijde worden gerealiseerd. Van dit aantal woningen zijn 30-40 % appartementen (in totaal derhalve 750 – 1.200 stuks)

De te realiseren appartementen zijn verdeeld over de volgende segmenten en prijzen (prijsspeil 2019):

- Sociale huurwoningen                      bovengrens huursom ca. € 720,- per maand
- Middeldure huurwoningen                bovengrens huursom ca. € 900,- per maand
- Middeldure koopwoningen                bovengrens koopsom ca. € 225.000,-
- Dure huurwoningen                        bovengrens huursom ca. € 1.350,- per maand
- Dure koopwoningen                        bovengrens koopsom ca. € 360.000,-

#### 3.1.2 Mobiliteitsprofiel bewoners

Op basis van de woonprijgegevens kan een relatie worden gelegd met het autobezit van de huishoudens die gebruik zullen maken van deze woningen. Op basis van data van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) kan worden gesteld dat er een relatie bestaat tussen inkomen en autobezit. Daarnaast is in het algemeen bekend dat er een relatie bestaat tussen inkomen en de huurprijs en/of koopsom van een woning.

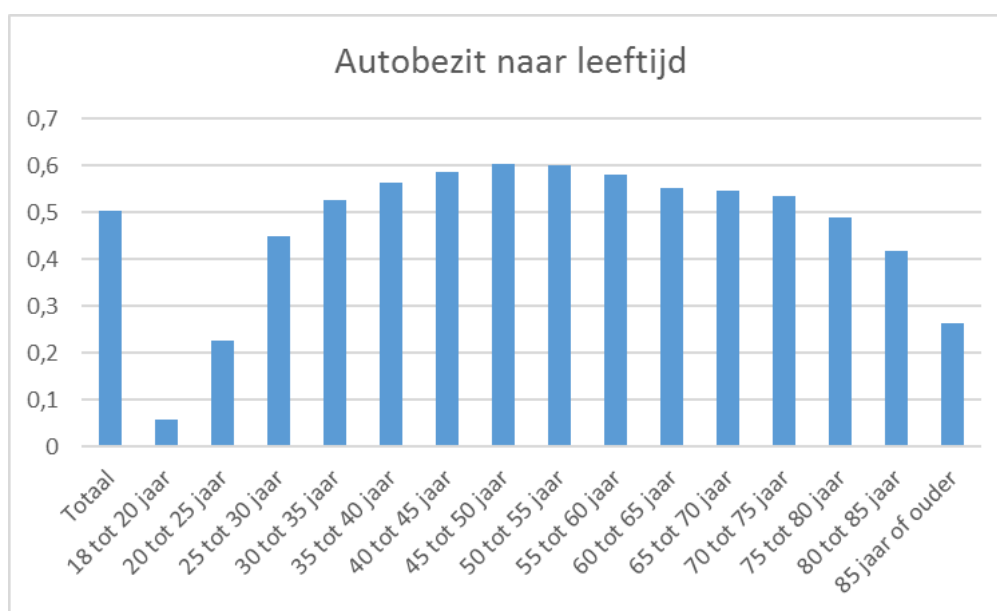
Voor sociale huurwoningen geldt in het algemeen dat deze woningen worden bewoond door huishoudens met een jaarinkomen tot (afgerond) €37.000,-. Deze inkomensgroep kent een lager dan gemiddeld autobezit. In Bijlage 1 is de CBS-tabel opgenomen met daarin een weergave van onder meer de relatie tussen inkomen en autobezit. Uit deze CBS-tabel kan worden afgeleid dat het gemiddelde autobezit in Nederland van de 1<sup>e</sup> twee inkomensgroepen (= jaarinkomen tot ca. € 40.000,-), voor alle huishoudentypen een bandbreedte kent van 0,5 a 0,8 per huishouden, met een gewogen gemiddelde van 0,6 per huishouden (zie bijlage 1, figuur B1.2)

Ditzelfde kan worden beschouwd voor de middeldure en dure huur- en koopappartementen. Van de huishoudens van middeldure huur- en koopappartementen wordt verondersteld dat hun inkomens voornamelijk in de 3<sup>e</sup> 20%- groep zitten met een gemiddeld autobezit van 1,0 per huishouden. Voor de dure huur- en koopappartementen is dat de 4<sup>e</sup> 20%-groep met een gemiddeld autobezit van 1,3 per huishouden .

