

Datum	21 - 10 - 2022
Status	Definitief
Opstellers	Jelmer van Herpen, Bats Nuismer, Matthijs van Orsouw
Projectnummer	244 - 256

INLEIDING

Op het Energiepark in Leiden vindt een herontwikkeling plaats en om deze herontwikkeling tot stand te brengen moet een nieuw bestemmingsplan voor dit gebied worden opgesteld. XTNT is gevraagd om in het kader van het nieuw op te stellen bestemmingsplan onderzoek te doen naar verkeer en parkeren voor de nieuwe ontwikkeling. In dit onderzoeksrapport besteden wij aandacht aan de volgende onderdelen:

- De verkeersgeneratie op basis van de nieuwe invulling van de ontwikkeling.
- De te verwachten verkeersafwikkeling op de ontsluitingswegen van de ontwikkeling.
- De parkeerbehoefte en geplande parkeercapaciteit.

XTNT maakt daarvoor gebruik van de geldende beleidskader en beschikbaar gestelde gegevens. Waar nodig is aangegeven of conclusies zijn geschreven uit eigen expertise of dat gebruik is gemaakt van beschikbaar gestelde gegevens en deze zijn getoetst op juistheid.

PLANBESCHRIJVING

Het Energiepark in Leiden wordt opnieuw ontwikkeld in 11 deelgebieden. In afbeelding 1 staan deze deelgebieden uitgetekend. De herontwikkeling bestaat uit een combinatie tussen bestaande bebouwing en nieuwe ontwikkelingen. De ontwikkeling bevat woonfuncties, maar ook andere functies zoals bijvoorbeeld horeca, een kinderopvanglocatie, een dak- en thuislozenopvang, een bierbrouwerij en een steenhouwerij. Tevens worden de mogelijkheden voor evenementen juridisch-planologisch vastgelegd in het nieuwe bestemmingsplan.



Afbeelding 1: plangebied ontwikkeling Energiepark Leiden

BELEIDSKADER / UITGANGSPUNTEN

Voor de berekeningen en beoordeling in dit onderzoek maken wij gebruik van de volgende beleidskaders en uitgangspunten. Alle gebruikte gegevens zijn door ons gecontroleerd en de impact van de mogelijke aanpassingen is waar nodig meegenomen in de conclusie:

- Beleidsregels Parkeernormen Leiden 2020: De geldende parkeernormen voor zowel het auto- als het fietsparkeren. Deze beleidsregels bepalen ook maximale loopafstanden, kencijfers voor specifieke stadslocaties (historische binnenstad) en de mogelijkheden voor inpassing van het fietsparkeren. De relevante beleidsregels worden weergegeven in het hoofdstuk 'parkeren' van dit onderzoek.
- De modelresultaten van het verkeersmodel van 4Cast uitgevoerd op 16 september 2022 naar het toen bekende programma (Uitgangspunten_Verkeersonderzoek_Energiepark_dd20220915)
- Programmatabel Energiepark, opgeleverd door de gemeente per september 2022 en gebruikt om de verschillende functies in het gebied te bepalen en ruimtelijk uit te zetten over de deelgebieden.

TOETSING VAN HET PLAN

In de toetsing van het plan wordt de verwachte verkeersgeneratie en de gevolgen van de verkeersgeneratie geanalyseerd, evenals getoetst aan de beleidsregels. Daarnaast wordt de auto- en fietsparkeerbalans opgesteld om onderzoek te doen naar de impact van parkeren en om eveneens te toetsen of de ontwikkeling voldoet aan de geldende beleidsregels. Deze bestaan uit een parkeervraag, parkeeraanbod en bezettingsgraad.

Verkeersgeneratie

XTNT heeft de reeds uitgevoerde onderzoeken naar de verkeersgeneratie van 4Cast ingezien en deze gegevens gecontroleerd en gebruikt om een definitief oordeel te vellen over de verkeersgeneratie van de nieuwe ontwikkeling. De onderstaande gegevens zijn afkomstig uit de uitgangspunten van 4Cast ('Uitgangspunten_Verkeersonderzoek_Energiepark_dd20220915').

