

Parkeeronderzoek sociale huurwoningen

Onderzoek naar passende
parkeernormen voor sociale
huurwoningen in Lansingerland

Opdrachtgever
Titel rapport

Stichting 3B Wonen
Parkeeronderzoek sociale huurwoningen
Lansingerland

Kenmerk
Datum publicatie

015647.01092023.R1.03
18 september 2023

© Copyright Goudappel BV 18-9-23

Inhoudsopgave

1. Inleiding	1
1.1 Aanleiding	1
1.2 Vraagstelling	2
2. Onderzoekverantwoording	3
2.1 Aanpak CBS-microdata	3
2.2 Bezoekersparkeren	5
3. Analyse autobezit	6
3.1 Parkeernormen sociale woningbouw en gebiedsindeling	6
3.2 Passende parkeernormen Lansingerland	9
3.2.1 Leaseauto's, grijze - en buitenlandse kentekens	9
3.2.2 Trend in autobezit	9
3.2.3 Autobezit in Lansingerland	10
4. Bijzondere woonvormen	12
4.1 Ouderenwoningen	12
4.2 Zorgwoningen	13
5. Conclusies	14
Bijlage 1 Publicaties en websites	16

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

In Nederland moeten de komende jaren tot 2030 bijna 1 miljoen woningen worden gebouwd. Deze woningen worden veelal in (binnen)stedelijk gebied gerealiseerd. Omdat de ruimte in deze gebieden schaars is, dient efficiënt te worden omgegaan met de beschikbare ruimte. De aanleg van (ondergrondse) parkeerplaatsen gaat gepaard met hoge kosten, wat de haalbaarheid van woningbouwprojecten onder druk zet. Ook is het aanleggen van (onnodig) veel parkeerplaatsen zonde van de schaarse ruimte. Deze ruimte kan beter benut worden voor de aanleg van meer woningen of bijvoorbeeld meer groenvoorzieningen.

Parkeernormen versus autobezit

De laatste jaren is door Goudappel veel onderzoek gedaan naar de verhouding tussen gemeentelijke parkeernormen en de daadwerkelijke behoefte aan parkeerplaatsen/het daadwerkelijke autobezit (zie bijlage 1). Een belangrijke graadmeter voor de hoogte van de parkeernorm bij woningen zou het autobezit moeten zijn (het bewonersdeel). Uit onderzoek blijkt echter dat er in de praktijk vaak 'lucht' zit tussen de parkeernorm en het daadwerkelijke autobezit. Dit verschil is het grootst bij sociale huurwoningen en bij gestapelde woningen (appartementen).

Bezoekersparkeren

Bij de parkeernormen van woningen is meestal een bezoekersnorm inbegrepen. Vaak bedraagt de bezoekersnorm 0,3 parkeerplaatsen per woning. Deze norm komt overeen met het parkeerkencijfer voor bezoekers bij woningen van CROW. Deze norm is ooit 'arbitrair' vastgesteld en maakt geen onderscheid naar woningtypes en ligging (terwijl voor het bewonersdeel hierin wél onderscheid wordt gemaakt). Uit recente onderzoeken blijkt dat ook de bezoekersnorm van 0,3 parkeerplaatsen vaak te hoog is en kan worden volstaan met een lagere bezoekersnorm (zie bijlage 1).

1.2 Vraagstelling

Stichting 3B Wonen is een woningbouwcorporatie die actief is in onder andere de gemeente Lansingerland. Lansingerland heeft een eigen gemeentelijk parkeerbeleid, waarbij de parkeernormen gebaseerd zijn op (inmiddels verouderde) CROW-parkeerkcijfers. 3B wonen ervaart de huidige parkeernormen als niet passend voor sociale woningbouw, wat een belemmerend effect op het realiseren van (sociale) woningen tot gevolg heeft.

Derhalve heeft 3B Wonen Goudappel gevraagd een onderzoek uit te voeren om op basis van het daadwerkelijke autobezit van bewoners van sociale huurwoningen voor de 3 grootste kernen¹ binnen de gemeente ‘passende parkeernormen’ op te stellen. Door zo passend mogelijke parkeernormen toe te passen, wordt de schaarse plancapaciteit optimaal benut en worden financiële middelen efficiënt ingezet. Binnen dit parkeeronderzoek zijn ook de bezoekersnormen bij woningen onderzocht. Tot slot is door 3B Wonen aanvullend de vraag gesteld om de bevindingen aan te vullen met inzichten op het gebied van ouderenwoningen en zorgwoningen. In voorliggende rapportage zijn de aanpak, uitgangspunten en bevindingen van dit onderzoek beschreven.