### 3.2 Woondoelgroepen

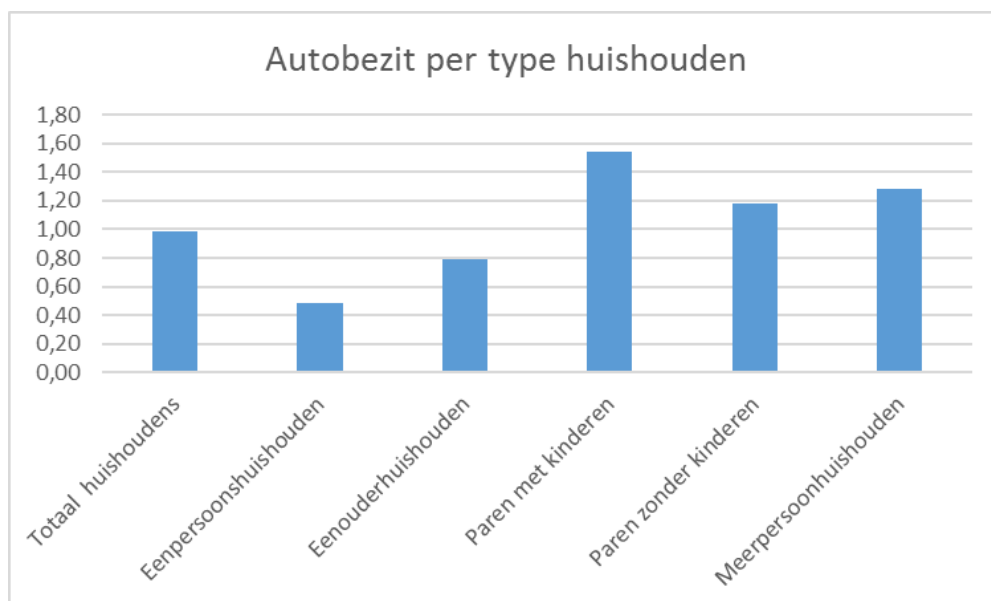
Voor wat betreft de aard en samenstelling van de woondoelgroepen (huishoudens) wordt voor een belangrijk deel van de bewoning van de appartementen ingezet voor het huisvesten van eenpersoons-huishoudens, ouderen en starters (eerste woning voor met name jongeren, eenpersoonshuishoudens of paren zonder kinderen).

In onderstaand figuur 1 is weergegeven wat het aantal auto's per inwoner van 18 jaar en ouder is, inclusief eventuele leaseauto's, die privé worden gebruikt. Hieruit valt af te leiden dat personen die jonger zijn dan 30 jaar en ouder zijn dan 70 jaar een lager dan gemiddeld autobezit hebben..



Figuur 1: Gemiddeld aantal auto's per inwoner naar leeftijdscategorie, 2015; Bron: CBS/Stateline "Personen in bezit van auto of motor; persoonskenmerken".

In onderstaand figuur 3 wordt het gemiddelde aantal auto's per type huishouden weergegeven. Hieruit blijkt dat de huishoudenssamenstelling van grote invloed is op het gemiddelde autobezit. Zo hebben eenpersoonshuishoudens een substantieel lager dan gemiddeld autobezit (ca. - 50%). Paren met kinderen hebben een iets hoger dan gemiddeld autobezit (ca. + 20%).



Figuur 2. Gemiddeld aantal auto's per huishouden, 2015; Bron: CBS/Stateline 'Huishoudens in bezit van auto of motor, huishoudkenmerken'.

### 3.3 Conclusie

Er bestaat een relatie tussen type woning en het inkomen van het zich in de woning vestigende huishouden. Daarnaast is er een relatie tussen huishoudentype en autobezit.