Tabel 1: Berekening verkeersgeneratie

Functie	Categorie	Aantal/Omvang	Generatie werkdag
Wonen	huur sociaal	126	168
Wonen	huur midden	26	35
Wonen	koop midden	64	234
Wonen	koop duur	134	729
Onderwijs	KDV	500	101
Daklozenopvang	-	2400	48
Horeca cat. 1	Cafe/bar/cafetaria	1000	200
Horeca cat. 3	Cafe/bar/cafetaria	283	57
Zaalverhuur	Evenementenhal	1150	184
Bambam/Pronck	Industrie, werkplaats	1700	138
Bedrijf cat. 1&2	industrie, werkplaats	1286	104
Gemengd-1	kantoor met baliefunctie	8467	608
Gemengd-2	kantoor met baliefunctie	5214	374
Totaal			2.980

De berekening van de verkeersgeneratie leidt tot een totaal van 2.980 motorvoertuigen per etmaal op een werkdag. Op basis van de bovenstaande tabel en onze nacontrole concluderen wij dat het onderzoek van 4Cast is uitgevoerd met de juiste cijfers zoals deze per september 2022 vastgesteld zijn. Omdat de verkeersgeneratie op een werkdag hoger is dan de verkeersgeneratie op een weekdag, wordt altijd het piekmoment op een werkdag genomen als uitgangspunt voor onderzoek naar verkeersafwikkeling in een gebied. Ook dat is in dit geval gebeurd en de omrekenfactoren van 1.11 voor woonfuncties en 1.33 voor werkfuncties zoals deze door CROW worden gehanteerd zijn daarbij correct toegepast.

Om het model voor het jaar 2037 te kunnen inzien heeft 4Cast het zichtjaar 2030 als uitgangspunt genomen en hieraan voor de resterende zeven jaar een generieke groeifactor toegevoegd. Dit omdat 2037 geen standaard zichtjaar is en hier dus geen modellen beschikbaar voor zijn.

Gevolg cijfers verkeersgeneratie

Een totale verkeersgeneratie van 2.980 motorvoertuigen per etmaal op een gemiddelde werkdag leidt tot twee voorname knelpunten in de verkeersmodellen.

- VRI-geregelde kruispunt op de Langegracht – Molenwerf – Lammermarkt zal door de groei van het verkeer tussen nu en 2032 de maximale I/C capaciteit van 0,8 passeren en daardoor worden zullen de kruispunten overbelast raken.
- Het voorrangskruispunt Langegracht – Energiepark zal op de tak Energiepark boven de verzadigingsgraad van 0,8 komen in de avondspits en het kruispunt kan daardoor het verkeer niet afwikkelen.

Beide situaties zijn minder goed dan gewenst voor de verkeersafwikkeling in de omgeving van het (te herontwikkelen) Energiepark. Het gaat hier om problemen die zich zowel voordoen in de autonome situatie als in de situatie waarbij het Energiepark verder ontwikkeld wordt. De verkeersmodellen voorzien namelijk voor het zichtjaar 2030 ook een groei van het autoverkeer los van de realisatie van het Energiepark, onder meer vanwege de drukker wordende stad en stedelijke verdichting. De impact van het Energiepark draagt in de ochtendspits bij aan een maximale groei van 5% op de I/C-verhouding van wegvakken, maar dat is niet problematisch omdat de I/C-verhoudingen op deze wegvakken laag zijn. Tijdens de avondspits is de impact van de ontwikkeling van het Energiepark op wegvakken maximaal 2%, wat geen extra problemen veroorzaakt bovenop reeds autonoom voorziene problemen in de modellen zonder de ontwikkeling van Energiepark. I/C-verhoudingen op kruispunten veranderen hooguit met 0,02 (2%), die wederom geen extra problemen veroorzaken bovenop al autonoom voorziene problemen.

De impact van deze ontwikkelingen staat los van de ontwikkelingen van het Energiepark maar hebben wel invloed op de omgeving van het Energiepark. Het oplossen van het probleem op de twee kruispunten is dan ook geen onderdeel van de ontwikkeling van het Energiepark en valt buiten de scope van dit onderzoek. Dit zal niet de ontwikkeling van het Energiepark tegengaan maar de gemeente moet wel, losstaand van deze ontwikkeling, aandacht besteden aan deze kruispunten. Denk hierbij bijvoorbeeld aan kruispuntoptimalisatie door het verbeteren van de inrichting van het kruispunt en/of het aanpassen van de VRI-regelingen, afhankelijk van de daadwerkelijke realisatie van de veranderingen van de wegbelasting.

