

Parkeeronderbouwing Wateringen-Noord

Rapportage

Opdrachtgever
Titel rapport

BPD Ontwikkeling BV
Parkeeronderbouwing Wateringen-Noord

Kenmerk
Datum publicatie

013993.20230111.R1.02
27 januari 2023

Status

Definitief

© Copyright Goudappel BV 27-1-23

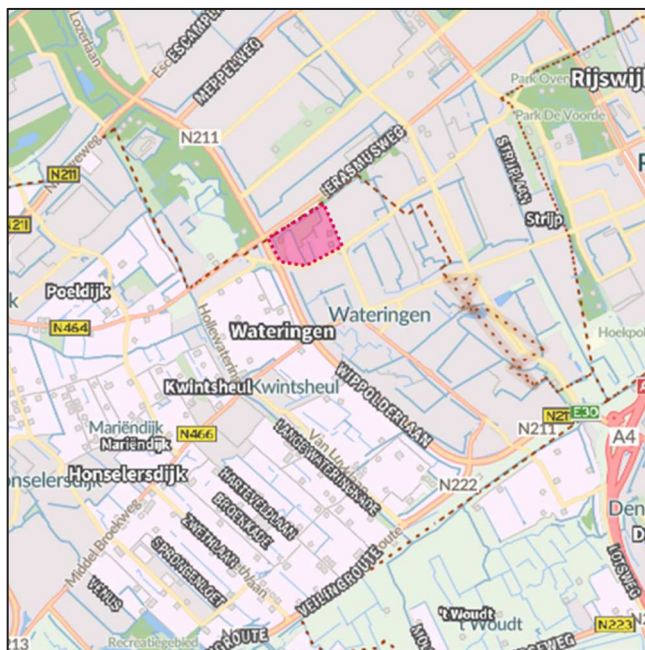
Inhoudsopgave

1. Inleiding	1
1.1 Aanleiding	1
1.2 Gebiedsindeling	2
1.3 Functieprogramma	3
1.4 Leeswijzer	3
2. Parkeerbehoefte conform gemeentelijk beleid	4
2.1 Aanpak en uitgangspunten	4
2.2 Gemeentelijke parkeernormen	4
2.3 Aanwezigheidspercentages	6
2.4 Resultaat parkeerbehoefte conform gemeentelijk beleid	7
3. Parkeerbehoefte conform maatwerkbenadering	11
3.1 Onderzoek naar daadwerkelijk autobezit	11
3.2 bezoekersnorm	13
3.3 Passende parkeernorm	13
3.4 Effecten van inzet deelauto's	14
3.5 Alternatieve vervoerswijzen	15
3.6 Resultaat parkeerbehoefte conform maatwerk	16
4. Conclusies	20
Bijlage 1 – Effecten deelmobiliteit	23

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

BPD Ontwikkeling BV is betrokken bij de ontwikkeling van een woningbouwprogramma in Wateringen-Noord. De ontwikkellocatie is gelegen tussen de wegen Wippolderlaan, Erasmusweg, Ambachtsweg en Poeldijkseweg en is in figuur 1.1 indicatief weergegeven. Het bouwprogramma in Wateringen-Noord bestaat uit 852 woningen, een brede school en een verzorgingshuis met aanleunwoningen. BPD Ontwikkeling BV is in de veronderstelling dat de vigerende parkeernormen, voor met name het betaalbare aanbod, voor dit gebied aan de hoge kant zijn. BPD Ontwikkeling BV heeft Goudappel BV gevraagd om een parkeeronderbouwing voor deze ontwikkeling, waarin wordt gekeken hoe de vigerende parkeernormen zich verhouden tot het daadwerkelijke autobezit bij vergelijkbare woningen in de nabije omgeving. De gehanteerde uitgangspunten, resultaten en conclusies zijn in voorliggende rapportage omschreven.



Figuur 1.1: Ontwikkellocatie (indicatief)

1.2 Gebiedsindeling

Omdat deze studie betrekking heeft op een voor een parkeerbeschouwing relatief groot gebied is het gebied opgedeeld in 6 zones. Vervolgens wordt voor iedere zone een eigen parkeerbalans opgesteld. Hiermee voorkom je een situatie waarin je een parkeerbalans hebt die in theorie wel sluitend is, maar waarbij de parkeervoorzieningen niet goed over het gebied verdeeld zijn. Dit kan leiden tot een situatie waarin er in delen binnen het ontwikkelgebied alsnog een parkeertekort ervaren wordt en in andere delen juist een overschot. De gehanteerde gebiedsindeling is in figuur 1.2 weergegeven.



Figuur 1.2: Gebiedsindeling Wateringen-Noord

1.3 Functieprogramma

Het bouwprogramma van de ontwikkeling in Wateringen-Noord bestaat uit 852 woningen, een verzorgingstehuis met aanleunwoningen en een school met kinderdagverblijf. In onderstaande tabel is het bouwprogramma per zone en bouwveld schematisch weergegeven.

zone	bouwveld	type woningen	omvang
1	K1	rijwoningen	56 woningen
	K2	patiwoningen	16 woningen
	L	bereikbare en vrije sector huurappartementen	166 woningen
	M	vrije sector koopappartementen	57 woningen
2	A1	basisschool (300 leerlingen)	12 groepen
	A2	kinderdagverblijf (48 kinderen)	382 m ² bvo (4 groepen)
	A3	aanleunwoningen	20 woningen
	A4	verzorgingshuis	104 eenheden
	B	sociale huur	64 woningen
	C	sociale huur	39 woningen
	D1	sociale huur	45 woningen
	D2	sociale huur	49 woningen
3	I1	rijwoningen	26 woningen
	I2	sociale huur	58 woningen
	I3	twee-onder-een-kappers	2 woningen
4	J1	twee-onder-een-kappers	16 woningen
	J2	vrijstaand	4 woningen
	J3	rijwoningen	6 woningen
5	E1	rijwoningen	34 woningen
	E2	vrijstaand; twee-onder-een-kappers	3 woningen
	X1	vrijstaand	1 woning
	X2	vrijstaand	1 woning
6	F	rijwoningen	52 woningen
	G1	twee-onder-een-kappers	8 woningen
	G2	vrijstaand	3 woningen
	H1	rijwoningen	48 woningen
	H2A	twee-onder-een-kappers	12 woningen
	H2B	vrijstaand	2 woningen
	H3	bereikbare koop- en huurappartementen (50/50-verdeling)	84 woningen
totaal		exc. verzorgingshuis en aanleunwoningen	852 woningen

Tabel 1.1: Functieprogramma per zone en bouwveld Wateringen-Noord

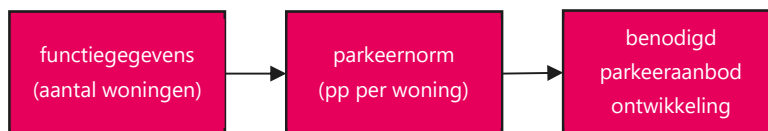
1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt de parkeerbehoefte van deze ontwikkeling conform gemeentelijk beleid bepaald. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 de parkeerbehoefte aan de hand van de effecten van maatwerk bepaald. Tot slot vormt hoofdstuk 4 de conclusie van dit onderzoek.

2. Parkeerbehoefte conform gemeentelijk beleid

2.1 Aanpak en uitgangspunten

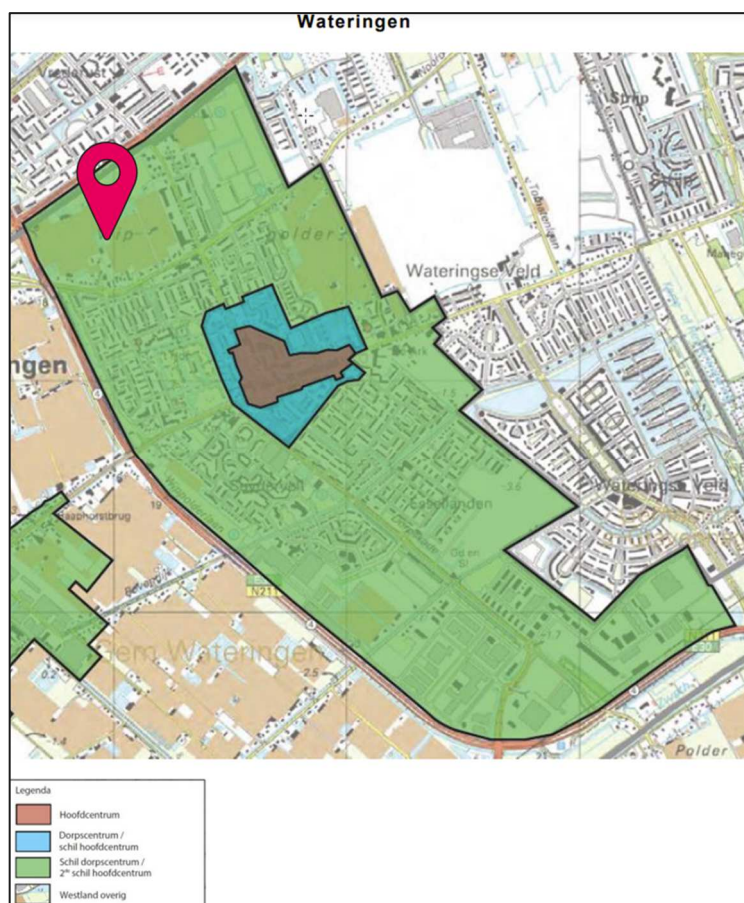
Voor deze ontwikkeling is het benodigde parkeeraanbod bepaald aan de hand van de gemeentelijke parkeernormering van de gemeente Westland (waar Wateringen onderdeel van is). Deze parkeernormen zijn vastgelegd in *'Beleidsregel van het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Westland houdende regels omtrent parkeernormen Beleidsregel Parkeernormering gemeente Westland 2018'*. Het benodigde parkeeraanbod is berekend door het aantal woningen te vermenigvuldigen met de bijbehorende parkeernorm (het aantal benodigde parkeerplaatsen per wooneenheid). In figuur 2.1 is de berekening van het benodigde parkeeraanbod geschematiseerd.