Op basis van de te verwachten inkomensgroepen per type woning ziet de relatie tussen type woning en het inkomen van het huishouden er voor het autobezit per huishouden op hoofdlijnen als volgt uit:

- Sociale huurwoningen 0,6 voertuig per huishouden (excl. bezoekersdeel)
- Middeldure huur-/koopwoningen 1,0 voertuig per huishouden (excl. bezoekersdeel)
- Dure huur-/koopwoningen 1,3 voertuig per huishouden (excl. bezoekersdeel)

Bovenstaande aantallen zijn gemiddelden voor alle huishoudentypen in Nederland. Bij toepassing hiervan dient nog een correctie plaats te vinden op basis van specifieke huishoudens zoals voor Wilderszijde beoogd (eenpersoonshuishoudens, ouderen en starters). Dit zal leiden tot een afslag op deze gemiddelden. Daarentegen dient er een opslag te worden toegepast in relatie tot de stedelijkheidsgraad van Wilderszijde / gemeente Lansingerland. De gemeente Lansingerland heeft immers een matige stedelijkheidsgraad. In matig stedelijke gemeenten ligt het autobezit gemiddeld 12% hoger dan het landelijk gemiddelde (bron: CBS). In deze stedelijkheidsgraadcorrectie zitten aspecten zoals de mate van OV-bereikbaarheid en de aanwezigheid van voorzieningen (bijv. voor dagelijkse en niet-dagelijkse boodschappen) verdisconteerd.

Indien we deze factoren combineren ziet de samenstelling van een theoretische parkeernorm voor de appartementen in Wilderszijde er als volgt uit

		theoretisch autobezit			
		o.b.v. inkomen	correctie stedelijkheid	correctie woon- doelgroep	Theoretisch
<b>Sociaal</b>					
Appartementen	huur	0,6	0,1	-0,05	0,65
<b>Betaalbaar (middenduur)</b>					
Appartementen	huur	1,0	0,15	-0,1	1,05
Appartementen	koop				
<b>Vrije sector</b>					
Appartementen	huur	1,3	0,2	-0,15	1,35
Appartementen	koop				

Tabel 1 Theoretische parkeernorm voor appartementen Wilderszijde)

## 4 Parkeervisie Wilderszijde

In dit hoofdstuk wordt de visie op parkeren in Wilderszijde en de daarbij behorende beleidsuitgangspunten beschreven zoals deze in de verschillende (beleids)documenten<sup>3</sup> zijn opgenomen.

### 4.1 Doel

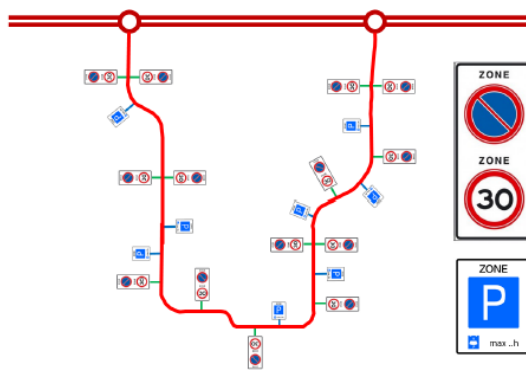
Wilderszijde moet voor iedereen goed bereikbaar zijn. Hiertoe wordt ingezet op een autoluwe wijk, door middel van veilige en herkenbare fietsroutes, zowel in de wijk als naar de OV-opstappunten (ter bevordering van ketenmobiliteit en het leggen van een basis voor MaaS/deelmobiliteit voor het overbruggen van de 'last mile');

In de 30 km-woonstraten zijn geen openbare parkeerplaatsen aanwezig (m.u.v. mindervaliden) en geldt een parkeerverbod

### 4.2 Uitgangspunten parkeren

De vastgestelde beleidsuitgangspunten (d.d. 28 november 2019) voor het parkeren in Wilderszijde stellen op hoofdlijnen dat:

- het parkeren bij vrijstaande woningen en 2<sup>^</sup>1 kapwoningen op eigen terrein plaatsvindt;
- het parkeren voor rijwoningen en appartementen in parkeerkoffers of in een gebouwde voorziening plaatsvindt;
- het bezoekers-parkeren geclusterd plaatsvindt, in parkeerkoffers nabij de wijkontsluitingsweg en verspreid over de wijk. De parkeerplaatsen voor bezoekers van bewoners worden gereguleerd met een blauwe zone met een maximale parkeerduur.