¹ Berkel en Rodenrijs, Bergschenhoek en Bleiswijk

2. Onderzoekverantwoording

2.1 Aanpak CBS-microdata

Goudappel heeft in vakliteratuur al een aantal publicaties geschreven over te hoge parkeernormen voor sociale woningbouw. In het kort komt de boodschap erop neer dat bij sociale woningbouw in het algemeen en bij niet-grondgebonden sociale woningbouw (appartementen) in het bijzonder, vaak te veel parkeerplaatsen gerealiseerd worden. Dit leidt tot onnodig hoge kosten die businesscases van ontwikkelingen onder druk zetten en tot onnodig ruimtegebruik voor parkeervoorzieningen leiden. Het probleem wordt veroorzaakt door de parkeernormen die gemeenten hanteren. In de basis dient men te voldoen aan de parkeernorm die de gemeente opstelt voor woningen. Veel gemeenten hebben echter parkeernormen die niet up-to-date zijn (lees: niet goed aansluiten bij het daadwerkelijke autobezit) of die niet goed aansluiten bij het type woning dat gerealiseerd wordt. Denk bijvoorbeeld aan één parkeernorm voor alle appartementen terwijl er in de praktijk een groot verschil zit in autobezit van bewoners bij sociale huurappartementen en autobezit van bewoners bij (dure) koopappartementen.

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 buurniveau het autobezit gericht geanalyseerd worden wat het 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 50 m² gbo, 50-75 m² gbo, 75-100 m² gbo, 100-125 m² gbo en groter dan 125 m² 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 autobezit is exclusief bezoekers en exclusief een aandeel grijze/buitenlandse kentekens. Onder grijze kentekens vallen voornamelijk bedrijfsauto's en -busjes die mee naar huis worden genomen. Denk hierbij aan busjes van schilders en timmerlui die de bedrijfsbussen na werk mee naar huis nemen en voor de deur parkeren. Omdat de bedrijfsbussen niet geregistreerd staan bij woonadressen zijn deze niet standaard in de data over autobezit bij woningen opgenomen. Het aandeel grijze/buitenlandse kentekens verschilt per buurt. Om rekening te houden met geparkeerde bedrijfsbussen/buitenlandse kentekens in de straat verhogen we de data met een percentage. Ook voor de trend in autobezit wordt de data opgehoogd met een percentage. Parkeernormen worden namelijk vaak voor langere tijd vastgesteld. Daarom wordt de trend in autobezit van de afgelopen jaren, vertaald naar een ophoging van het autobezit dat blijkt uit de data. Zo wordt rekening gehouden met eenzelfde trend in autobezit voor de komende jaren.

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

'Normale' zakelijke leaseauto's staan op naam van de leasemaatschappijen. Deze staan niet op naam van de berijders en zijn dus ook niet rechtsreeks te koppelen aan type woningen in buurten/wijken waar deze 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; is van jou, maar het is een 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 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 2021. Toen waren er in totaal 8,828 miljoen personenauto's. In de gebruikte data zitten er 8,951 miljoen. Dit verschil komt met aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid 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.

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

2.2 Bezoekersparkeren

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

Door digitalisering is steeds meer data beschikbaar gekomen over het parkeergedrag van bezoekers aan woningen¹. Hieruit blijkt dat de bezoekersnorm van 0,3 parkeerplaatsen per woning vaak te hoog is. Dit blijkt onder andere uit onderzoeken² in 16 steden in Nederland.

Het maatgevend moment voor parkeren in de woonomgeving is conform aanwezigheidspercentages de werkdagavond. Dan is 90% van de bewonersauto's thuis en is het bezoekersparkeren op een niveau van 80%. De 10% afwezige bewonersauto's zouden dan elders per 4 woningen bijna 1 extra geparkeerde auto ($0,3 \times 80\% = 0,24$) genereren. Macro gezien zou dat betekenen dat het overall autobezit van Nederlandse huishoudens (totaal van 'thuis geparkeerd' en op bezoekadres geparkeerd) op die momenten dan hoger zou zijn dan het daadwerkelijke autobezit. Bovendien zijn de bewoners die 's-avonds weg zijn niet alleen op sociaal bezoek maar gaan ook naar sport/theater etc. waardoor deze auto's niet altijd bij woningen geparkeerd worden.

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

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

Uit de onderzoeken blijkt dat naar verwachting een bezoekersaandeel van 0,10-0,15 parkeerplaats per woning voldoende. In dit onderzoek zijn we veiligheidshalve uitgegaan van een bezoekersaandeel van 0,2 parkeerplaats per woning.

² Parkeerkencijfers voor bezoek aan bewoners: de grote onbekende, bijdrage aan CVS-congres (november 2021).

² A new perspective on residential parking policy, TU Delft (augustus 2021).

3. Analyse autobezit

3.1 Parkeernormen sociale woningbouw en gebiedsindeling

De gemeente Lansingerland heeft in 2014 de parkeernormen vastgesteld in het beleidsdocument 'Nota parkeernormen Gemeente Lansingerland'. Deze normen zijn van toepassing bij (her)ontwikkelingen in de gemeente. De parkeernormen zijn gebaseerd op de (inmiddels verouderde) parkeerkencijfers zoals die staan beschreven in CROW-publicatie 317³ uit 2012. De meest recente CROW-publicatie 381 dateert van juni 2018. De parkeernormen zijn gebaseerd op het gemiddelde parkeerkencijfer binnen de bandbreedte (per deelgebied).