Parkeren - auto

Om de parkeervraag van de totale ontwikkeling te berekenen is de ontwikkeling getoetst aan de Beleidsregels Parkeernormen Leiden 2020. Hierbij is in eerste instantie het programma doorgerekend dat het bestemmingsplan toestaat (maximaal planologische invulling). Definitieve toetsen op autoparkeren en fietsparkeren zullen later moeten worden gedaan, onder meer tijdens de aanvraag van de omgevingsvergunning voor het onderdeel bouwen. Dat een dergelijke toetsing ook daadwerkelijk plaatsvindt, is geborgd in het bestemmingsplan 'Verbrede reikwijdte Energiepark e.o.'. In dit onderzoek wordt de uitvoerbaarheid van het plan inzichtelijk / aannemelijk gemaakt. In dat kader is in dit onderzoek ook een doorkijk gegeven naar het ontwikkelplan (Ontwikkelplan Energiepark e.o., samen maken we de buurt d.d. februari 2021).

Relevante beleidsregels

De relevante beleidsregels uit de Beleidsregels Parkeernormen Leiden 2020 betreffen de regels zoals opgenomen in artikel 2, artikel 7 en artikel 11. De regels zijn weergegeven in onderstaand kader:

Artikel 2. Parkeren algemeen

1. Indien een ruimtelijke activiteit daartoe aanleiding geeft, dient ten behoeve van het parkeren van fietsen en/of auto's in voldoende mate ruimte te zijn aangebracht op eigen terrein.
2. Indien door een ruimtelijke activiteit openbare autoparkeerplaatsen komen te vervallen, dienen deze in de openbare ruimte binnen de maximale loopafstanden (bijlage 4) gecompenseerd te worden.

Artikel 7 Autoparkeereis

1. Om te bepalen of, op eigen terrein, in voldoende mate ruimte is aangebracht ten behoeve van het parkeren van auto's geldt de autoparkeereis.
2. Het absolute getal van de autoparkeereis moet als autoparkeerplaatsen op eigen terrein worden toegevoegd aan het aantal autoparkeerplaatsen dat in de bestaande situatie al op eigen terrein aanwezig was. De autoparkeereis wordt bepaald door de autoparkeervraag in de oude situatie af te trekken van de autoparkeervraag in de nieuwe situatie (salderen). Alleen in geval van een positief saldo ontstaat er een op te lossen autoparkeereis.
3. Voor het bepalen van de autoparkeervraag wordt gebruikgemaakt van de gebiedsindeling autoparkeernormen (bijlage 8) en de autoparkeernormen (bijlage 9).
4. Bij het bepalen van de autoparkeervraag dient tevens uitgegaan te worden van de geldende aanwezigheidspercentages (bijlage 3).
5. De op basis van dit artikel bepaalde autoparkeereis geldt als maximale parkeereis in de gebieden (bijlage 8):
 - Stationsomgeving;
 - Historische binnenstad;
6. De op basis van dit artikel bepaalde autoparkeereis geldt als minimale parkeereis in de gebieden (bijlage 8):
 - 1e schil rond de binnenstad;
 - 2e schil rond de binnenstad;
 - Bio Science Park;
 - Overgangsgebied;
 - Woonwijken.