Figuur 2.1: Werkwijze berekenen benodigd parkeeraanbod

2.2 Gemeentelijke parkeernormen

De gemeente Westland heeft haar parkeernormen opgenomen in het *'Beleidsregel van het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Westland houdende regels omtrent parkeernormen Beleidsregel Parkeernormering gemeente Westland 2018'*. Afhankelijk van de ligging ten opzichte van het centrum gelden verschillende parkeernormen. Het parkeerbeleid in Westland maakt onderscheid in vier zones: hoofdcentrum, dorpscentrum / schil hoofdcentrum, schil dorpscentrum / 2^e schil hoofdcentrum, en Westland overig. De ontwikkeling in Wateringen-Noord is gelegen in de zone 'Schil dorpscentrum / 2^e schil hoofdcentrum' (figuur 2.2).



Figuur 2.2: Ligging van de ontwikkellocatie in Wateringen

De gehanteerde parkeernormen zijn in tabel 2.1 weergegeven.

functietype	functietype in beleid	parkeernorm
basisschool	basisschool	1,0 pp / leslokaal
kinderdagverblijf	kinderdagverblijf / crèche	1,5 pp / 100 m ² bvo
verzorgingshuis	verpleeg- en verzorgingshuis	0,7 pp / wooneenheid
aanleunwoning	aanleunwoning en serviceflat	1,0 pp / woning
sociale huurappartement	huur, etage, goedkoop / midden	1,5 pp / woning
bereikbare huurappartement	huur, etage, goedkoop / midden	1,5 pp / woning
vrije sector huurappartement	huur, etage, duur	1,9 pp / woning
bereikbare koopappartementen	koop, etage, goedkoop	1,7 pp / woning
vrije sector koopappartementen	koop, etage, duur	2,1 pp / woning
rijwoning	koop, tussen / hoek	2,0 pp / woning
patiwoning	koop, tussen / hoek	2,0 pp / woning
twee-onder-een-kapper	koop, twee-onder-een-kap	2,2 pp / woning
vrijstaand	koop, vrijstaand	2,3 pp / woning

Tabel 2.1: Gehanteerde parkeernormen conform gemeentelijk beleid

Halen en brengen school en kinderdagverblijf

De gehanteerde parkeernormen voor de functies basisschool en kinderdagverblijf die in tabel 2.1 weergegeven zijn exclusief de benodigde parkeerplaatsen voor het halen en brengen van kinderen. Het gemeentelijk beleid heeft hier rekenregels voor opgesteld, dit zijn:

- Basisschool: aantal leerlingen x percentage leerlingen dat met de auto gebracht wordt x 0,2
- Kinderdagverblijf: aantal kinderen x percentage kinderen dat met de auto gebracht wordt x 0,3

Ervaringscijfers leren dat in de onderbouw (groep 1,2 en 3) 80% van de leerlingen begeleid naar school komt. In de bovenbouw (groep 4 t/m 8) komt gemiddeld 30% van de leerlingen begeleid naar school. Dit komt er op neer dat 49% van de leerlingen begeleid naar school komt $((3 \times 80\% + 5 \times 30\%) / 8 = 49\%)$. Ervan uitgaande dat de verdeling van de leerlingen die begeleid naar school komen met de fiets en met de auto 50/50 is, komt dit neer op dat 25% van de leerlingen met de auto gebracht en gehaald worden.

We gaan er van uit dat op het kinderdagverblijf alle kinderen begeleid komen. Ook hier uitgaande van een 50/50 verdeling auto en fiets, betekent dit dat 50% van de kinderen met de auto gebracht en gehaald wordt. uitgaande van deze rekenregels zijn zoveel parkeerplaatsen voor halen en brengen benodigd:

- Basisschool: $300 \times 25\% \times 0,2 = 15$
- Kinderdagverblijf: $48 \times 50\% \times 0,3 = 7$

2.3 Aanwezigheidspercentages

Functies genereren niet op ieder moment van de week een even grote parkeervraag. Bewoners zijn doorgaans in de nacht aanwezig terwijl de school en kinderdagverblijf op een werkdag overdag pieken. Omdat in zone 2 meerdere verschillende functies aanwezig zijn en de parkeerplaatsen openbaar toegankelijk zijn, kan met dit effect rekening gehouden worden door aanwezigheidspercentages toe te passen. De gehanteerde (gemeentelijke) aanwezigheidspercentages zijn in tabel 2.2 weergegeven.

functie	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
woningen	50%	55%	100%	100%	90%	70%	90%	80%
verpleeg-/ verzorgingshuis	50%	50%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%

Tabel 2.2: Gemeentelijke aanwezigheidspercentages

2.4 Resultaat parkeerbehoefte conform gemeentelijk beleid

Op basis van het functieprogramma en de te hanteren parkeernormen conform het gemeentelijk beleid is de parkeerbehoefte berekend. Het resultaat is inzichtelijk gemaakt in tabel 2.3. De parkeerbehoefte die op eigen terrein wordt opgelost is niet in deze tabel meegenomen. Deze wordt wel in de verderop opgenomen parkeerbalansen per zone inzichtelijk gemaakt.

zone	parkeerbehoefte ongewogen	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
zone 1									
totale parkeerbehoefte	362	181	199	362	362	326	253	326	290
parkeerplaatsen openbaar	239	239	239	239	239	239	239	239	239
saldo	-123	58	40	-123	-123	-87	-14	-87	-51
zone 2									
totale parkeerbehoefte	428	234	250	388	388	357	294	357	325
parkeerplaatsen openbaar	237	237	237	237	237	237	237	237	237
saldo	-191	3	-13	-151	-151	-120	-57	-120	-88
zone 3									
totale parkeerbehoefte	114	57	63	114	114	103	80	103	91
parkeerplaatsen openbaar	88	88	88	88	88	88	88	88	88
saldo	-26	31	25	-26	-26	-15	8	-15	-3
zone 4									
totale parkeerbehoefte	18	9	10	18	18	16	13	16	14
parkeerplaatsen openbaar	17	17	17	17	17	17	17	17	17
saldo	-1	8	7	-1	-1	1	4	1	3
zone 5									
totale parkeerbehoefte	70	35	39	70	70	63	49	63	56
parkeerplaatsen openbaar	73	73	73	73	73	73	73	73	73
saldo	3	38	35	3	3	10	24	10	17
zone 6									
totale parkeerbehoefte	292	146	161	292	292	263	204	263	234
parkeerplaatsen openbaar	229	229	229	229	229	229	229	229	229
saldo	-63	83	68	-63	-63	-34	25	-34	-5
totaal Wateringen-Noord									
totale parkeerbehoefte	1284	662	721	1244	1244	1127	893	1127	1010
parkeerplaatsen openbaar	883	883	883	883	883	883	883	883	883
saldo	-401	221	162	-361	-361	-244	-10	-244	-127

Tabel 2.3: Totaaloverzicht parkeerbalansen conform gemeentelijk beleid

Tabel 2.3 laat zien dat tijdens het maatgevende moment (werkdagavond en -nacht) de parkeerbehoefte in openbaar gebied van de gehele ontwikkeling 'Wateringen-Noord' conform gemeentelijk beleid 1244 parkeerplaatsen bedraagt. Met een openbaar parkeeraanbod van 883 komt dit neer op een tekort van 361 parkeerplaatsen. Het resultaat per zone is in de navolgende tabellen 2.4 t/m 2.9 inzichtelijk gemaakt.

Zone 1

Bouwweld	functie	parkeerbehoefte ongewogen	parkeerplaatsen op eigen terrein	resterende parkeerbehoefte
K1	rijwoningen (56x)	112,0	0	112,0
K2	patiowoningen (16x)	32,0	0	32,0
L	bereikbare - (130x); vrije sector huurappartementen (36x)	282,2	126	156,2
M	vrije sector koopappartementen (57x)	119,7	58	61,7
totale parkeerbehoefte		546	184	362
openbare parkeerplaatsen				239
Saldo				-123

Tabel 2.4.: Parkeerbalans zone 1 conform gemeentelijk beleid

In zone 1 bedraagt de parkeerbehoefte 546 parkeerplaatsen. Hiervan kunnen 184 parkeerplaatsen op eigen terrein opgelost worden. De resterende parkeerbehoefte bedraagt 362 parkeerplaatsen. In openbaar gebied zijn 239 parkeerplaatsen beschikbaar. Conform gemeentelijk beleid betekent dit een tekort van 123 parkeerplaatsen in zone 1.