Bij de vertaling van de parkeerkencijfers naar parkeernormen zijn diverse uitgangspunten gehanteerd. Qua stedelijkheidsgraad geldt voor de gemeente een stedelijkheidsgraad van 'matig stedelijk'. Vervolgens is een gebiedsindeling gemaakt. In Lansingerland is het OV-aanbod naar de centra van de diverse kernen niet dusdanig dat het autobezit en-gebruik er door wordt beïnvloed. Daarom wordt voor alle kernen uitgegaan van de kencijfers voor de 'rest bebouwde kom' en daarnaast zijn de kencijfers voor 'buitengebied' relevant. Kencijfers voor 'centrumgebieden' en 'schil-/overloopgebieden' worden niet toegepast in de gemeente Lansingerland. Geen van de kernen heeft namelijk een (stads)centrum met een hoger aanbod en hogere kwaliteit van alternatieve vervoerswijzen dan de rest van de kern. Derhalve wordt in Lansingerland onderscheid gemaakt tussen de volgende gebieden:

- Rest bebouwde kom (woonkernen);
- Buitengebied.

Een overzicht van de gebiedsindeling van Lansingerland is weergegeven in figuur 3.1.

In de parkeernormennota van de gemeente Lansingerland wordt onderscheid gemaakt in verschillende woningtypen (binnen de huursector). Hierbij worden onder andere de volgende categorieën onderscheiden:

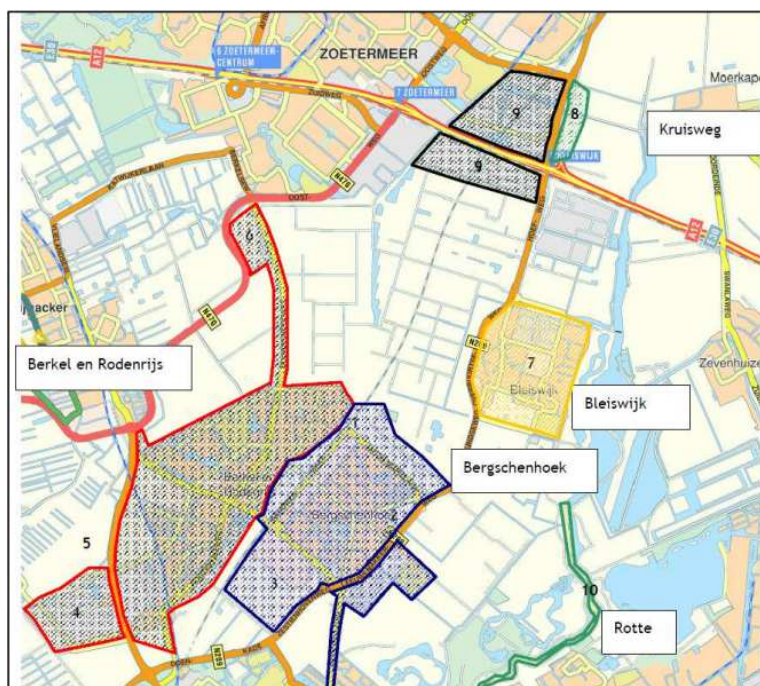
Grondgebonden huurwoningen

- huur, vrije sector
- huur, sociale huur

Appartementen

- huur, etage, duur
- huur, etage, midden/goedkoop

³ Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie, oktober 2012.



Figuur 3.1: Gebiedsindeling Lansingerland (bron: Nota parkeernormen Gemeente Lansingerland)

Wat betreft de grondgebonden woningen vallen de sociale huurwoningen in de klasse 'huur, sociale huur'. Wat betreft de appartementen vallen de sociale huurappartementen in de klasse 'huur, etage, midden/goedkoop'. In tabel 3.1 is per woningtype en per gebied de gemeentelijke parkeernorm weergegeven. Deze parkeernormen zijn exclusief het bezoekersaandeel.

woningtype	gebied	parkeernorm
huur, sociale huur	rest bebouwde kom	1,3 parkeerplaats per woning
	buitengebied	1,3 parkeerplaats per woning
huur, etage, midden/goedkoop	rest bebouwde kom	1,1 parkeerplaats per woning
	buitengebied	1,1 parkeerplaats per woning

Tabel 3.1: Parkeernormen voor sociale huurwoningen in Lansingerland (excl. bezoekersaandeel)

Bezoekersdeel

In de parkeernormen voor woningen is ook een bezoekersdeel inbegrepen. Deze bezoekersnormen dienen opgeteld te worden bij de bewonersnormen uit tabel 3.1. De hoogte van de bezoekersnorm is per gebied weergegeven in tabel 3.2.

woningtype	gebied	parkeernorm
huur, sociale huur	rest bebouwde kom	0,3 parkeerplaats per woning
	buitengebied	0,3 parkeerplaats per woning
huur, etage, midden/goedkoop	rest bebouwde kom	0,3 parkeerplaats per woning
	buitengebied	0,3 parkeerplaats per woning

Tabel 3.2: Bezoekersnormen in Lansingerland

Uit tabel 3.2 blijkt dat voor alle sociale huurwoningen in gemeente Lansingerland een bezoekersnorm geldt van 0,3 parkeerplaatsen per woning.