Artikel 11 Afwijken autoparkeereis

1. Het bevoegd gezag kan wat betreft het parkeren van auto's, geheel of gedeeltelijk afwijken van het bepaalde in artikel 2, lid 1, indien:
 - a. met behulp van een onderbouwing aannemelijk wordt gemaakt dat met minder autoparkeerplaatsen kan worden volstaan dan hetgeen volgt uit de berekende autoparkeereis, of
 - b. voor ruimtelijke activiteiten, niet zijnde wonen (woningen) in de gebieden 2e schil rond de binnenstad, Overgangsgebied en Woonwijken (bijlage 8), voldoende openbare parkeercapaciteit beschikbaar is binnen de maximale loopafstanden (bijlage 4), of;
 - c. de ruimtelijke activiteit, zijnde wonen (woningen):
 - i. gelegen is binnen een betaald parkeren zone, als bedoeld in de Parkeerverordening, op een loopafstand van minimaal 500 meter tot de dichtstbijzijnde gelegen openbare parkeergelegenheid buiten een betaald parkeren zone, en
 - ii. ten minste het bezoekersaandeel (bijlage 9) van de autoparkeereis op eigen terrein gerealiseerd wordt, wanneer het bouwplan gelegen is buiten de gebieden Historische binnenstad en Stationsomgeving (bijlage 8), en
 - iii. toekomstige bewoners niet in aanmerking kunnen komen voor een bewoners- en/ of bezoekersparkeervergunning;
 - d. het voldoen aan artikel 2 lid 1, volgens het bevoegd gezag, op zodanig zwaarwegende bezwaren stuit, dat aan deze bezwaren een doorslaggevende betekenis moet worden gegeven.
2. In het geval sloop van woningen en nieuwbouw van woningen op dezelfde locatie resulteert in een autoparkeereis, kan voor (een deel van) het bezoekersaandeel gebruik worden gemaakt van de vrijgekomen parkeerplaatsen in de openbare ruimte;
3. Voor de onderbouwing als bedoeld in het eerste lid onder a kan van belang zijn:
 - a. de aanwezigheid van een of meer deelauto's indien tevens wordt voldaan aan de voorwaarden zoals opgenomen in het eerste lid sub c;
 - b. afspraken dat bewoners van woningen en hun rechtsoptvolgers niet in aanmerking komen voor een bewoners- en/of een bezoekersvergunning als bedoeld in de Parkeerverordening.
4. Het bevoegd gezag kan wat betreft het compenseren van openbare parkeerplaatsen in de openbare ruimte als bedoeld in art.2, lid 2 afwijken, indien:

- a. het een ruimtelijke activiteit betreft in de binnenstad of stationsomgeving; of
 - b. de parkeerdruk in de openbare ruimte, na het opheffen van de openbare parkeerplaatsen, minder dan 85% overdag (6:00 –18:00 uur) en minder dan 90% op de overige momenten van de dag en in gebouwde openbare parkeervoorzieningen minder dan 90% bedraagt; of
 - c. aanleg van parkeerplaatsen in de openbare ruimte niet mogelijk is, doordat:
 - i. de fysieke ruimte hiervoor ontbreekt binnen de maximale loopafstanden (bijlage 4); of
 - ii. de aanleg van de parkeerplaatsen ten koste gaat van groenvoorzieningen; of
 - iii. de aanleg van de parkeerplaatsen ten koste gaat van de verkeersveiligheid.
5. Indien niet van het bepaalde in artikel 2 lid 2 kan worden afgeweken omdat niet wordt voldaan aan het gestelde in lid 4 onder b of niet of niet geheel wordt voldaan aan het gestelde in lid 4 onder c, dan zullen de vervallen openbare parkeerplaatsen op eigen terrein, behorende bij de ruimtelijke activiteit, moeten worden gecompenseerd en zullen deze parkeerplaatsen openbaar moeten zijn en blijven. Het bevoegd gezag kan hiertoe voorschriften verbinden aan de voor de ruimtelijke activiteit vereiste omgevingsvergunning.

In de hierboven weergegeven regels wordt onder andere verwezen naar bijlage 8 van de Beleidsregels Parkeernormen Leiden 2020, waar een gebiedsindeling voor de toe te passen autoparkeernormen is opgenomen. Het Energiepark is conform deze gebiedsindeling gelegen in deelgebied I, de historische binnenstad.

Parkeerbehoefte auto

In tabel 2 zijn de geldende parkeernormen en de berekeningen van de parkeerbehoefte voor het autoparkeren weergegeven. Deze parkeernormen zijn afkomstig uit de Beleidsregels Parkeernormen Leiden 2020 (artikel 7, lid 3 in samenhang gelezen met bijlage 8 en bijlage 9 van de Beleidsregels). Omdat voor sommige specifieke functies (zoals een daklozenopvang) geen parkeernormering is vastgesteld, wordt gebruik gemaakt van de volgende uitgangspunten. Bij wonen wordt voor de ontwikkeling in dit gebied hoofdzakelijk uit gegaan van appartementen. Voor de daklozenopvang gaan we uit van niet-zelfstandige kamerhuur. Op basis van artikel 7, lid 5 van de Beleidsregels Parkeernormen Leiden 2020 geldt de autoparkeereis in de Historische binnenstad als maximale parkeereis. Een minimum parkeereis is voor de Historische binnenstad niet gesteld in de Beleidsregels, waardoor – in theorie – de parkeereis ook 0 parkeerplaatsen kan bedragen. De in tabel 2 weergegeven parkeerberekening resulteert dus in een maximale parkeerbehoefte van 239 parkeerplaatsen. Bij de berekening in tabel 2 is nog geen rekening gehouden met aanwezigheidspercentages.