Zone 2

bouwweld	functie	parkeerbehoefte ongewogen	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
A1	basisschool (12 groepen)	12,0	12,0	12,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
A1	halen en brengen	15,0	15,0	15,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
A1	Kinderdagverblijf (48 kinderen)	5,7	5,7	5,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
A1	halen en brengen	7,2	7,2	7,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
A2	Aanleunwoningen (20x)	20,0	10,0	11,0	20,0	20,0	18,0	14,0	18,0	16,0
A2	Verzorgingshuis (104x)	72,8	36,4	36,4	72,8	72,8	72,8	72,8	72,8	72,8
B	sociale huurappartement (64x)	96,0	48,0	52,8	96,0	96,0	86,4	67,2	86,4	76,8
C	sociale huurappartement (39x)	58,5	29,3	32,2	58,5	58,5	52,7	41,0	52,7	46,8
D1	sociale huurappartement (45x)	67,5	33,8	37,1	67,5	67,5	60,8	47,3	60,8	54,0
D2	sociale huurappartement (49x)	73,5	36,8	40,4	73,5	73,5	66,2	51,5	66,2	58,8
totale parkeerbehoefte		428	234	250	388	388	357	294	357	325
parkeerplaatsen openbaar		237	237	237	237	237	237	237	237	237
saldo		-191	3	-13	-111	-151	-120	-57	-120	-88

Tabel 2.5.: Parkeerbalans zone 2 conform gemeentelijk beleid

In zone 2 bedraagt de ongewogen parkeerbehoefte 428 parkeerplaatsen. In zone 2 zijn geen parkeerplaatsen op eigen terrein aanwezig. Omdat hier meerdere functies van dezelfde (openbare) parkeergelegenheden gebruik maken wordt hier dubbelgebruik aan de hand van aanwezigheidspercentages toegepast. Op het maatgevende moment (werkdagavond en -nacht) bedraagt de parkeerbehoefte 388 parkeerplaatsen. Met een openbaar parkeeraanbod van 237 parkeerplaatsen betekent dit een tekort van 151 parkeerplaatsen in zone 2.

Zone 3

bouwweld	functie	parkeerbehoefte ongewogen	parkeerplaatsen op eigen terrein	resterende parkeerbehoefte
I1	rijwoningen (26x)	52,0	26	26,0
I2	sociale huurappartementen (58x)	87,0	0	87,0
I3	twee-onder-een-kappers (2x)	4,4	4	0,4
totale parkeerbehoefte		144	30	114
openbare parkeerplaatsen				88
Saldo				-26

Tabel 2.6: Parkeerbalans zone 3 conform gemeentelijk beleid

In zone 3 bedraagt de parkeerbehoefte 144 parkeerplaatsen. Hiervan kunnen er 30 op eigen terrein opgelost worden. De resterende parkeerbehoefte bedraagt 114 parkeerplaatsen. In openbaar gebied zijn 88 parkeerplaatsen beschikbaar. Conform gemeentelijk beleid betekent dit een tekort van 26 parkeerplaatsen in zone 3.

Zone 4

bouwweld	functie	parkeerbehoefte ongewogen	parkeerplaatsen op eigen terrein	resterende parkeerbehoefte
J1	twee-onder-een-kappers (16x)	35,2	31	4,2
J2	vrijstaand (4x)	9,2	8	1,2
J3	rijwoningen (6x)	12,0	0	12,0
totale parkeerbehoefte		57	39	18
openbare parkeerplaatsen				17
saldo				-1

Tabel 2.7: Parkeerbalans zone 4 conform gemeentelijk beleid

In zone 4 bedraagt de parkeerbehoefte 57 parkeerplaatsen. Hiervan kunnen er 39 op eigen terrein opgelost worden. De resterende parkeerbehoefte bedraagt 18 parkeerplaatsen. In openbaar gebied zijn 17 parkeerplaatsen beschikbaar. Conform gemeentelijk beleid betekent dit een tekort van 1 parkeerplaats in zone 4.

Zone 5

bouwweld	functie	parkeerbehoefte ongewogen	parkeerplaatsen op eigen terrein	resterende parkeerbehoefte
E1	rijwoningen (34x)	68,0	0	68,0
E2	vrijstaand (2x); twee-onder-een-kappers (1x)	6,8	6	0,8
X1	vrijstaand (1x)	2,3	2	0,3
X2	vrijstaand (1x)	2,3	2	0,3
totale parkeerbehoefte		80	10	70
openbare parkeerplaatsen				73
saldo				3

Tabel 2.8: Parkeerbalans zone 5 conform gemeentelijk beleid

In zone 5 bedraagt de parkeerbehoefte 80 parkeerplaatsen. Hiervan kunnen er 10 op eigen terrein opgelost worden. De resterende parkeerbehoefte bedraagt 70 parkeerplaatsen. In openbaar gebied zijn 73 parkeerplaatsen beschikbaar. Conform gemeentelijk beleid betekent dit een overschot van 3 parkeerplaatsen in zone 5.

Zone 6

bouwweld	functie	parkeerbehoefte ongewogen	parkeerplaatsen op eigen terrein	resterende parkeerbehoefte
F	rijwoningen (52x)	104,0	0	104,0
G1	twee-onder-een-kappers (8x)	17,6	16	1,6
G2	vrijstaand (3x)	6,9	6	0,9
H1	rijwoningen (48x)	96,0	48	48,0
H2A	twee-onder-een-kappers (12x)	26,4	24	2,4
H2B	vrijstaand (2x)	4,6	4	0,6
H3	bereikbare koop- (42x); huurappartementen (42x)	134,4	0	134,4
totale parkeerbehoefte		390	98	292
<i>openbare parkeerplaatsen</i>				<i>229</i>
saldo				-63

Tabel 2.9: Parkeerbalans zone 6 conform gemeentelijk beleid

In zone 6 bedraagt de parkeerbehoefte 390 parkeerplaatsen. Hiervan kunnen er 98 op eigen terrein opgelost worden. De resterende parkeerbehoefte bedraagt 292 parkeerplaatsen. In openbaar gebied zijn 229 parkeerplaatsen beschikbaar. Conform gemeentelijk beleid betekent dit een tekort van 63 parkeerplaatsen in zone 6.

3. Parkeerbehoefte conform maatwerkbenadering

3.1 Onderzoek naar daadwerkelijk autobezit

Goudappel heeft de laatste jaren veel onderzoek gedaan naar parkeernormen in Nederland in relatie tot het autobezit. Om dit verder te onderzoeken heeft Goudappel de beschikking over niet-openbare microdata op basis van CBS-gegevens over autobezit, die gekoppeld zijn aan woningtypen. Zo kan voor heel Nederland op gemeente-, wijk- en buurniveau het autobezit gericht geanalyseerd worden. 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);
- huishoudengrootte (1-persoons, 2-persoons en 3+persoons);
- leeftijd (0-30 jaar, 30-65 jaar en 65+ jaar).

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 over in discussie te gaan met gemeenten over (het eventueel aanpassen van) de parkeernormen. Bij het toepassen van de data is echter wel een enkele correctie nodig om een zuivere vergelijking te maken met gemeentelijke parkeernormen. Deze correcties zijn hierna nader toegelicht.

Grijze en buitenlandse kentekens

Er zijn auto's die niet 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. Op basis van grootschalig kentekenonderzoek door Goudappel in woonbuurten in Nederland blijkt dat het aandeel grijze en buitenlandse kentekens gemiddeld circa 8% bedraagt. Het aandeel bedrijfswagens is in het Westland relatief hoog vergeleken met de rest van Nederland. De microdata over autobezit is daarom steeds opgehoogd met 10%.

Trend in autobezit

Uit CBS-data¹ is gebleken dat het autobezit in de gemeente Westland in 5 jaar tijd is toegenomen. In 2016 bedroeg het gemiddelde autobezit 1,17 auto's per huishouden en in 2020 bedroeg het gemiddelde autobezit 1,20 auto's per huishouden. Dat betekent een groei van circa 2,6% in autobezit. Veiligheidshalve is dit percentage opgehoogd bij de cijfers van het daadwerkelijke autobezit om zodoende rekening te houden met een gelijkblijvende trend in autobezit voor de komende 5 jaar.

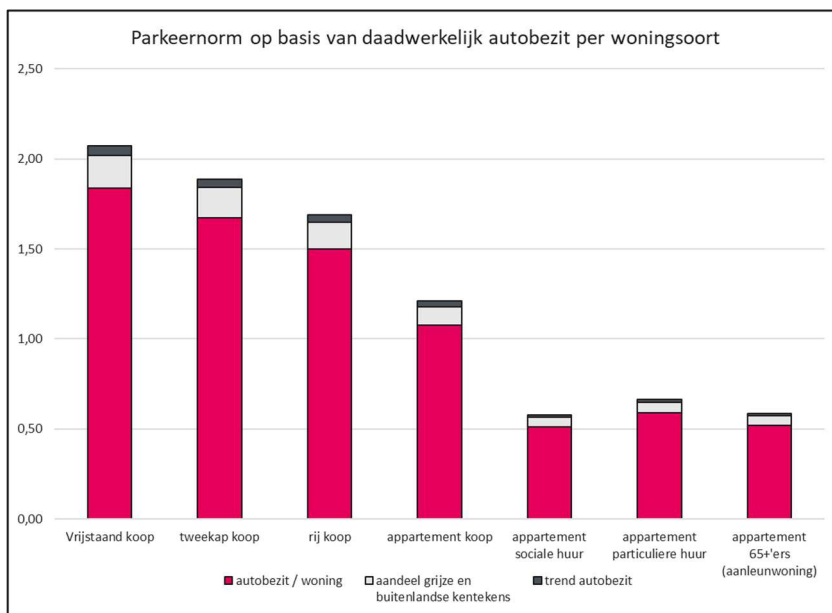
¹ Bron: https://klimaatmonitor.databank.nl/Jive?sel_guid=010d3cc2-384f-45f4-b5a0-6aab540788a0

Bezoekersdeel

De microdata laat het autobezit per huishouden zien. In gemeentelijke parkeernormen zit echter ook een bezoekersdeel inbegrepen voor het bezoek van woningen. Het bezoekersaandeel vormt geen onderdeel van het autobezit en dient zodoende nog handmatig te worden toegevoegd aan de microdata over autobezit. Op deze wijze kan een zuivere vergelijking gemaakt worden met de gemeentelijke parkeernormen.