3.2 Passende parkeernormen Lansingerland

Op basis van de CBS-microdata is onderzocht wat het daadwerkelijke autobezit is bij sociale huurwoningen in de woonkernen Berkel en Rodenrijs, Bergschenhoek en Bleiswijk in 2022. De data over autobezit is gebaseerd op CBS-microdata waarbij nog wel een bewerkingsslag nodig is. Zo is in deze data nog geen rekening gehouden met de volgende zaken:

- grijze kentekens (bedrijfswagens en/of buitenlandse kentekens die niet bij het CBS op woonadressen zijn geregistreerd);
- trend in autobezit.

De twee genoemde elementen worden hieronder nader toegelicht.

3.2.1 Leaseauto's, grijze - en buitenlandse kentekens

Er zijn auto's die niet op woonadressen staan geregistreerd bij het CBS. Dit zijn voornamelijk auto's met een buitenlands kenteken en bedrijfswagens. Voor laatstgenoemde geldt dat deze kentekens meestal beginnen met een B of V. Uit eerdere onderzoeken van Goudappel blijkt dat het aandeel grijze en buitenlandse kentekens in woonwijken gemiddeld circa 9% is. Deze 9% dient daarom opgeteld te worden bij het daadwerkelijke autobezit van bewoners.

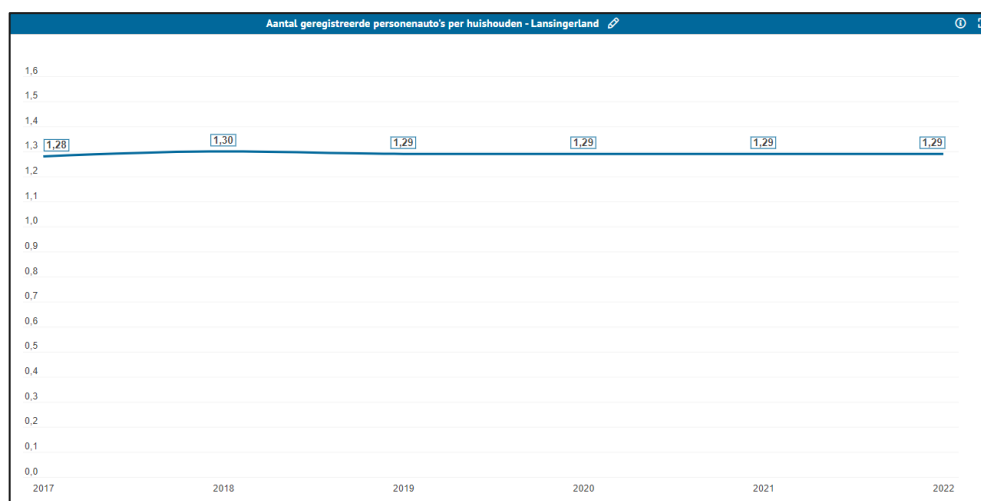
gemeente	bandbreedte	gemiddeld
Bunschoten	9% - 16%	13%
De Bilt	5% - 15%	8%
Deventer	5% - 14%	9%
Oosterhout	0% - 16%	8%
Meerijstad	4% - 8%	6%
IJsselstein	-	9%
Sint Michielsgestel	-	9%

Tabel 3.3: Aandeel grijze kentekens in eerdere onderzoeken uitgevoerd door Goudappel

3.2.2 Trend in autobezit

In de microdata wordt vanzelfsprekend geen rekening gehouden met bepaalde trends in autobezit. De microdata zegt immers iets over het huidige autobezit (anno 2022), maar zegt niks over het toekomstige autobezit. Uit een gerichte deelanalyse blijkt dat het autobezit in de hele gemeente Lansingerland met circa 1% is gestegen tussen 2017 en 2022⁴ (zie figuur 3.2). In dit onderzoek is ervan uitgegaan dat deze trend zich doorzet waardoor het autobezit uit de data met 1% wordt opgehoogd om rekening te houden met een gelijkblijvende trend in de komende jaren.