Tabel 2: Berekening Parkeervraag

Functie	CROW categorie	Eenheid	Max. parkeernorm	Parkeervraag
Wonen	Sociale huur tot 65 m ² bvo	126	0,2	25
Wonen	Huurwoning tussen 65 – 100 m ² bvo	26	0,5	13
Wonen	Koopwoning tussen 65 – 90 m ² bvo	64	0,5	32
Wonen	Koopwoning tussen 90 – 120 m ² bvo	134	0,6	80
Totaal wonen				151
Werken	Bedrijf arbeidsextensief	2.986 m ²	0,3 per 100 m ²	9
Werken	Commerciële dienstverlening	1.368 m ²	0,9 per 100 m ²	12
Horeca cat. 1	Cafe/bar/restaurant	283 m ²	4 per 100 m ²	11
Horeca cat. 3	Cafe/bar/restaurant	1.000 m ²	4 per 100 m ²	40
Maatsch.	Daklozenopvang	2.400 m ²	0,1 per 100 m ²	2
Maatsch.	Kinderdagverblijf	500 m ²	0,7 per 100 m ²	4
Zaalverhuur	Evenementenhal	1.150 m ²	3 per 100 m ²	35
Totaal niet-woon				88
Totaal				239

Op basis van artikel 7, lid 4 van de Beleidsregels Parkeernormen 2020 dient bij het bepalen van de autoparkeervraag tevens uitgegaan te worden van de geldende aanwezigheidspercentages zoals opgenomen in bijlage 3 van de Beleidsregels. Door het toepassen van aanwezigheidspercentages kan rekening worden gehouden met onder meer dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Uit de aanwezigheidspercentages valt bovendien af te leiden op welk moment sprake is van een piekmoment voor de ontwikkeling Energiepark. Onderstaande tabellen laat de aanwezigheid zien aan de hand van de aanwezigheidspercentages van de gemeente Leiden (artikel 7, lid 4 in samenhang met bijlage 3 van de Beleidsregels Parkeernormen Leiden 2020).

Tabel 3: Bezettingsgraad overige functies in aantal parkeerders naar aantal

	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop avond	Werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Kantoor/ bedrijven	9	9	0	0	0	0	0	0
Commerc. dienstv.	12	12	1	9	0	0	0	0
Horeca cat. 1	3	4	10	9	0	8	11	5
Horeca cat. 3	12	16	36	32	0	30	40	18
Verpleeg/Verzorging aanleunwoning	1	1	2	2	1	2	2	2
Verpleeg/Verzorging aanleunwoning	2	2	4	4	1	4	4	4
Bioscoop/ Theater / Podium	2	9	31	31	0	14	35	14
Totaal niet-woon functies	41	53	84	87	2	58	92	43

Naast de overige functies kan ook een dergelijk overzicht worden gemaakt voor de woonfuncties in het gebied. Omdat woonfuncties andere piekmomenten hebben dan de overige functies, zien we een duidelijk verschil tussen de twee tabellen. Daar waar de horeca juist zorgt voor piekmomenten op avonden en tijdens weekenddagen, zien we een andere verdeling voor woonfuncties:

Tabel 4: Bezettingsgraad woonfuncties in aantal parkeerders naar aantal

	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop avond	Werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Woningen bewoners	76	76	136	121	151	91	121	106
Woningen bezoekers	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal wonen	76	76	136	121	151	91	121	106

Het piekmoment voor de woonfuncties bevindt zich op werkdagnacht, omdat veel bewoners dan thuis zullen zijn en parkeerplaatsen dan dus bezet zijn. Voor de totale ontwikkeling Energiepark is uitgaande van de aanwezigheidspercentages de werkdagavond maatgevend met een totaal van 220 (totaal van 84 en 136) maximaal benodigde parkeerplaatsen. Dit is iets lager dan de berekende maximale normatieve parkeervraag. Volledigheidshalve wordt hier nogmaals opgemerkt dat het hier een maximale parkeervraag betreft, maar dat conform het gemeentelijk beleid een parkeernorm gelijk aan 0 ook volstaat.