Resultaat

De ontwikkellocatie Wateringen-Noord is gelegen in 'Wijk 06 Wateringen' binnen de gemeente Westland en grenst aan 'Wijk 33 Bouwlust en Vrederust' binnen de gemeente 's-Gravenhage. Vanwege de ligging van de ontwikkellocatie is voor de analyse naar daadwerkelijk autobezit gekeken naar de woningen in deze 2 wijken. Bij de data in figuur 3.1 is de correctie van 2,6% ten behoeve van de trend in het autobezit, en de 10% ten behoeve van buitenlandse en grijze kentekens al inbegrepen. Het bezoekersdeel is echter nog niet inbegrepen.



Figuur 3.1: Bewoners-parkeernorm op basis van (gecorrigeerd) daadwerkelijk autobezit in de wijken Wateringen (gem. Westland) en Bouwlust en Vrederust (gem. 's-Gravenhage)

Uit het onderzoek naar het daadwerkelijke autobezit blijkt dat in 'Wijk 06 Wateringen' binnen de gemeente Westland en 'Wijk 33 Bouwlust en Vrederust' binnen de gemeente 's-Gravenhage het gecorrigeerde daadwerkelijke autobezit per woning lager ligt dan de vigerende parkeernormen.

3.2 bezoekersnorm

Het autobezit zoals weergegeven in figuur 3.1 dient te worden opgehoogd met een bezoekersdeel van de parkeernorm. 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 locatiespecifieke 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 woningen.² Hieruit blijkt dat de bezoekersnorm van 0,3 parkeerplaatsen per woning vaak te hoog is. Dit blijkt onder andere uit onderzoeken in 16 steden in Nederland.³ Er wordt geconcludeerd dat een waarde van 0,1 parkeerplaats per woning in stedelijk gebied vaak al voldoende is. Op grond van de uitgevoerde onderzoeken wordt voor een gebied in de rest bebouwde kom (niet-gereguleerd gebied) een parkeernorm van 0,15 parkeerplaats voor bezoekers van woningen geadviseerd. Om toch een bepaalde marge aan te houden adviseren we om een bezoekersnorm van 0,2 parkeerplaatsen per woning te hanteren.

3.3 Passende parkeernorm

De analyse naar het daadwerkelijke autobezit en de onderbouwing om de bezoekersnorm te reduceren leidt tot de 'passende parkeernormen' die in tabel 3.1 zijn weergegeven. Voor de functies basisschool, kinderdagverblijf, verzorgingshuis blijven de gemeentelijke parkeernormen gehandhaafd. Voor de functie aanleunwoning is aansluiting gezocht bij het gemiddelde autobezit bij alle appartementen bewoond door 65-plussers. Ter vergelijking zijn ook de gemeentelijke parkeernormen in deze tabel gepresenteerd.

functietype	functietype in CBS	parkeernormen		
		gemeentelijk	passend	eenheid
basisschool	basisschool	1,0	1,0	pp / leslokaal
kinderdagverblijf	kinderdagverblijf / crèche	1,5	1,5	pp / 100 m ² bvo
verzorgingshuis	verpleeg- en verzorgingshuis	0,7	0,7	pp / wooneenheid
aanleunwoning	appartement, 65+'ers	1,0	0,8	pp / woning
sociale huurappartement	appartement, sociale huur	1,5	0,8	pp / woning
bereikbare huurappartement	appartement, sociale huur	1,5	0,8	pp / woning
vrije sector huurappartement	appartement, particuliere huur	1,9	0,9	pp / woning
bereikbare koopappartementen	appartement, koop	1,7	1,4	pp / woning

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

³ A new perspective on residential parking policy, TU Delft (augustus 2021)

vrije sector koopappartementen	appartement, koop	2,1	1,4	pp / woning
rijwoning	rijwoning, koop	2,0	1,9	pp / woning
patiwoning	rijwoning, koop	2,0	1,9	pp / woning
twee-onder-een-kapper	twee-onder-een-kap, koop	2,2	2,1	pp / woning
vrijstaand	vrijstaand, koop	2,3	2,3	pp / woning

Tabel 3.1: Passende parkeernormen

3.4 Effecten van inzet deelauto's

Op basis van de CBS-microdata is aangetoond dat het daadwerkelijk autobezit voor de beoogde woningtypen in Wieringen lager ligt dan de vigerende parkeernormen.

Aanvullend adviseren wij om, met name voor de zones met veel gestapelde woningen, een mobiliteits-hub met meerdere deelauto's te realiseren.

Het voordeel van deelauto's is dat je als bewoner wel een auto kunt gebruiken maar er geen hoeft te bezitten. In de mobiliteitsvisie van gemeente Westland 'Mobiliteitsvisie Westland 2040' is te lezen dat de gemeente deelmobiliteit als alternatief voor autobezit een interessant concept vindt. De gemeente Westland heeft momenteel echter geen rekenregels over deelmobiliteit en de effecten hiervan op de parkeerbehoefte. Goudappel heeft ervaring met de effecten van deelauto's op de parkeerbehoefte. Op basis van deze ervaringscijfers zijn de effecten van deelmobiliteit voor deze ontwikkeling dan ook bepaald. **Hierbij dienen de volgende uitgangspunten in acht genomen te worden:**

- Er wordt minimaal 1 deelauto per 30 woningen gestald;
- De reductie per gestalde deelauto bedraagt 4 reguliere parkeerplaatsen (netto 3 parkeerplaatsen, omdat de deelauto zelf ook een parkeerplaats nodig heeft);
- Er dienen tussen de ontwikkelaar en een commerciële partij afspraken gemaakt te worden over de exploitatie van deelauto's voor een structurele termijn. Dat wil zeggen voor tenminste 5 jaar;
- Er dienen altijd meerdere deelauto's geclusterd geplaatst te worden. In het geval dat er voor een gebied slechts één deelauto geplaatst wordt zal deze in de praktijk vaak weg zijn, **nét** wanneer iemand hem nodig heeft;
- Het aanbod van deelauto's dient gevarieerd te zijn: iemand die een deelauto wil gebruiken om een tweedehands kledingkast op te halen zal niet veel hebben aan een kleine personenauto en iemand die ergens op bezoek wil heeft geen behoefte aan een bestelbus.

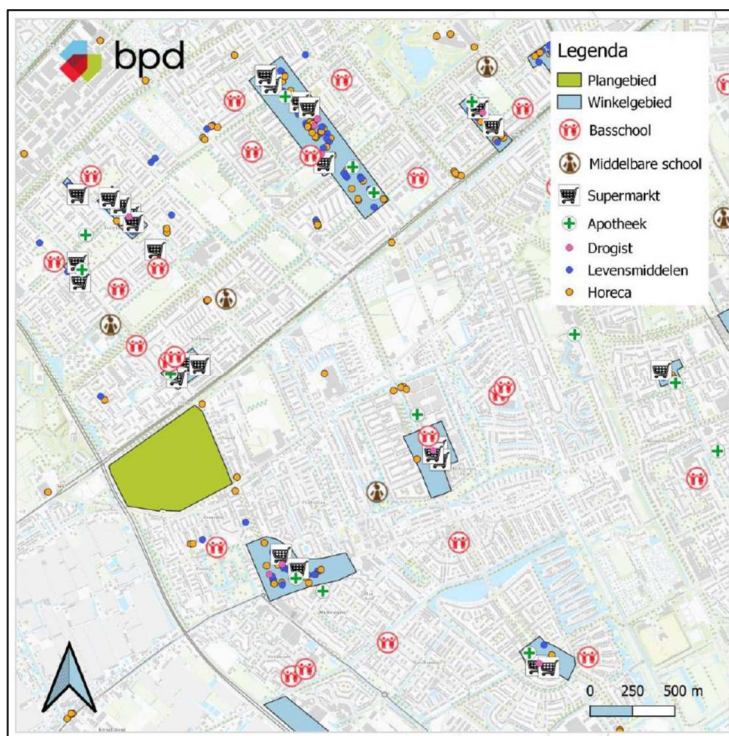
Een uitgebreide toelichting op de effecten van deelmobiliteit is weergegeven in bijlage 1.

3.5 Alternatieve vervoerswijzen

In deze paragraaf wordt kort de bereikbaarheid van Wateringen-Noord per fiets en per openbaar vervoer beschreven. Deze beschrijving dient als aanvullende onderbouwing voor de toepassing van de hiervoor vastgestelde 'passende parkeernormen'.

Fietsen en lopen

Wateringen-Noord is een compacte wijk die centraal gelegen is. De wijk kent goede wandel- en fietspaden in en rondom de locatie. Vanwege de centrale ligging van het ontwikkelgebied bevindt het dorpscentrum met onder andere supermarkten zich op loop- dan wel fietsafstand. In figuur 3.1 zijn de voorzieningen die in de nabije omgeving van de ontwikkellocatie gelegen zijn weergegeven.



Figuur 3.1: Voorzieningen in de nabije omgeving

Openbaar vervoer

De Noordgrens van de ontwikkellocatie loopt langs de Erasmusweg. Hieraan bevindt zich het busstation Lozerlaan/Erasmusweg. Het gehele ontwikkelgebied bevindt zich binnen 800 meter van de bushalte. Van deze bushalte vertrekken:

- Buslijn 21: vertrekt 6x per uur in de richting van Scheveningen;
- Buslijn 25: vertrekt 8x per uur in de richting van Den Haag centrum.