⁴ https://klimaatmonitor.databank.nl/Jive?sel_guid=010d3cc2-384f-45f4-b5a0-6aab540788a0



Figuur 3.2: Trend in autobezit per huishouden de laatste 5 jaren in Lansingerland

3.2.3 Autobezit in Lansingerland

In deze analyse is voor de drie grootste woonkernen in de gemeente Lansingerland onderzocht wat het autobezit is bij sociale huurwoningen. Daarbij is per kern gekeken naar de volgende CBS-wijken:

- Bergschenhoek = wijk 11 Bergschenhoek
- Berkel en Rodenrijs = wijk 21 Berkel en wijk 28 Rodenrijs
- Bleiswijk = wijk 31 Bleiswijk

In tabel 3.4 zijn de passende parkeernormen op basis van autobezit voor het bewonersdeel van sociale huurwoningen in de drie grootste woonkernen van de gemeente Lansingerland weergegeven. Hierin zijn de percentages voor grijze/buitenlandse kentekens (9%) en de trend in autobezit (1%) al inbegrepen.

kern	type sociale huurwoning	huidige parkeernorm (pp / woning)	passende parkeernorm (pp / woning)
Bergschenhoek	rijwoning	1,3	1,1
	appartement, < 75 m ² gbo	1,1	0,7
	appartement, > 75 m ² gbo	1,1	0,9
Berkel en Rodenrijs	rijwoning	1,3	1,1
	appartement, < 75 m ² gbo	1,1	0,5
	appartement, > 75 m ² gbo	1,1	0,7
Bleiswijk	rijwoning	1,3	1,1
	appartement, < 75 m ² gbo	1,1	0,4
	appartement, > 75 m ² gbo	1,1	0,8

Tabel 3.4: Passende parkeernormen sociale huurwoningen in Lansingerland afgezet tegen de gemeentelijke parkeernormen (exclusief bezoekersdeel)

Uit tabel 3.4 blijkt dat in alle drie de kernen de gemeentelijke parkeernormen hoger liggen dan de passende parkeernormen op basis van het daadwerkelijke autobezit per woningtype.

In tabel 3.5 zijn de parkeernormen op basis van het gemiddelde autobezit per woningtype weergegeven inclusief het bezoekersdeel en afgezet tegen de gemeentelijke parkeernormen inclusief bezoekersdeel (0,3 parkeerplaatsen per woning). Bij de passende parkeernorm is overal een bezoekersdeel inbegrepen van 0,2 parkeerplaatsen per woning.

kern	type sociale huurwoning	huidige parkeernorm (pp / woning)	passende parkeernorm (pp / woning)
Bergschenhoek	rijwoning	1,6	1,3
	appartement, < 75 m ² gbo	1,4	0,9
	appartement, > 75 m ² gbo	1,4	1,1
Berkel en Rodenrijs	rijwoning	1,6	1,3
	appartement, < 75 m ² gbo	1,4	0,7
	appartement, > 75 m ² gbo	1,4	0,9
Bleiswijk	rijwoning	1,6	1,3
	appartement, < 75 m ² gbo	1,4	0,6
	appartement, > 75 m ² gbo	1,4	1,0

Tabel 3.5: Passende parkeernormen bij sociale huurwoningen in Lansingerland (inclusief bezoekersdeel) afgezet tegen de gemeentelijke parkeernormen (inclusief bezoekersdeel)

Uit tabel 3.5 blijkt dat voor alle sociale huurwoningen in de drie grootste woonkernen de passende parkeernorm op basis van daadwerkelijk autobezit lager ligt dan de vigerende parkeernormen van de gemeente Lansingerland.

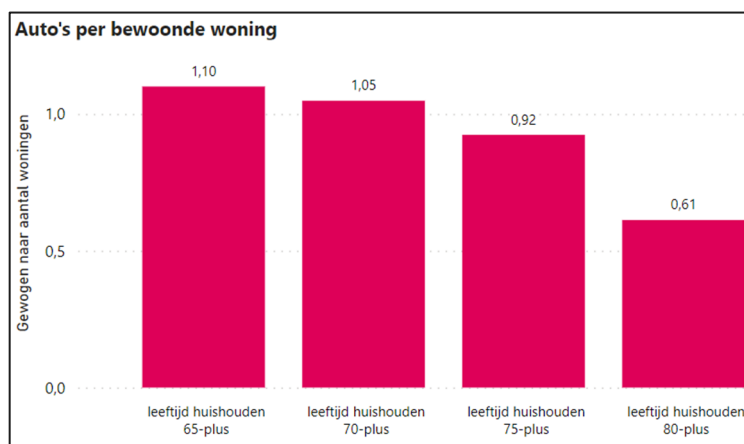
4. Bijzondere woonvormen

4.1 Ouderenwoningen

Bij ontwikkelingen die specifiek gericht zijn op ouderen is het te overwegen om een reductie toe te passen op het bewonersdeel van de parkeernorm voor de betreffende woning. Dit omdat de ouderenwoningen zich formeel weliswaar (vaak) richten op de doelgroep 65-plussers, maar er in de huidige maatschappij een duidelijk trend zichtbaar is dat veel vitale 65-plussers niet snel geneigd zijn om al in seniorenwoningen te gaan wonen. Daarmee ligt de gemiddelde leeftijd van bewoners van dergelijke woningen ook nagenoeg altijd (minimaal) zo'n tien jaar hoger.