### 4.3 Conclusie

Met het beschreven doel en de benoemde uitgangspunten wordt een situatie gerealiseerd waarbij bewoners altijd op eigen terrein parkeren, hetzij privaat hetzij in gemeenschappelijk eigendom. Bezoekers van bewoners parkeren op de daartoe bestemde openbare parkeerterreinen met een parkeerdurbepanking. In feite zijn alle parkeerplaatsen in Wilderszijde 'gereguleerd', zodat de juiste parkeerder altijd op de juiste plaats zal parkeren.

<sup>3</sup> Beslisdocument Masterplan Wilderszijde en bijbehorende factsheets

## 5 Huidige parkeernormen

In dit hoofdstuk worden de thans geldende parkeernormen voor appartementen beschouwd in relatie tot onder meer het actuele autobezit in Lansingerland.

### 5.1 Parkeernorm appartementen Lansingerland

De vigerende parkeernormen voor appartementen zoals benoemd in de Nota Parkeernormen gemeente Lansingerland (feb. 2014) zijn gebaseerd op de kencijfers van het CROW uit 2013 (publicatie 317). Daarbij is uitgegaan van matig stedelijk, niet bebouwde kom en het gemiddelde van de bandbreedte.

In 2018 heeft het CROW haar parkeerkencijfers geactualiseerd (publicatie 381, december 2018). Voor de woningen/appartementen in Wilderszijde zijn deze actuele kencijfers exact gelijk aan die uit 2013 en daarmee gelijk aan die in de Nota Parkeernormen uit 2014 zijn opgenomen (zie onderstaande tabel).

		vigerende norm 2014	p-kencijfer CROW 2018
<b>Sociaal</b>			
Appartementen	huur	1,1	1,1
<b>Betaalbaar (middenduur)</b>			
Appartementen	huur	1,1	1,1
Appartementen	koop	1,5	1,5
<b>Vrije sector</b>			
Appartementen	huur	1,5	1,5
Appartementen	koop	1,7	1,7

Tabel 2 Vergelijking parkeernorm appartementen met actuele parkeerkencijfers CROW (excl. aandeel bezoekers)

### 5.2 Autobezit Lansingerland

In onderstaande tabel 3 is weergegeven wat het actuele autobezit per huishouden per woningoppervlakte is in de gemeente Lansingerland.

woningopp	0	1	2	3	TOTAAL
0-50	298	97	13	38	446
50-100	2.100	3.896	1.020	146	7.162
100-150	1.605	6.038	3.070	396	11.109
150-200	391	1.561	1.124	194	3.270
200-250	103	300	266	82	751
> 250	77	121	156	63	417
	<b>4.574</b>	<b>12.013</b>	<b>5.649</b>	<b>919</b>	<b>23.155 huishoudens</b>
	20%	52%	24%	4%	

bron: Provincie Zuid-Holland / RDW (2019)

Tabel 3 Actueel autobezit Lansingerland

Hieruit blijkt onder meer dat van de in totaal 23.155 huishoudens er 4.574 (21%) geen auto bezitten. Bij de kleine woningen tot 50 m<sup>2</sup> gbo is dat 66% (298 van de 446 huishoudens). Bij de grotere woningen (> 200 m<sup>2</sup> gbo) is dat 15% (180 van 1.168 huishoudens). Deze aantallen zijn exclusief leaseauto's en bedrijfsvoertuigen die men bij de woning parkeert (bestelbusjes e.d.)

Inclusief een correctie van 14% voor de genoemde leaseauto's en bedrijfsvoertuigen is berekend wat per woninggrootte het gemiddelde autobezit per huishouden is in Lansingerland. Dit is in onderstaande tabel 4. weergegeven.

woningopp	0	1	2	3	TOTAAL	auto's	per hh
0-50	298	97	13	38	<b>446</b>	270	0,61
50-100	2.100	3.896	1.020	146	<b>7.162</b>	7.266	1,01
100-150	1.605	6.038	3.070	396	<b>11.109</b>	15.237	1,37
150-200	391	1.561	1.124	194	<b>3.270</b>	5.006	1,53
200-250	103	300	266	82	<b>751</b>	1.229	1,64
> 250	77	121	156	63	<b>417</b>	709	1,70
	<b>4.574</b>	<b>12.013</b>	<b>5.649</b>	<b>919</b>	<b>23.155</b> huishoudens	29.718	1,28
	20%	52%	24%	4%			

bron: Provincie Zuid-Holland / RDW (2019)