Omdat de verwachting is dat Wateringen-Noord sterk op Den Haag georiënteerd zal zijn, is de bereikbaarheid van Wateringen-Noord per openbaar vervoer erg goed.

In combinatie met de goede wandel- en fietsontsluiting van deze ontwikkeling, is het verlagen van de parkeernorm aan de hand van daadwerkelijk autobezit in aangrenzende wijken goed te rechtvaardigen.

3.6 Resultaat parkeerbehoefte conform maatwerk

Op basis van het functieprogramma en de te hanteren parkeernormen op basis van het hierboven beschreven maatwerk is de parkeerbehoefte berekend. Het resultaat is inzichtelijk gemaakt in tabel 3.2. De parkeerbehoefte die op eigen terrein wordt opgelost is niet in deze tabel meegenomen. Deze wordt wel in de verderop opgenomen parkeerbalansen per zone inzichtelijk gemaakt.

zone	parkeerbehoefte ongewogen	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
zone 1									
totale parkeerbehoefte	169	85	93	169	169	152	118	152	135
<i>parkeerplaatsen openbaar</i>	239	239	239	239	239	239	239	239	239
saldo	70	154	146	70	70	87	121	87	104
zone 2									
totale parkeerbehoefte (incl. inzet 4 deelauto's)	274	159	167	234	234	219	187	219	203
<i>parkeerplaatsen openbaar</i>	237	237	237	237	237	237	237	237	237
saldo	-37	78	70	3	3	18	50	18	34
zone 3									
totale parkeerbehoefte	70	35	39	70	70	63	49	63	56
<i>parkeerplaatsen openbaar</i>	88	88	88	88	88	88	88	88	88
saldo	18	53	50	18	18	25	39	25	32
zone 4									
totale parkeerbehoefte	15	8	8	15	15	14	11	14	12
<i>parkeerplaatsen openbaar</i>	17	17	17	17	17	17	17	17	17
saldo	2	10	9	2	2	4	7	4	5
zone 5									
totale parkeerbehoefte	66	33	36	66	66	59	46	59	53
<i>parkeerplaatsen openbaar</i>	73	73	73	73	73	73	73	73	73
saldo	7	40	37	7	7	14	27	14	20
zone 6									
totale parkeerbehoefte (incl. inzet 4 deelauto's)	226	113	124	226	226	203	158	203	181
<i>parkeerplaatsen openbaar</i>	229	229	229	229	229	229	229	229	229
saldo	3	116	105	3	3	26	71	26	48
totaal Wateringen-Noord									
totale parkeerbehoefte	820	433	467	780	780	710	569	710	640
<i>parkeerplaatsen openbaar</i>	883	883	883	883	883	883	883	883	883
saldo	63	451	417	103	103	174	315	174	243

Tabel 3.2: Totaaloverzicht parkeerbalansen conform maatwerk

Tabel 3.2 laat zien dat tijdens het maatgevende moment (werkdagavond en -nacht) de parkeerbehoefte in openbaar gebied van de gehele ontwikkeling 'Wateringen-Noord' conform maatwerk 780 parkeerplaatsen bedraagt. Met een openbaar parkeeraanbod van 883 komt dit neer op een overschot van 103 parkeerplaatsen.

Het resultaat per zone is in de tabellen 3.3 t/m 3.8 inzichtelijk gemaakt.

Zone 1

bouwveld	functie	parkeerbehoefte ongewogen	parkeerplaatsen op eigen terrein	resterende parkeerbehoefte
K1	rijwoningen (56x)	106,4	0	106,4
K2	patiwoningen (16x)	30,4	0	30,4
L	bereikbare - (130x); vrije sector huurappartementen (36x)	136,4	126	10,4
M	vrije sector koopappartementen (57x)	79,8	58	21,8
totale parkeerbehoefte		353	184	169
openbare parkeerplaatsen				239
saldo				70

Tabel 3.3: Parkeerbalans zone 1 conform maatwerk

In zone 1 bedraagt de parkeerbehoefte 353 parkeerplaatsen. Hiervan kunnen er 184 op eigen terrein opgelost worden. De resterende parkeerbehoefte bedraagt 169 parkeerplaatsen. In openbaar gebied zijn 239 parkeerplaatsen beschikbaar. Conform maatwerk betekent dit een overschot van 70 parkeerplaatsen in zone 1.

Zone 2

bouwveld	functie	parkeerbehoefte ongewogen	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
A1	basisschool	12,0	12,0	12,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
A1	halen en brengen	15,0	15,0	15,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
A1	kinderdagverblijf	5,7	5,7	5,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
A1	halen en brengen	7,2	7,2	7,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
A2	aanleunwoningen 20x)	16,0	8,0	8,8	16,0	16,0	14,4	11,2	14,4	12,8
A2	verzorgingshuis (104x)	72,8	36,4	36,4	72,8	72,8	72,8	72,8	72,8	72,8
B	sociale huurappartement (64x)	51,2	25,6	28,2	51,2	51,2	46,1	35,8	46,1	41,0
C	sociale huurappartement (39x)	31,2	15,6	17,2	31,2	31,2	28,1	21,8	28,1	25,0
D1	sociale huurappartement (45x)	36,0	18,0	19,8	36,0	36,0	32,4	25,2	32,4	28,8
D2	sociale huurappartement (49x)	39,2	19,6	21,6	39,2	39,2	35,3	27,4	35,3	31,4
totale parkeerbehoefte		286	163	172	246	246	229	194	229	212
te stallen deelauto's		4	4	4	4	4	4	4	4	4
reductie door deelauto's		-16	-8	-9	-16	-16	-14	-11	-14	-13
totale netto parkeerbehoefte		274	159	167	234	234	219	187	219	203
parkeerplaatsen openbaar		237	237	237	237	237	237	237	237	237
saldo		-37	78	70	3	3	18	50	18	34

Tabel 3.4: Parkeerbalans zone 2 conform maatwerk

In zone 2 bedraagt de ongewogen netto parkeerbehoefte 286 parkeerplaatsen. In zone 2 zijn geen parkeerplaatsen op eigen terrein aanwezig. Omdat hier meerdere functies van dezelfde (openbare) parkeergelegenheden gebruik maken wordt hier dubbelgebruik aan de hand van aanwezigheidspercentages toegepast. Op het maatgevende moment (werkdagavond en -nacht) bedraagt de parkeerbehoefte 246 parkeerplaatsen. Met de inzet van 4 deelauto's wordt de parkeerbehoefte teruggebracht tot 234 parkeerplaatsen op het maatgevende moment. Met een openbaar parkeeraanbod van 237 parkeerplaatsen betekent dit een overschot van 3 parkeerplaatsen in zone 2.

Zone 3

bouwweld	functie	parkeerbehoefte ongewogen	parkeerplaatsen op eigen terrein	resterende parkeerbehoefte
I1	rijwoningen (26x)	49,4	26	23,4
I2	sociale huurappartementen (58x)	46,4	0	46,4
I3	twee-onder-een-kappers (2x)	4,2	4	0,2
totale parkeerbehoefte		100	30	70
parkeerplaatsen openbaar				88
saldo				18

Tabel 3.5: Parkeerbilans zone 3 conform maatwerk

In zone 3 bedraagt de parkeerbehoefte 100 parkeerplaatsen. Hiervan kunnen er 30 op eigen terrein opgelost worden. De resterende parkeerbehoefte bedraagt 70 parkeerplaatsen. In openbaar gebied zijn 88 parkeerplaatsen beschikbaar. Conform maatwerk betekent dit een overschot van 18 parkeerplaatsen in zone 3.

Zone 4

bouwweld	functie	parkeerbehoefte ongewogen	parkeerplaatsen op eigen terrein	resterende parkeerbehoefte
J1	twee-onder-een-kappers (16x)	33,6	31	2,6
J2	vrijstaand (4x)	9,2	8	1,2
J3	rijwoningen (6x)	11,4	0	11,4
totale parkeerbehoefte		54	39	15
parkeerplaatsen openbaar				17
saldo				2

Tabel 3.6: Parkeerbilans zone 4 conform maatwerk

In zone 4 bedraagt de parkeerbehoefte 57 parkeerplaatsen. Hiervan kunnen er 39 op eigen terrein opgelost worden. De resterende parkeerbehoefte bedraagt 15 parkeerplaatsen. In openbaar gebied zijn 17 parkeerplaatsen beschikbaar. Conform maatwerk betekent dit een overschot van 2 parkeerplaatsen in zone 4.

Zone 5

bouwweld	functie	parkeerbehoefte ongewogen	parkeerplaatsen op eigen terrein	resterende parkeerbehoefte
E1	rijwoningen (34x)	64,6	0	64,6
E2	vrijstaand (2x); twee-onder-een-kappers (1x)	6,7	6	0,7
X1	vrijstaand (1x)	2,3	2	0,3
X2	vrijstaand (1x)	2,3	2	0,3
totale parkeerbehoefte		76	10	66
parkeerplaatsen openbaar				73
saldo				7

Tabel 3.7: Parkeerbalans zone 5 conform maatwerk

In zone 5 bedraagt de parkeerbehoefte 76 parkeerplaatsen. Hiervan kunnen er 10 op eigen terrein opgelost worden. De resterende parkeerbehoefte bedraagt 66 parkeerplaatsen. In openbaar gebied zijn 73 parkeerplaatsen beschikbaar. Conform maatwerk betekent dit een overschot van 7 parkeerplaatsen in zone 5.