Uit data-analyses blijkt dat het autobezit afneemt naar mate men ouder wordt. Zo bedraagt het gemiddelde autobezit in heel Nederland circa 1,15 auto's per huishouden. Maar het gemiddelde autobezit in Nederland onder 70-plussers is nog maar 0,80 auto's per huishouden,

Ook in Lansingerland is dit zichtbaar (zie figuur 4.1). Zo bedraagt het gemiddelde autobezit circa 1,44 auto's per bewoonde woning (inclusief leaseauto's). Maar het gemiddelde autobezit onder 65-plussers is nog maar 1,10 auto's per bewoonde woning en onder 70-plussers is dit nog maar 1,05 auto's per bewoonde woning. Bij 75-plussers is dit nog verder gedaald tot 0,92 auto's per bewoonde woning en bij 80-plussers is het nog maar 0,61 auto's per bewoonde woning.



Figuur 4.1: Daadwerkelijke autobezit vanaf 65 jaar en ouder in Lansingerland (gemiddeld per huishouden)

Ervan uitgaande dat de gemiddelde leeftijd van ouderenwoningen zo'n tien jaar hoger ligt dan 65 jaar (en dus 75 jaar is) zou het bij ontwikkelingen die specifiek gericht zijn op ouderen te overwegen zijn om een reductie van 15% toe te passen op het bewonersdeel van de parkeernorm voor de betreffende woning ($0,92/1,10=0,84$ is ongeveer -15%).

4.2 Zorgwoningen

Wanneer we het over specifieke parkeernormen voor zorgwoningen hebben, is het van belang om eenduidig te definiëren c.q. vast te leggen wat exact met zorgwoningen bedoeld wordt. Soms worden hierbij namelijk woningen bedoeld waar mensen alleen mogen wonen als zij een formele zorgindicatie (zorgprofiel) hebben. Maar er zijn ook gemeenten/projecten die zorgwoningen definiëren als woning bedoeld voor bij voorkeur mensen met een (fysieke) beperking, waar zorg thuis geleverd kan worden. Hierbij kan het dan ook gaan om mensen met ('slechts') persoonlijke verzorging, verpleegkundige handelingen of begeleiding/behandeling aan huis. Verkeerskundig gezien valt de parkeervraag van de verzorging van deze laatste groep mensen onder het 'normale bezoekersdeel' van de parkeernorm. Voor wat betreft autobezit wordt, omdat er geen gegevens over bekend zijn, er van uitgegaan dat deze 'normaal gemiddeld' is.

Een tweede groep mensen waar het om kan gaan zijn mensen die tot 2015 wel een formele zorgindicatie hadden (toen zorgzwaartepakketten genoemd), maar die nu geacht worden thuis te kunnen blijven wonen. Het gaat hierbij om voormalige ZZP-indicaties 1, 2 en 3. Het gaat hierbij om beschut wonen met enige begeleiding, beschut wonen met begeleiding en verzorging en beschut wonen met begeleiding en intensieve verzorging. Hoewel gericht onderzoek ontbreekt en deze mensen weliswaar zelfstandig wonen, is het toch aannemelijk dat het autobezit en autogebruik van deze groep (fors) lager kan liggen dan van de groep mensen zonder deze voormalige zorgindicatie.

De derde groep mensen zijn mensen met een huidige/formele zorgindicatie. Deze zorgprofielen kennen oplopende gradaties van VV4 (beschut wonen met intensieve begeleiding gecombineerd met uitgebreide verzorging) tot ZZP 10 (beschermd verblijf met intensieve palliatief-terminale zorg). Mensen met een zorgprofiel 4VV hebben ten aanzien van hun sociale redzaamheid al met veel aspecten hulp nodig, zoals bij de communicatie, het nemen van besluiten en het uitvoeren van taken. Zij kunnen niet of nauwelijks zelfstandig deelnemen aan het maatschappelijk leven. Hierbij mag dan ook gesteld worden dat het niet te verwachten is dat deze mensen nog een eigen auto zullen hebben danwel zullen gebruiken.

Globaal kan gesteld worden dat met het oplopen van de voormalige ZZP indicaties 1 tot en met 3 tot het huidige zorgprofiel 4 (en verder) het steeds minder aannemelijk is het dat er sprake is van eigen autobezit en -gebruik en daarmee parkeerbehoefte. Daarentegen stijgt de parkeerbehoefte van verzorgend personeel bij hogere/zwaardere zorgindicaties. Voor parkeren betekent dit meestal dat er een verschuiving ontstaat van de parkeerbehoefte op de momenten van de dag. Bij autobezit en -gebruik van bewoners ligt het maatgevende moment in de avond en de nacht, terwijl voor verzorgend personeel het maatgevende moment overdag ligt. Het is aan te raden om in analyses hiermee rekening te houden bij het berekenen van het maximaal aantal benodigde parkeerplaatsen in een ruimtelijke ontwikkeling.