Tabel 4 Actueel autobezit per huishouden per woninggrootte

Voor van ca. 50 m<sup>2</sup> gbo (= gemiddeld genomen de oppervlakte van een sociaal huurappartement in Wilderszijde) bedraagt het aantal auto's per huishouden in Lansingerland momenteel gemiddeld 0,61  
 Voor woningen tussen de 50 en 100 m<sup>2</sup> gbo (= gemiddeld genomen de oppervlakte van de middeldure appartementen in Wilderszijde) is dat gemiddeld 1,01 auto per huishouden. Voor woningen tussen de 100 en 150 m<sup>2</sup> gbo (= gemiddeld genomen de oppervlakte van de dure appartementen in Wilderszijde) is dat 1,37 auto per huishouden.

### 5.3 Conclusie

Als we de vigerende parkeernorm, het actuele parkeerkencijfer en het actuele autobezit met elkaar vergelijken zien we het volgende.

		vigerende norm 2014	p-kencijfer CROW 2018	onderzoek Provincie
<b>Sociaal</b>				
Appartementen	huur	1,1	1,1	0,6-1,0
<b>Betaalbaar (middeldure)</b>				
Appartementen	huur	1,1	1,1	1,0
Appartementen	koop	1,5	1,5	1,0
<b>Vrije sector</b>				
Appartementen	huur	1,5	1,5	1,4
Appartementen	koop	1,7	1,7	1,4

Tabel 5 Vergelijking parkeernorm appartementen met meest actuele parkeerkencijfers CROW en actueel autobezit (excl. aandeel bezoekers)



## 6 Nieuwe parkeernorm appartementen

In dit hoofdstuk worden de uitkomsten van de analyse uit de voorgaande hoofdstukken vertaald naar toepasbare parkeernormen voor de appartementen in Wilderszijde en welke voorwaarden hieraan verbonden zijn als deze worden toegepast. Tenslotte wordt een aantal mogelijkheden benoemd die kunnen bijdragen aan een verdere optimalisatie van de benoemde parkeernormen.

### 6.1 Samenvattende conclusie van de analyse

Voor de toekomstige bewoners van de woningen in Wilderszijde is Wilderszijde met alle modaliteiten goed bereikbaar. Met de auto en fiets bovengemiddeld tot zeer goed en met het OV zeer redelijk tot goed

Er komen tussen de 2.500 – 3.000 woningen in Wilderszijde, waarvan ca. 30 – 40% appartementen, verdeeld over sociale huur, middeldure huur- en koop- en dure huur- en koopappartementen. Het autobezit van alle huishoudenstypen die in deze appartementen wonen varieert in Nederland tussen de 0,6 tot 1,3. Omdat in Wilderszijde wordt ingezet op eenpersoonshuishoudens, ouderen en starters, dient een afslag plaats te vinden ten opzichte van deze gemiddelden. Daarentegen dient er ook een opslag te worden gedaan in relatie tot de stedelijkheidsgraad van Wilderszijde. Het theoretisch autobezit voor de appartementen in Wilderszijde ligt derhalve tussen de 0,65 en 1,35

In Wilderszijde wordt in fysieke en beheersmatige zin een situatie gerealiseerd waarbij bewoners altijd op eigen terrein parkeren, hetzij privaat hetzij in gemeenschappelijk eigendom. Bezoekers van bewoners parkeren op de daartoe bestemde openbare parkeerterreinen met een parkeerduurbepanking.

Omdat in feite alle parkeerplaatsen in Wilderszijde gereguleerd zijn behoeft met de benoeming van de te hanteren parkeernorm geen rekening te worden gehouden met een overmaat aan parkeerplaatsen voor de beheersing van eventueel onrechtmatig of ongewenst gebruik<sup>4</sup>.