Zone 6

bouwweld	functie	parkeerbehoefte ongewogen	parkeerplaatsen op eigen terrein	resterende parkeerbehoefte
F	rijwoningen (52x)	98,8	0	98,8
G1	twee-onder-een-kappers (8x)	16,8	16	0,8
G2	vrijstaand (3x)	6,9	6	0,6
H1	rijwoningen (48x)	91,2	48	43,2
H2A	twee-onder-een-kappers (12x)	25,2	24	1,2
H2B	vrijstaand (2x)	4,6	4	0,4
H3	bereikbare koop- (42x); huurappartementen (42x)	92,4	0	92,4
totale parkeerbehoefte		336	98	238
te stallen deelauto's				4
reductie door deelauto's				-16
totale netto parkeerbehoefte				226
parkeerplaatsen openbaar				229
saldo				3

Tabel 3.8: Parkeerbalans zone 6 conform maatwerk

In zone 6 bedraagt de parkeerbehoefte 336 parkeerplaatsen. Hiervan kunnen er 98 op eigen terrein opgelost worden. De resterende parkeerbehoefte bedraagt 238 parkeerplaatsen. met de inzet van 4 deelauto's wordt de parkeerbehoefte teruggebracht naar 226 parkeerplaatsen. In openbaar gebied zijn 229 parkeerplaatsen beschikbaar. Conform maatwerk betekent dit een overschot van 3 parkeerplaatsen in zone 6.

4. Conclusies

Goudappel BV is door BPD Ontwikkeling BV gevraagd om een parkeeronderbouwing, waarin van de geldende parkeernormen wordt afgeweken met behulp van maatwerk, voor de ontwikkellocatie Wateringen-Noord op te stellen. Dit onderzoek leidt tot de volgende conclusies:

Conform gemeentelijk beleid is er sprake van:

Een tekort van 361 parkeerplaatsen in de gehele ontwikkeling 'Wateringen-Noord' op het maatgevende moment. Dit komt voort uit:

- een tekort van 123 parkeerplaatsen in zone 1;
- een tekort van 151 parkeerplaatsen in zone 2 (maatgevend moment);
- een tekort van 26 parkeerplaatsen in zone 3;
- een tekort van 1 parkeerplaats in zone 4;
- een overschot van 3 parkeerplaatsen in zone 5;
- een tekort van 63 parkeerplaatsen in zone 6.

Het toegepaste maatwerk bestaat uit:

- een analyse naar daadwerkelijk autobezit: deze leidt voor veel woningtype tot een lagere voorgestelde parkeernorm. Dit verschil is bij het betaalbaardere segment en bij gestapelde woningen het grootst;
- een gereduceerde parkeernorm voor bezoekers: verschillend onderzoek geeft aanleiding tot het verlagen van het bezoekersdeel van 0,3 tot 0,2 parkeerplaatsen per woning;
- de effecten van de inzet van deelauto's: de plaatsing van in totaal 8 deelauto's in zones 2 en 6 leidt tot een netto-reductie van in totaal 24 parkeerplaatsen.
- bovenstaande maatwerktoepassingen zijn goed te verantwoorden, gezien de mogelijkheden die deze ontwikkelingen biedt voor lopen, fietsen en openbaar vervoer als alternatieve vervoerswijzen.

Conform het toepassen van maatwerk, is er sprake van:

Een overschot van 103 parkeerplaatsen in de gehele ontwikkeling 'Wateringen-Noord' op het maatgevende moment. Dit komt voort uit:

- een overschot van 70 parkeerplaatsen in zone 1;
- een overschot van 3 parkeerplaatsen in zone 2 (maatgevend moment);
- een overschot van 18 parkeerplaatsen in zone 3;
- een overschot van 2 parkeerplaatsen in zone 4;
- een overschot van 7 parkeerplaatsen in zone 5;
- een overschot van 3 parkeerplaatsen in zone 6.

De effecten van deelauto's zijn niet cijfermatig doorberekend in alle parkeerbalansen, omdat de meesten zonder deze maatwerktoepassing ook sluitend zijn. Vanwege de geringe restcapaciteit in verschillende zones adviseren wij wel om deelauto's, voornamelijk ten behoeve van de gestapelde woningen, te plaatsen. Bovendien kan door de inzet van deelauto's de parkeerbehoefte van alle zones naar beneden gebracht worden. Hierdoor

hoeven er minder parkeerplaatsen aangelegd worden in openbaar gebied en ontstaat er zo meer ruimte voor groen.

B

Bijlage 1 – Effecten

deelmobiliteit

Deelauto's - auto's die niet in individueel bezit van de bewoners zijn, maar die met de burens worden gedeeld - hebben een verlagend effect op de parkeervraag. Het faciliteren van een of meer deelauto's kan ervoor zorgen dat nieuwe bewoners geen auto's zullen aanschaffen. Het principe van autodelen is dat meerdere mensen gebruik maken van dezelfde auto. Het voordeel van autodelen is dat bewoners wel gebruik kunnen maken van een auto, maar deze niet hoeven te bezitten.

In deze bijlage volgt een algemene beschrijving van het effect van deelauto's.

Onderzoek naar deelautogebruik

De publicatie 'Deelauto- en deelfietsmobiliteit in Nederland: Ontwikkelingen, effecten en potentie' uit oktober 2021 van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) geeft een uitgebreid overzicht met het aanbod, het gebruik, de effecten en de potentie van deelauto- en deelfietsmobiliteit in Nederland.

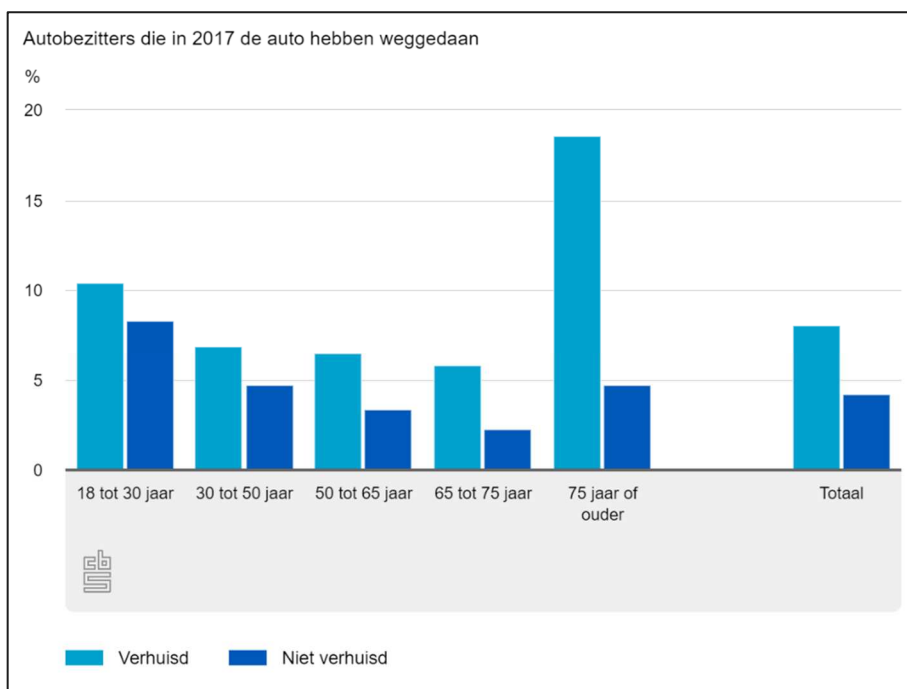
In deze publicatie concludeert het KiM: *Het autobezit van autodelers die incidenteel een deelauto gebruiken (5 keer per jaar of minder) via een B2C-platform [ruim de helft van het totaal B2C-autodelers], is afgenomen met gemiddeld 27% ten opzichte van de situatie voordat ze een deelauto gingen gebruiken. Bij frequentere B2C-autodelers neemt het autobezit sterker af. Het KiM schat een afname van 61% bij mensen die een deelauto 5-30 keer per jaar gebruiken tot een afname van 70% bij mensen die een deelauto meer dan 30 keer per jaar gebruiken.*

Deze conclusie is gebaseerd op een aantal elementen. In hoofdstuk 5 van de publicatie beschrijft het KiM dat de laagfrequente deelautogebruikers gemiddeld iets minder dan 1 auto per 2 huishoudens bezaten. Nadat zij een deelauto gingen gebruiken nam het autobezit met 0,11 auto's (27%) af. Het KiM vervolgt: *Bij gebruikers die vaker dan 5 keer per jaar een deelauto gebruiken neemt het autobezit sterker af, met ongeveer een kwart tot een derde auto per huishouden.* Deze huishoudens bezaten ongeveer evenveel auto's als de laagfrequente autodelers voor ze begonnen met autodelen en leidde tot een daling van het autobezit van deze gebruikersgroepen van respectievelijk 61% (middelfrequent) en 70% (hoogfrequent). Het effect op het autobezit is dus groter bij hoogfrequente dan bij middelfrequente B2C-autodelers. Daarnaast beschrijft het KiM dat het effect samenhangt met de kwaliteit van het aanbod aan deelauto's en de ruimtelijke context (parkeerbeleid en beschikbaarheid van openbaar vervoer en fietsfaciliteiten).

Het KiM beschrijft verder dat de relatief grote interesse in autodelen onder alleenstaanden (12% van hen ziet het als perfecte oplossing voor hen, 88% niet) een kans kan zijn voor het opschalen van autodelen. Vooral jongeren tot 30 jaar hebben relatief veel interesse in autodelen, terwijl de interesse daalt naarmate de leeftijd toeneemt. Ook mensen die in een appartement wonen of geen auto bezitten staan relatief positief tegen over autodelen. De kans van opschaling van deelautomobiliteit wordt versterkt door investering in het openbaar vervoer en de mobiliteit voor de fiets en voetganger.