5. Conclusies

Sociale woningen

Stichting 3B wonen heeft Goudappel gevraagd om onderzoek te doen naar passende parkeernormen voor sociale huurwoningen in de drie grote woonkernen in de gemeente Lansingerland. Uit dit onderzoek worden de volgende conclusies getrokken:

- De vigerende parkeernormen van de gemeente Lansingerland zijn voor alle sociale huurwoningen hoger dan op basis van het daadwerkelijke autobezit nodig zou zijn. In tabel 4.1 is een voorstel aangegeven voor passende parkeernormen voor sociale huurwoningen op basis van daadwerkelijk autobezit.
- De bezoekersnorm is in Lansingerland overal 0,3 parkeerplaats per woning. Uit onderzoek blijkt dat deze bezoekersnorm in de praktijk aan de hoge kant is. Er kan worden volstaan met een bezoekersnorm van 0,1-0,15 parkeerplaats per woning, wat in dit onderzoek worst-case is afgerond naar 0,2 parkeerplaats per woning.

kern	type sociale huurwoning	passende parkeernorm (pp / woning)	aandeel bezoek
Bergschenhoek	rijwoning	1,3	0,2
	appartement, < 75 m ² gbo	0,9	0,2
	appartement, > 75 m ² gbo	1,1	0,2
Berkel en Rodenrijs	rijwoning	1,3	0,2
	appartement, < 75 m ² gbo	0,7	0,2
	appartement, > 75 m ² gbo	0,9	0,2
Bleiswijk	rijwoning	1,3	0,2
	appartement, < 75 m ² gbo	0,6	0,2
	appartement, > 75 m ² gbo	1,0	0,2

Tabel 5.1: Passende parkeernormen voor sociale huurwoningen in Lansingerland

Ouderenwoningen

Bij ontwikkelingen die specifiek gericht zijn op ouderen is het (op basis van daadwerkelijk autobezit van de doelgroep) te overwegen om een reductie van 15% toe te passen op het bewonersdeel van de parkeernorm voor de betreffende woning.

Zorgwoningen

Als het bij zorgwoningen gaat om mensen met ('slechts') persoonlijke verzorging, verpleegkundige handelingen of begeleiding/behandeling aan huis wordt aangeraden om de gangbare parkeernormen toe te passen (zowel voor wat betreft het bewoners als het bezoekersdeel). Bij bewoners die vielen onder de voormalige ZZP indicaties 1 tot en met 3 of vallen onder het huidige zorgprofiel 4 (en hoger) is het 'oplopend' steeds minder aannemelijk dat er sprake is van eigen autobezit en -gebruik en daarmee parkeerbehoefte. Daarentegen stijgt de parkeerbehoefte van verzorgend personeel bij hogere/zwaardere zorgindicaties. Voor parkeren betekent dit meestal dat er een verschuiving ontstaat van de parkeerbehoefte op de momenten van de dag. Bij autobezit en -gebruik van bewoners ligt het maatgevende moment in de avond en de nacht, terwijl voor verzorgend personeel het maatgevende moment overdag ligt. Het is aan te raden om in analyses hiermee rekening te houden bij het berekenen van het maximaal aantal benodigde parkeerplaatsen.