Het theoretisch autobezit per huishouden komt op hoofdlijnen overeen met het actuele autobezit voor huishoudens in soortgelijke woningen in Lansingerland als de appartementen van Wilderszijde. Dit actuele autobezit ligt tussen de 0,6 en 1,4 auto per huishouden. De vigerende parkeernormen voor de

<sup>4</sup> Daarbij uiteraard uitgaand dat alle parkeerplaatsen qua maatvoering, ligging en ontsluiting voldoen aan de meest actuele eisen (o.a. NEN 2443)



appartementen in Wilderszijde variëren van 1,1 tot 1,7 parkeerplaatsen en liggen daarmee substantieel hoger dan zowel het werkelijk autobezit als het theoretisch beredeneerde autobezit.

## 6.2 Voorstel voor nieuwe parkeernorm appartementen

Op basis van de in bovenstaande paragraaf beschreven samenvattende conclusie zijn in onderstaande tabel alle uitkomsten samengevoegd en aangevuld met een voorgestelde parkeernorm voor de appartementen in Wilderszijde.

		vigerende norm 2014	p-kcijfer CROW 2018	onderzoek Provincie	Theoretisch	VOORSTEL
<b>Sociaal</b>						
Appartementen	huur	1,1	1,1	0,6-1,0	0,65	0,7
<b>Betaalbaar (middenduur)</b>						
Appartementen	huur	1,1	1,1	1,0	1,05	1,0
Appartementen	koop	1,5	1,5	1,0		1,1
<b>Vrije sector</b>						
Appartementen	huur	1,5	1,5	1,4	1,35	1,3
Appartementen	koop	1,7	1,7	1,4		1,4

Tabel 6 Onderbouwing voorstel parkeernorm appartementen Wilderszijde (excl. aandeel bezoekers)

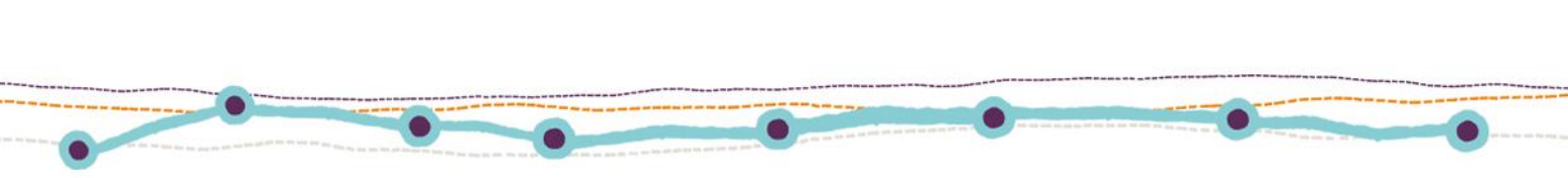
## 6.3 Voorwaarden

Aan het toepassen van deze voorgestelde parkeernormen voor de appartementen in Wilderszijde zijn twee belangrijke voorwaarden verbonden. Als eerste dienen de argumenten die aan de onderbouwing van deze parkeernorm ten grondslag liggen, geborgd te worden (juridisch/planologisch) in de te maken afspraken tussen gemeente en ontwikkelaars (en hun rechtsopvolgers). Ten tweede dient rekening te worden gehouden met een zogenaamde terugvaloptie voor het onvoorziene geval de toekomstige werkelijkheid zich tot op een andere wijze manifesteert dan nu wordt verondersteld.

### 6.3.1 Borging

Iedere ontwikkelaar die appartementen in Wilderszijde realiseert en de daarbij benodigde parkeercapaciteit baseert op de voorgestelde parkeernormen zal dit aantoonbaar en controleerbaar moeten integreren in hun planontwikkeling. Dit dient onder meer tot uiting te komen in de marketing en promotie van de appartementen. Een ontwikkelaar dient dan zorg te dragen voor:

- het opnemen van de beschikbare parkeercapaciteit in alle verkoop- en verhuuruitingen van de appartementen;
- het borgen van de parkeeroplossing en alle bijbehorende verplichtingen voor de ontwikkelaar (c.q. de opvolgende eigenaar/eigenaren), zowel publiekrechtelijk (bestemmingsplan en omgevingsvergunning)



als privaatrechtelijk (anterieure, koop/realisatie/huur-overeenkomsten) en in (huishoudelijke) reglementen.