Nieuwe mobiliteitskeuzen bij veranderingen in de persoonlijke levenssfeer

Het KiM stelde al eerder dat 'grote veranderingen in de persoonlijke levenssfeer, zoals samenwonen, een scheiding, een nieuwe baan, of het krijgen van een kind, zijn vaak aanleiding om ingesloten mobiliteitskeuzes te heroverwegen' (Mijn auto, jouw auto, onze auto - Deelautogebruik in Nederland, 2015). Juist het verhuizen naar een nieuwe woning betekent dat de bewoners een nieuwe mobiliteitskeuze moeten maken. Dit wordt ondersteund door statistieken van het CBS, waaruit blijkt dat mensen de auto vaker wegdoen wanneer zij verhuizen (zie ook figuur B1.1).



Figuur B1.1: Autobezitters die in 2017 de auto hebben weggedaan (bron: CBS)

Het beschikbaar stellen van deelauto's kan juist de stimulans zijn om de eigen auto weg te doen. CROW/KpVV stelt in haar factsheet autodelen dat een deelauto 8 tot 13 auto's vervangt¹. Daarbij gaat het om 4 tot 6 auto's die daadwerkelijk verkocht worden plus 5 tot 7 auto's die niet worden aangeschaft. Daarnaast leidt de aanwezigheid van regulering in de omgeving tot een grotere stimulans voor het gebruik van de deelauto. Het is ook belangrijk dat er voldoende deelauto's beschikbaar zijn. Het KiM gaat hier niet op in.

Effect van deelauto's is overal te zien

Het toenemende gebruik van deelauto's in Nederland is vooral te zien in de grote steden, maar ook in minder stedelijke gebieden neemt het aantal deelauto's toe². Het grootste gedeelte van de deelauto's is te danken aan carsharing platforms, waar particulieren hun auto te huur aanbieden. In grote steden zijn er logischerwijs meer auto's beschikbaar en is de kans op een goed functionerend deelautosysteem groter dan in minder stedelijke gebieden. Het succes van deelauto's hangt ook samen met de parkeerdruk in wijken, die over het algemeen hoger is in stedelijke gebieden.

Het CROW noemt een aantal effecten van het toenemende deelautogebruik:

Deelauto's zijn nieuwer en schoner dan het gemiddelde wagenpark in Nederland. Ook zijn deelauto's vaker elektrisch. Dit heeft tot gevolg dat de uitstoot per gereden kilometer met een deelauto lager zal zijn dan het Nederlands gemiddelde.

- Naast de milieuvoordelen heeft het toenemende deelautogebruik ook tot gevolg dat er ruimte vrijkomt waar anders auto's geparkeerd stonden. Volgens MoMo Car-Sharing vervangt elke deelauto tussen de 4 en 8 personenauto's. Projectontwikkelaars bieden steeds vaker een deelauto aan om het aantal parkeerplaatsen te kunnen verminderen.
- Door de hoge aanschafkosten van een auto is er geen prikkel om bij elke rit een afweging tussen verschillende modaliteiten te maken. Bij autodelen hangen de kosten bijna volledig af van het gebruik en niet van het bezit. Dit heeft tot gevolg dat het gebruik van de fiets (14%) en het openbaar vervoer (trein: 36%, bus: 28%) toeneemt bij het gebruik van een deelauto.
- Uit onderzoek blijkt dat elke klassieke deelauto (een eigen vloot deelauto's met vaste parkeerplaats die 24 uur per dag beschikbaar is zonder tussenkomst van een persoon) 15 tot 18 gebruikers heeft.
- Het gebruik van een deelauto is goedkoper voor mensen die weinig rijden (<10.000 km per jaar). Nederlanders rijden gemiddeld 9.000 km per jaar, waardoor er dus een grote groep is waarvoor autodelen een kostenbesparing oplevert.
- Autodelen kan bijdragen aan een vermindering van vervoersarmoede. Niet alle plaatsen zijn even goed met het openbaar vervoer te bereiken, waardoor het gebruik van een auto noodzakelijk kan zijn om de arbeidsmarkt te bereiken. Een deelauto biedt een alternatief voor het kopen van een auto, wat niet voor iedereen een mogelijkheid is.
- Openbaar vervoer en autodelen kunnen elkaar ook complementeren, de eerste en laatste (kilo)meters van een reis met het openbaar vervoer zorgen vaak voor een grote stijging van de reistijd. Een deelauto kan de reistijd met het openbaar vervoer flink verminderen, vooral als de toegang tot een deelauto eenvoudig is (denk bijvoorbeeld aan MaaS).

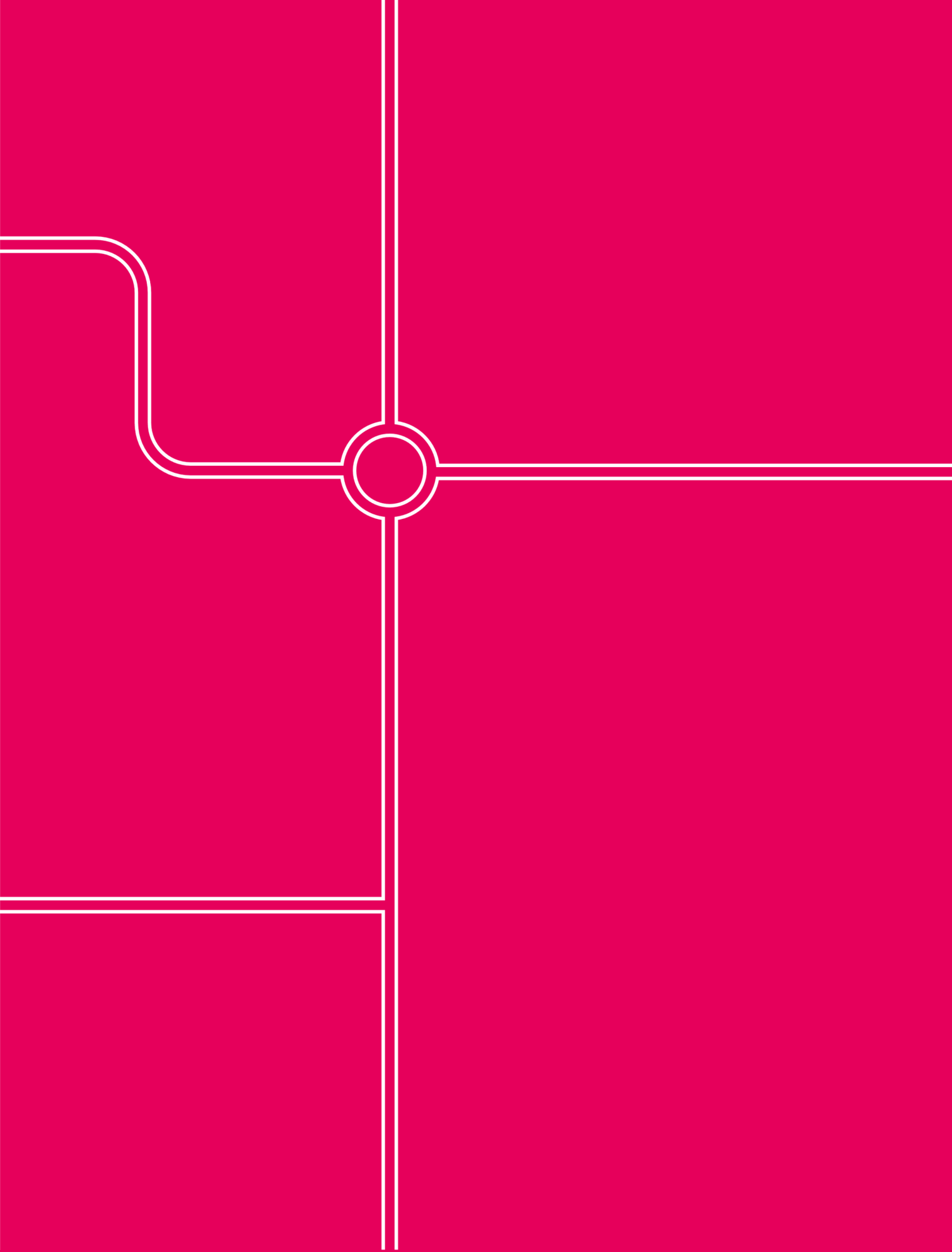
Deelauto's tot nu toe nog vooral in planvorming

De inzet van deelauto's bij ontwikkelingen gebeurt tot nu toe nog vooral in planvorming en niet alleen in de grote gemeenten, maar ook in plaatsen als Haarlem, Delft, Nieuwegein, Houten en Zeist worden als gevolg van de inzet van deelauto's minder parkeerplaatsen gerealiseerd.

De laatste jaren zijn op verschillende locaties ook daadwerkelijk deelauto's geplaatst en in gebruik genomen. Hierdoor ontbreekt het nog aan goede openbare evaluatiedata en effecten op de langere termijn. Door verschillende aanbieders wordt van andere aantallen uitgegaan. Wat wij in onze adviespraktijk tegenkomen, zijn:

- een deelauto vervangt 8 tot 13 auto's (CROW)
- een deelauto vervangt 4 tot 8 personenauto's (MOMO-Carsharing)
- een deelauto vervangt 10 personenauto's (gemeente Eindhoven)
- een deelauto vervangt 13 personenauto's (aanbieder Hely)
- een deelauto vervangt 4 tot 8 privéauto's (aanbieder Mobeazy)
- een deelauto vervangt 5 personenauto's (aanbieder WeDriveSolar)
- een deelauto vervangt 7 personenauto's (evaluatie door Samen Slim Reizen Zeist).