Parkeercapaciteit

In de bestaande situatie zijn in het projectgebied in totaal 223 parkeerplaatsen aanwezig:

- 104 openbare parkeerplaatsen; en
- 119 privéparkeerplaatsen behorende tot bestaande functies zoals het Servicepunt, Kantoor Sleutels en Kantoor Stadsbouwhuis.

Bij de herontwikkeling van het gebied komen 68 van de 104 openbare parkeerplaatsen te vervallen en komen ook alle 119 privéparkeerplaatsen te vervallen. Gedurende de herontwikkeling zullen privéparkeerplaatsen en openbare parkeerplaatsen (weer) een plek krijgen in het gebied.

De ontwikkelende partij gaat op dit moment uit van de realisatie van 38 parkeerplaatsen in deelgebied E en 62 parkeerplaatsen in deelgebied J, wat een totaal maakt van 100 parkeerplaatsen. Alle parkeerplaatsen zijn voor de woningen en privaat.. Er blijven ook 36 bestaande parkeerplaatsen in de openbare ruimte behouden. In totaal zijn hierdoor na herontwikkeling 136 parkeerplaatsen beschikbaar. Gelet op voorgaande in relatie tot de maximale parkeernorm (en de minimale parkeernorm van 0) wordt voldaan aan de gemeentelijke beleidsregels ten aanzien van parkeren. De ontwikkeling voldoet immers aan de parkeereis als er onder de maximumgrens van parkeerplaatsen wordt gebleven.

Compenseren van de te vervallen openbare parkeerplaatsen

Openbare parkeerplaatsen die worden verwijderd moeten gecompenseerd worden conform de beleidsregels van de gemeente Leiden (Artikel 2, lid 2). Op basis van de uitzonderingsregels kan van deze compensatie worden afgeweken als er sprake is van een ruimtelijke activiteit in de binnenstad (Artikel 11, lid 4, sub a. Van deze afwijkmogelijkheid zal gebruik worden gemaakt.

Parkeerbehoefte auto - ontwikkelplan

In het "Ontwikkelplan Energiepark e.o., samen maken we de buurt" d.d. februari 2021 is door de ontwikkelende partijen ook een visie op mobiliteit gegeven. Hieruit volgt dat het bevorderen van lichamelijke beweging voorop staat. Er wordt naar gestreefd auto's zoveel mogelijk uit het gebied en uit het zicht te houden. Parkeervoorzieningen worden geminimaliseerd, zodat toekomstige bewoners en gebruikers eerder geneigd zijn te kiezen voor het openbaar vervoer, de fiets of een deelauto. De ontwikkelende partijen achten bewonersparkeren cruciaal voor een succesvolle gebiedsontwikkeling. Bewoners krijgen geen gemeentelijke parkeervergunningen voor parkeren in de openbare ruimte en dienen te parkeren op eigen parkeerplaatsen. Het beoogd woonprogramma en de toekomstige doelgroepen vragen echter om mobiliteit en daarbij een passend parkeerprogramma.

Op basis van het woonprogramma en de doelgroepen is door de ontwikkelende partijen marktonderzoek uitgevoerd om de parkeerbehoefte van toekomstige bewoners te beoordelen. Conclusie is dat een parkeernorm van 0,3 nodig is in het Energiepark. Deze parkeerplaatsen zijn altijd uit het zicht onttrokken. De te realiseren parkeerplekken worden ook ingezet voor deelmobiliteit.

Zoals in dit onderzoek al onder 'Parkeerbehoefte auto – maximale planologische invulling' is beschreven, is het hanteren van een parkeernorm van 0,3 passend binnen de gemeentelijke beleidsregels. Een dergelijke parkeernorm past binnen de maximale parkeernorm op basis van de beleidsregels en van een minimum parkeernorm is geen sprake.