### 6.3.2 Terugvaloptie

Iedere ontwikkelaar die appartementen in Wilderszijde realiseert en de daarbij benodigde parkeercapaciteit baseert op de voorgestelde parkeernormen zal in samenwerking met de gemeente als onderdeel van het door de ontwikkelaar in te dienen plan een terugvaloptie moeten benoemen. Deze terugvaloptie borgt dat de inspanningsverplichting in principe bij de ontwikkelaar ligt (of diens rechtsopvolger) indien blijkt dat het werkelijk autobezit toch hoger ligt dan nu wordt voorzien. Een voorbeeld van een terugvaloptie is de ruimtelijke reservering van gronden in de openbare ruimte die op voorhand worden voorzien van de beoogde ruimtelijke kwaliteit maar kunnen worden getransformeerd (mede voor rekening en risico van de ontwikkelaar of diens rechtsopvolger) in parkeerplaatsen.

Voor de gemeente ligt hier ten minste de rol om de ontwikkeling van de parkeerbehoefte in Wilderszijde goed te monitoren. Omdat de gebiedsontwikkeling gefaseerd plaatsvindt, is er een ideale kans om op basis van de monitoringsresultaten tijdig te anticiperen op een veranderende parkeerbehoefte.

## 6.4 Verdere optimalisatie

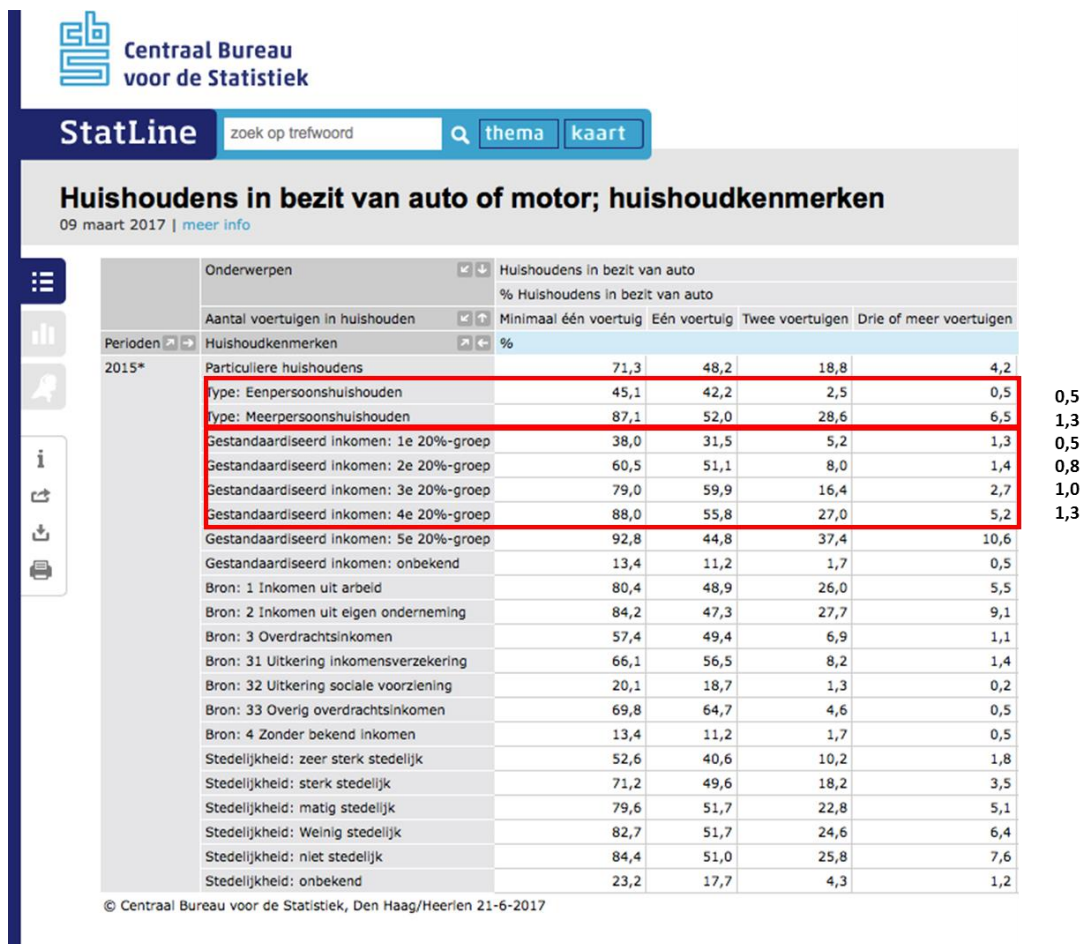
In aanvulling op de in paragraaf 6.2 voorgestelde parkeernormen is een verdere optimalisatie van deze parkeernormen nog mogelijk als er sprake is van :