Aan de hand van vorenstaande aannames blijkt dat het gehanteerde uitgangspunt dat 1 deelauto 4 privéauto's vervangt aan de onderkant van de bandbreedte ligt. Dit betekent dat binnen deze studie conservatief is gerekend, zodat er voldoende ruimte is om wisselingen op te vangen of extra deelauto's te plaatsen.



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

Opdrachtgever	BPD Ontwikkeling BV
Datum	2 april 2025
Kenmerk	020502.28032025.N1.03
Pagina	1/5

Voorstel parkeernormen Wateringen-Noord

1. Inleiding/aanleiding

Voorliggende notitie is voor wat betreft de analyse van autobezit en een voorstel voor parkeernormen voor Wateringen-Noord een aanvulling op de rapportage 'Parkeeronderbouwing Wateringen-Noord' van januari 2023 opgesteld door Goudappel voor BPD Ontwikkeling BV (kenmerk: 013993.20230111.R1.02). In die notitie is op basis van CBS-gegevens over autobezit een analyse gemaakt van autobezit voor verschillende type woningen. Hierin is voor typen woningen onderscheid gemaakt naar sociale huurappartementen, bereikbare huurappartementen, vrije sector huurappartementen en bereikbare koopappartementen.

Inmiddels zijn meer recentere CBS gegevens beschikbaar gekomen en is het voor Goudappel mogelijk om de analyse naar autobezit nogmaals uit te voeren, maar nu volledig aansluitend bij de volgende typen woningen zoals deze ook door CROW in publicatie 744 'Parkeerkencijfers 2024' worden onderscheiden. Voorliggende notitie bevat deze analyse.

2. Data-analyse

Achtergronden analyse

Bij de analyse is gebruik gemaakt van data die is gebaseerd op het bij CBS geregistreerde autobezit (actieve personenauto's en bestelauto's) van particuliere huishoudens in bewoonde woningen. Leegstaande woningen zijn in de analyse niet meegenomen. Dit geldt ook voor intramurale zorgwoningen. Leaseauto's zijn in het autobezit opgenomen (maar exclusief private lease). Alle gebruikte gegevens zijn gebaseerd op gegevens uit juli 2024 (leasegegevens hadden op dat moment betrekking op 2022 en autobezit-gegevens en de indelingen van gemeente, wijk en buurt hadden betrekking op 2023). Data over voertuigen met grijze kentekens en private leaseauto's die 's avonds/'s nachts in woongebieden geparkeerd staan zijn verwerkt middels een ophogingsfactor (een percentage van 10%, dat ook in onze eerdere analyse is gebruikt en onderbouwd). Een vergelijkbare analyse, uitgevoerd door Goudappel, is ook gebruikt om te komen tot de meest recente landelijke parkeerkencijfers voor wonen zoals opgenomen in CROW-publicatie 744. Ook de trend in autobezit is meegenomen middels een groei van 2,6% (ook dit percentage is in onze gebruikt en onderbouwd). De volgende typen woningen zijn in de analyse onderscheiden (op basis van gegevens voor de wijken Bouwlust en Vrederust en Wateringen):

- koop, huis, vrijstaand;
- koop, huis, twee-onder-een-kap;
- koop, huis, tussen/hoek;
- koop, appartement, > 100 m² bvo;
- koop, appartement, 75 - 100m² bvo;
- koop, appartement, <75m² bvo;
- huur, huis, vrije sector;
- huur, huis, sociale huur;
- huur, appartement, vrije sector, > 100 m² bvo;
- huur, appartement, vrije sector, 75 - 100 m² bvo;
- huur, appartement, vrije sector, <75 m² bvo;
- huur, appartement, sociale huur, > 100 m² bvo;
- huur, appartement, sociale huur, 75 - 100 m² bvo;
- huur, appartement, sociale huur, <75 m² bvo;

Bezoekers

De data laat het autobezit per huishouden zien. In gemeentelijke parkeernormen zit echter ook een bezoekersdeel inbegrepen voor het bezoek van woningen. Het bezoekersaandeel vormt geen onderdeel van het autobezit en dient zodoende nog handmatig te worden toegevoegd aan de microdata over autobezit. Op deze wijze kan een zuivere vergelijking gemaakt worden met de gemeentelijke parkeernormen. CROW adviseert in haar laatste en reeds eerdere genoemde publicatie 744 voor de rest van de bebouwde kom in een matig stedelijke gemeente 0,15 parkeerplaats per woning aan te houden.

Wonen met zorg

Als het bij zorgwoningen gaat om mensen met ('slechts') persoonlijke verzorging, verpleegkundige handelingen of begeleiding/behandeling aan huis wordt in relatie tot de normen aangeraden om de gangbare parkeernormen toe te passen (zowel voor wat betreft het bewoners als het bezoekersdeel). Bewoners met persoonlijke verzorging zijn bewoners die vielen onder de voormalige ZZP indicaties 1 tot en met 3. Voor mensen met een indicatie voor de wet langdurige zorg (Wlz) met het zorgpakket 'volledig pakket thuis' (vpt) kan daarbij wel uitgegaan worden van de kleinste oppervlaktecategorie van de betreffende woning. Zorgprofiel 4 (een VV4 indicatie) is bedoeld voor mensen die door een lichamelijke aandoening verzorging nodig hebben; 'beschut wonen'. Bij VV5 betreft het mensen met een ernstige mate van dementie; 'beschermde wonen'. Deze mensen rijden geen auto en hebben dan ook geen eigen parkeerbehoefte. Daarentegen stijgt de parkeerbehoefte van verzorgend personeel bij hogere/zwaardere zorgindicaties. Voor parkeren betekent dit 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.

3. Voorstel passende parkeernormen Wateringen Noord

In onderstaande tabel zijn de bevindingen van de analyse van autobezit opgenomen, rekening houdend met 'grijze kentekens'(zie terug) en de lokale trend in autobezit. NB. De normen per woning kunnen niet 1-op-1 worden opgehoogd met de norm voor bezoekers om tot een 'totaalnorm' te komen. Hierbij dient rekening te worden gehouden met 'aanwezigheidspercentages'. In een nachtperiode is bijvoorbeeld 100% van de bewoners thuis, maar 0% van de bezoekers. Op een werkdagavond is 90% van de bewoners thuis en is ook 75% van het maximale aantal bezoekers aanwezig. De totaalnormen voor de nacht en de avond zijn in de tabel opgenomen. Voor het beschouwen van andere perioden dient een meer gedetailleerde parkeerbalans te worden opgesteld.

woningtype	voorstel norm	bezoekers	totaalnorm nacht	totaalnorm avond
1. koop, huis, vrijstaand	2,0	0,15	2,0	2,0
2. koop, huis, twee-onder-een-kap	1,9	0,15	1,9	1,9
3. koop, huis, tussen/hoek	1,7	0,15	1,7	1,7
4. koop, appartement, > 100 m2 bvo	1,3	0,15	1,3	1,3
5. koop, appartement, 75 m2 - 100 m2 bvo	1,2	0,15	1,2	1,2
6. koop, appartement, < 75 m2 bvo	1,1	0,15	1,1	1,1
7. sociaal koopappartement <75 m2 bvo	0,9	0,15	0,9	0,9
8. huur, huis	1,3	0,15	1,3	1,3
9. sociale huur, huis	1,1	0,15	1,1	1,1
10. huur, appartement, vrije sector, > 100 m2 bvo	1,1	0,15	1,1	1,1
11. huur, appartement, vrije sector, 75 m2 - 99 m2 bvo	0,9	0,15	0,9	0,9
12. huur, appartement, vrije sector, < 75 m2 bvo	0,7	0,15	0,7	0,7
13. huur, appartement, sociale huur, > 100 m2 bvo	1,1	0,15	1,1	1,1
14. huur, appartement, sociale huur, 75 m2 - 100 m2 bvo	0,8	0,15	0,8	0,8
15. huur, appartement, sociale huur, < 75 m2 bvo	0,5	0,15	0,5	0,6
16. huur, appartement, sociale huur (zorg 'vpt')	0,5	0,15	0,5	0,6

In de tabel wordt bij woninggrootte 'bvo' genoemd. Dit staat voor bruto vloeroppervlakte. Dit is de oppervlakte van het gebied/van de ruimte, dan wel van meerdere ruimten van een vastgoedobject gemeten op vloerniveau langs de buitenomtrek van de (buitenste) opgaande scheidingsconstructie, die de desbetreffende ruimte(n) omhullen. Bij appartementen gaan we uit van het bruto vloeroppervlak 'achter de voordeur'. Trappenhuizen, galerijen, bergingen, garages e.d. rekenen we niet mee in het bvo van het appartement.

Sociale koopwoningen

Een sociale koopwoning is een woning die gesubsidieerd is door de overheid. Het is een mogelijkheid voor gemeenten om meer koopwoningen voor starters en lagere inkomens te bouwen. Zodat ook zij een betaalbaar huis kunnen kopen en kunnen profiteren van de voordelen van een koopwoning. Voor een sociaal koopprogramma in Wateringen-Noord (kleinere koopappartementen) kan uitgegaan worden van sociale huurappartementen, maar dan van een oppervlaktecategorie hoger. Voor sociale koop < 75m² bvo kan dus sociale huur, 75 m² - 100 m² bvo worden aangehouden.