Bijlage 1 Publicaties en websites

Parkeernormen sociale woningen

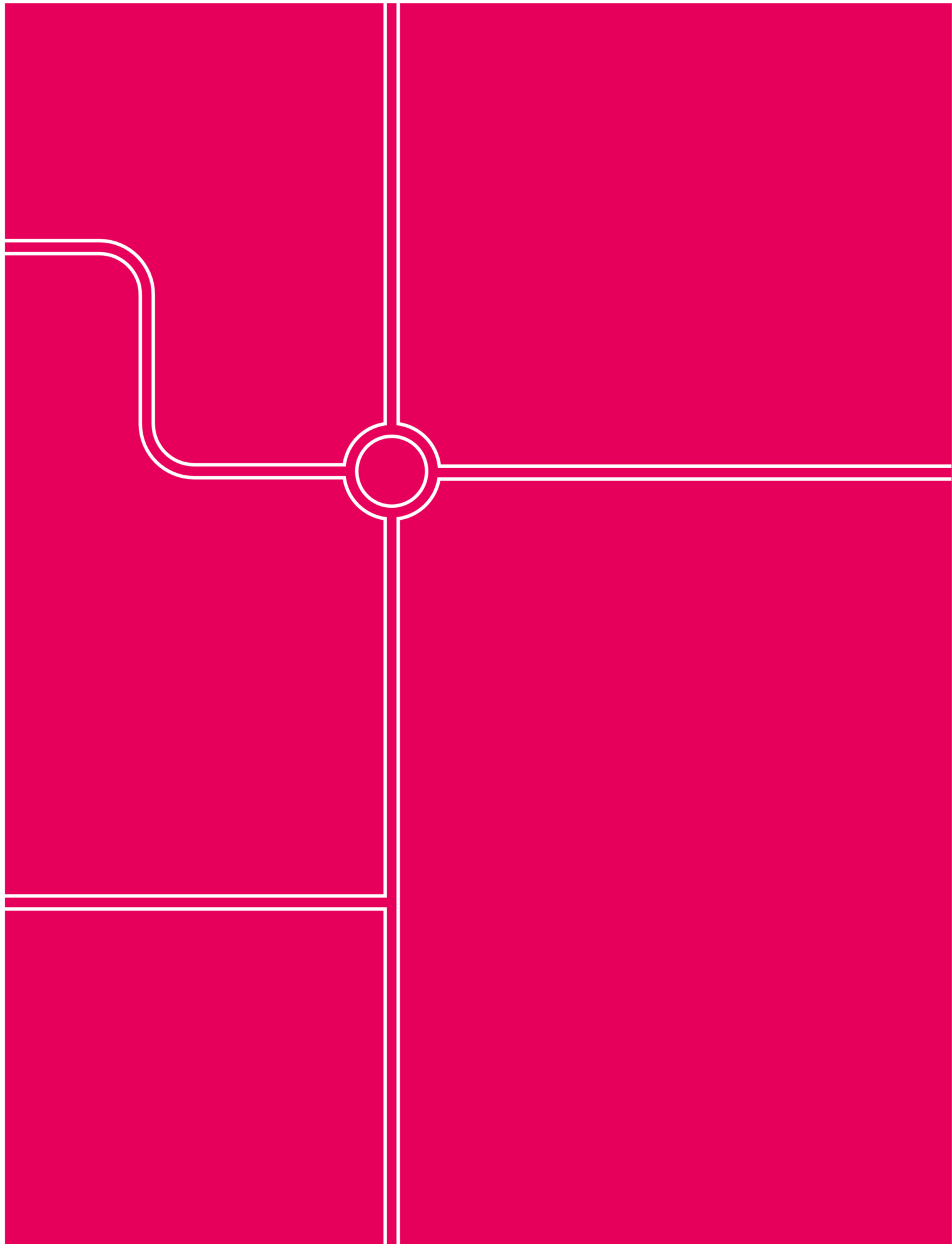
- 'Parkeren in relatie tot (toekomstig) autobezit & -gebruik, BPD (2018), <https://www.bpd.nl/media/1jhnansr/bpd-parkeernormen.pdf>
- 'Gebruik CBS-microdata bij passende parkeernorm', Goudappel, Vexpan, (2021), <https://vexpan.nl/artikelen/gebruik-cbs-microdata-bij-passende-parkeernorm/>
- 'Veel vrije parkeerplaatsen bij sociale huurwoningen', Windsnelheid, Mobiliteitsplatform, (2021), <https://www.mobiliteitsplatform.nl/artikel/veel-vrije-parkeerplaatsen-bij-sociale-huurwoningen>
- 'Beter passende parkeernormen voor woningen', Goudappel, Vexpansie (2022), <https://vexpan.nl/artikelen/beter-passende-parkeernormen-voor-woningen/>
- 'Daadwerkelijk autobezit inzichtelijk via passendeparkeernorm.nl', Goudappel, Vexpansie (2022), <https://vexpan.nl/artikelen/daadwerkelijke-autobezit-inzichtelijk-via-passendeparkeernorm-nl/>
- Parkeernormen voor sociale woningbouw vaak te hoog en 'niet-passend', Goudappel in afstemming met Aedes, artikel LinkedIn (2023), <https://www.linkedin.com/pulse/parkeernormen-voor-sociale-woningbouw-vaak-te-hoog-en-frank-aalbers%3FtrackingId=tLS49x0CsO9SQAkmz3GYcg%253D%253D/?trackingId=tLS49x0CsO9SQAkmz3GYcg%3D%3D>

Bezoekersdeel parkeernorm

- 'Minicollege parkeernormen: bezoekersnorm van 0,3 is erg veel', Spark, verkeersnet (2018), <https://www.verkeersnet.nl/parkeren/27620/minicollege-parkeernormen-bezoekersnorm-van-03-is-heel-erg-veel/>
- Parkeerkencijfers voor bezoek aan bewoners: de grote onbekende, bijdrage aan CVS-congres (2021), <https://vexpan.nl/artikelen/parkeerkencijfer-voor-bezoek-aan-bewoners-de-grote-onbekende/>
- A new perspective on residential parking policy, TU Delft (2021), <https://repository.tudelft.nl/islandora/object/uuid:35ffe967-bcf2-47f0-a2ed-373c7224524c>

Website

- Passende parkeernorm, <https://www.passendeparkeernorm.nl/>



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

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Nederland

Postbus 161
7400 AD Deventer
Nederland

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32