- Een intensivering van het aanbod OV
- Deelmobiliteit (substantieel) wordt toegepast

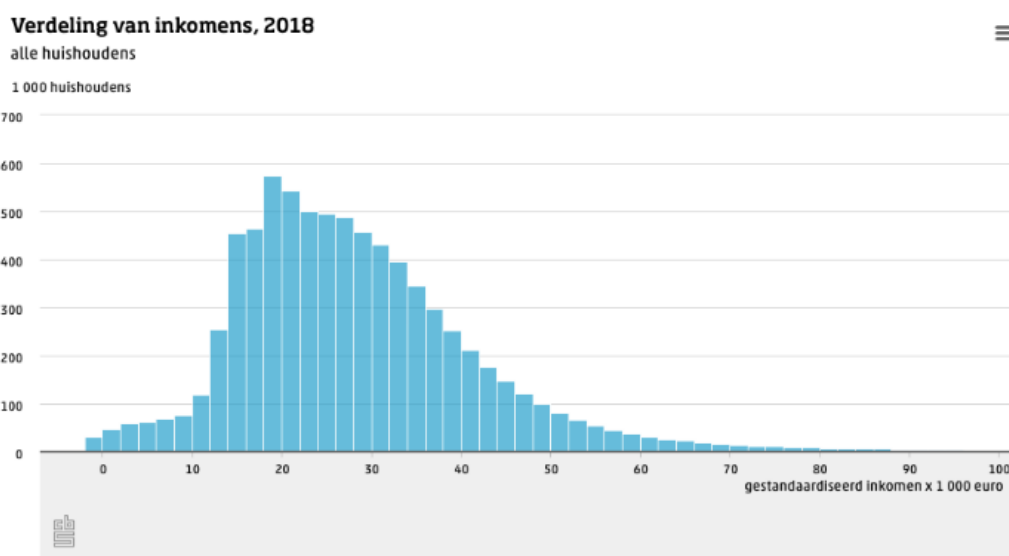
Bij een succesvolle implementatie van deze voorwaarden is naar verwachting een verdere reductie van naar schatting gemiddeld 0,2 parkeerplaats per appartement mogelijk.

Ook is het mogelijk om de hieruit voortvloeiende vermindering aan benodigde parkeerplaatsen in te zetten als een extra ruimtelijke kwaliteitsimpuls, voor uitbreiding van het uitgeefbaar areaal of als beheersmaatregel voor de onvoorziene situatie dat in aanvang het werkelijk autobezit toch hoger ligt dan verwacht.

# Bijlage 1 Relatie huishouden/inkomen en autobezit



Figuur B1.1 Autobezit op basis kenmerken huishouden en inkomen (bron: CBS, 2017)



Figuur B1.2 Inkomensverdeling 20%-groepen (bron CBS, 2018)



**Een wereld te winnen.**

©2020, Spark B.V.

*info@spark-parkeren.nl, 2266 AD Leidschendam*

*tel +31 (0)70 317 70 05*

*Behoudens de door de Auteurswet 1912 gestelde uitzonderingen mag niets uit dit document worden verveelvoudigd (waaronder begrepen het opslaan in een geautomatiseerd gegevensbestand) of openbaar gemaakt, op welke wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Spark B.V. Alle rechten voorbehouden.*

*All rights reserved. No parts of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system, or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise, without prior written permission of Spark B.V.*

*Aan de inhoud van dit document kunnen geen rechten worden ontleend. Spark B.V. aanvaardt geen aansprakelijkheid voortvloeiend uit eventuele onjuistheid of onvolledigheid van de in dit document vermelde informatie.*