Parkeerbehoefte - fiets

Naast autoparkeren moet er bij nieuwe ontwikkelingen ook rekening worden gehouden met fietsparkeren. Fietsparkeren wordt vaak pas op een later moment geconcretiseerd, als de plannen verder zijn uitgewerkt en het duidelijk is hoe fietsparkeren in het gebied precies een plek kan krijgen. Het maken van berekeningen voor fietsparkeren zal dan ook op een later moment nog moeten worden geconcretiseerd. Dat een dergelijke toetsing ook daadwerkelijk plaatsvindt, is geborgd in het bestemmingsplan 'Verbrede reikwijdte Energiepark e.o.'. In dit onderzoek wordt de uitvoerbaarheid van het plan inzichtelijk /

aannemelijk gemaakt. Voor fietsparkeren geldt een minimale norm in plaats van een maximale norm bij het autoparkeren. Men dient de fietsparkeereis volledig op te lossen op het eigen terrein.

Aan de hand van de Beleidsregels Parkeernormen Leiden 2020 is het wel mogelijk een inschatting te maken van het benodigd aantal fietsparkeerplaatsen in het Energiepark. Dit geeft de ontwikkelende partijen een beeld bij de opgave die hen nog te wachten ligt op het gebied van fietsparkeren. Voor sociale huurwoningen hebben we het aantal fietsen per woning bepaald op twee per woning (minimum) en voor overige woningen gaan we uit van gemiddeld 2,75 plaatsen per woning (3 kamerwoning, inclusief bezoekersparkeren).

Tabel 5: Parkeervraag fiets

Functie	CROW categorie	Eenheid	Fietsparkeernorm	Parkeervraag
Wonen	Sociale huur	126	2 per woning	252
Wonen	Huurwoning	224	2,75 per woning	616
Werken	Bedrijf arbeidsextensief	2.986 m ²	0,5 per 100 m ²	15
Werken	Commerciële dienstverlening	1.368 m ²	2,9 per 100 m ²	12
Horeca cat. 1	Cafe/bar/restaurant	283 m ²	10 per 100 m ²	28
Horeca cat. 3	Cafe/bar/restaurant	1.000 m ²	10 per 100 m ²	100
Maatsch.	Daklozenopvang (60 kamers)	2.400 m ²	1,2 per kamer	72
Maatsch.	Kinderdagverblijf (10 klaslokalen)	500 m ² bvo	1 per medewerker	10
Zaalverhuur	Evenementenhal	1.150 m ² bvo	1,1 per 100 m ²	13
Totaal				1.118

Parkeercapaciteit fiets

Het is op dit moment nog niet duidelijk hoe deze fietsparkeerplaatsen precies worden gerealiseerd in dit gebied, maar toch wordt fietsparkeren in dit onderzoek alvast meegenomen. Voor de ontwikkeling is een bestemmingsplan met verbrede reikwijdte opgesteld. De komende 15 jaar worden de plannen voor herontwikkeling binnen dit bestemmingsplan verder geconcretiseerd als ook het onderdeel fietsparkeren. Uit het "Ontwikkelplan Energiepark e.o., samen maken we de buurt" d.d. februari 2021 volgt dat de ontwikkelende partijen voornemens zijn voor bewoners inpandige fietsenstallingen te realiseren, gepositioneerd naast entrees en openbare ruimte met fietspaden. Stallingsruimten voor bezoekers van bewoners zijn ook te vinden in de openbare ruimte, vlakbij de entrees van de gebouwen

In het bestemmingsplan is een voorwaardelijke verplichting opgenomen waarmee wordt geborgd dat er voldoende fietsparkeerplekken moeten worden gerealiseerd. Wij zien op dit gebied geen problemen voor de verdere planvorming. Belangrijk voor de verdere planvorming is wel dat rekening wordt gehouden met een acceptabele loopafstand vanuit een woning naar een fietsparkeerplaats van 400 meter, zoals opgenomen in het parkeerbeleid van Leiden. Hier mag bij de realisatie niet van afgeweken worden. Uit het "Ontwikkelplan Energiepark e.o., samen maken we de buurt" d.d. februari 2021 volgt dat aan deze acceptabele loopafstanden zal worden voldaan.

CONCLUSIES & AANBEVELINGEN

Op basis van dit mobiliteitsonderzoek concluderen wij dat er op het gebied van verkeersafwikkeling en parkeren geen problemen ontstaan bij de ontwikkeling van het Energiepark. Per onderwerp lichten wij de belangrijkste conclusies hieronder nogmaals duidelijk toe.

Conclusie verkeersgeneratie en verkeersafwikkeling

Voor de kruispunten Langegracht – Molenwerf – Lammermarkt en Langegracht – Energiepark moet voor 2030 een oplossing worden gecreëerd zodat de kruispunten de verkeersstromen op een goede manier af kunnen wikkelen. Dit valt buiten de scope van het project Energiepark en de ontwikkeling van het Energiepark heeft slechts beperkte invloed op de problemen bij de kruispunten. De problemen op de kruispunten ontstaan al zonder herontwikkeling van het Energiepark. Behoudens de problemen op de eerder genoemde kruispunten brengt de ontwikkeling van het Energiepark geen problemen mee op het gebied van verkeersgeneratie en verkeersafwikkeling.

Conclusie autoparkeren

Het huidige beleid van de gemeente Leiden (Beleidsregels Parkeernormen Leiden 2020) stelt dat de ontwikkeling van het Energiepark ook mogelijk zou zijn zonder de toevoeging van autoparkeerplaatsen. Op dit moment is in de plannen opgenomen dat er in de toekomstige situatie sprake zal zijn van 136 autoparkeerplaatsen, waarmee de ontwikkeling ruim blijft onder de vastgestelde maximum parkeernorm van 239 plaatsen. Bovendien gaat het hier om een worst-case scenario en bestaat altijd de mogelijkheid om af te wijken van de parkeereis, zolang het maximum niet overschreden wordt. Het ontwikkelplan gaat vooralsnog uit van een parkeernorm van 0,3. Een dergelijke norm past binnen de maximale parkeernorm op basis van de beleidsregels en van een minimum parkeernorm is geen sprake.

Conclusie fietsparkeren

Een eerste schatting van het aantal te realiseren fietsparkeerplaatsen is in dit onderzoek gemaakt en de verdere uitwerking van fietsparkeren wordt gedurende de planperiode verder geconcretiseerd. Wij concluderen in dit onderzoek in ieder geval wel dat fietsparkeren tijdens de planvorming voldoende wordt meegenomen. Een voorwaardelijke verplichting in het bestemmingsplan borgt dat het beleid van de gemeente Leiden in acht wordt genomen en er voldoende fietsparkeerplaatsen worden gerealiseerd voor bewoners en bezoekers van het gebied.

COLOFON

© XTNT EXPERTS IN TRAFFIC AND TRANSPORT | Utrecht 2022

Niets uit deze uitgave mag worden veeleenvoudigd en/of openbaar gemaakt worden door middel van druk, scan, fotokopie of op welke wijze dan ook, zonder voorafgaande toestemming van XTNT.

Titel	Mobiliteitsonderzoek Energiepark Leiden
Samengesteld door	Jelmer van Herpen Bats Nuimer Matthijs van Orsouw
Projectnaam	Herontwikkeling Energiepark Leiden
Projectnummer	244-256
Datum	21 oktober 2022
Bestandsnaam	Mobiliteitsonderzoek Energiepark Leiden
Contactadres voor deze publicatie	XTNT Experts in Traffic and Transport Daalseplein 101 Postbus 51 3500 AB UTRECHT

Verkeer en vervoer is ons vak. De boel in beweging zetten onze passie.

Beweging zorgt voor vooruitgang, verbinding en ontmoeting. Maar hoe vind je de juiste oplossingen in een wereld van steeds complexere mobiliteit? Dat vereist een bijzondere manier van kijken. De kracht van XTNT is een frisse, open blik. We zitten dicht op de mensen om te snappen wat ze nodig hebben en zoomen uit om de verbinding te zien. Pas dan kan je de puzzel leggen en vind je de passende aanpak.

We zijn een mensenbedrijf met een goede thuishaven voor onze medewerkers. Vanuit die veilige basis durven we net wat meer: een gekke gedachte of scherpe reflectie. Het ontdekken van nieuwe mogelijkheden is wat ons uniek maakt. Dat doen we met onze opdrachtgevers, partners, elkaar en de samenleving. Want complexe problemen los je niet alleen op, dat doe je samen.

We helpen de boel in beweging te zetten. Met onze partners verkennen we nieuwe wegen, we ondersteunen onze opdrachtgevers zodat zij hun initiatieven succesvol van de grond krijgen en we stimuleren reizigers om andere keuzes te maken om op hun bestemming te komen. We bouwen mee aan een meer verbonden wereld waarin iedereen zich vrij kan bewegen.