

1. Aanleiding

Voor de locatie Driemaster is een stedenbouwkundig plan opgesteld. In de huidige situatie is er een kinderdagopvang (FloreoKids, voorheen SKL), appartementen en een zorgcentrum (Philadelphia). Tevens was er een basisschool op het terrein die inmiddels gesloopt is. In het plan maakt de school en de kinderdagopvang ruimte voor woningen en uitbreiding van het zorgcentrum. Door de wijziging van gebruik zal ook de parkeerbehoefte wijzigen. Om de parkeersituatie te beoordelen is de toekomstige parkeerbehoefte inzichtelijk gemaakt, tevens is gekeken naar de wegenstructuur.

Parkeerbeleid Leiderdorp

Parkeernormen

Om inzicht te krijgen in de parkeerbehoefte wordt gebruik gemaakt van parkeernormen. Deze parkeernormen zijn recent opnieuw vastgesteld in het Addendum Parkeerbeleidsplan [Leiderdorp, maart 2016] dat het Parkeerbeleidsplan uit 2012 aanvult. De parkeernormen van het Addendum Parkeerbeleidsplan komen overeen met die uit het Parkeerbeleidsplan 2012 en zijn aangevuld met extra parkeernormen voor sociale huurwoningen. Hierdoor kan voor sociale huurwoningen een lagere parkeernorm gehanteerd worden dan voorheen.

Toekomstige groei automobilititeit

Leiderdorp houdt in haar parkeernormen voor nieuw bouwlocaties rekening met de toekomstige parkeerbehoefte ten gevolge van toenemende automobilititeit [Leiderdorp, april 2012]. In het Parkeerbeleidsplan 2012 en het Addendum Parkeerbeleidsplan wordt daarom onderscheidt gemaakt in parkeernormen exclusief en inclusief extra reservering. Voor woningen bedraagt de extra reservering 0,2 pp per woning. Het is mogelijk om de parkeerplaatsen ten behoeve van de extra reservering in eerste instantie uit te voeren als groen. Deze parkeerplaatsen dienen stedenbouwkundig en bestemmingsplantechnisch zo te worden ingepast dat deze locaties in de toekomst kunnen worden omgezet naar parkeerplaatsen.

Afkopen parkeerplaatsen

Wanneer de ontwikkelaar de extra reservering niet meteen aanlegt op eigen terrein dan dienen deze te worden voorzien in de openbare publieke ruimte. De ontwikkelaar dient daarbij aan te wijzen op welke plekken de parkeerplaatsen gerealiseerd zouden kunnen worden en dient per parkeerplaats een afkoopsom te betalen. Op deze manier ligt het initiatief en uitvoering bij de gemeente om de parkeerplaatsen in de toekomst daadwerkelijk te realiseren en zijn daarvoor tevens financiële middelen beschikbaar. De afkoopsom wordt elk jaar door het college vastgesteld, voor 2016 bedraagt de afkoopsom 8.000 euro per parkeerplaats [Leiderdorp, maart 2016].

2. Locatie

De locatie die wordt ontwikkeld wordt aan drie zijden begrensd door respectievelijk het Engelendaal, Vronkenlaan en de Lijnbaan. Binnen deze locatie wordt afgezien van het appartementencomplex parallel aan de Engelendaal, een deel van het kinderdagverblijf en de appartementen ten zuiden van zorgcentrum Philadelphia elk gebouw of gesloopt of uitgebreid, zoals te zien is door figuur 1 met figuur 2 te vergelijken.

Het bestaande appartementencomplex langs het Engelendaal zijn koopwoningen en bevat 50 woningen (huisnummer 4 t/m 102, alleen evennummers). Onder het appartementencomplex zijn 13 garageboxen aanwezig met een oprit. Volgens het Parkeerbeleidsplan wordt een garage met oprit gerekend als 1 parkeerplaats, aangezien de garagebox ook gebruikt kan worden voor andere doeleinden dan parkeren. Daarnaast zijn er 19 openbare parkeerplaatsen aanwezig aan de straat voor het complex. Tevens is er een parkeerterrein aan de achterzijde van het appartementencomplex aan de Houtschans. Aangezien de Houtschans aansluit op het Engelendaal zal er door die bewoners geparkeerd worden op de Houtschans en niet op dit parkeerterrein. Het parkeerterrein zal daarom gebruikt worden door het appartementencomplex parallel aan het Engelendaal. Het parkeerterrein heeft 28 parkeerplaatsen. Hiermee komt de totale capaciteit op 60 parkeerplaatsen.

Het is niet bekend wat de parkeernormen waren ten tijden van de realisatie van het appartementencomplex zodat niet exact achterhaald kan worden hoeveel parkeerplaatsen er voor het complex zijn gebouwd. Om toch een parkeerbehoefte te bepalen is aangesloten bij de parkeernormen uit het Parkeerbeleidsplan. Aangenomen wordt dat het complex bestaat uit koopwoningen met een WOZ-waarde van lager dan 250.000 euro. Hiervoor geldt de parkeernorm voor *woningen goedkoop* waarvoor een parkeernorm van 1,2 pp/woning geldt. Op basis van de 50 aanwezige woningen komt de parkeerbehoefte uit op 60 parkeerplaatsen.

Op basis van bovenstaande wordt geconcludeerd dat in de parkeerbehoefte van het huidige appartementencomplex parallel aan het Engelendaal wordt voorzien door het parkeerterrein en de parkeervoorzieningen ter hoogte van het complex.

Parkeerbehoefte ontwikkeling

Door bovenstaande conclusie is het uitgangspunt dat de parkeerbehoefte voor de ontwikkeling van de Driemaster in het rode gebied van figuur 2 inzichtelijk moet worden gemaakt en gefaciliteerd dient te worden. Voor functies die buiten dit gebied liggen zijn reeds andere parkeergelegenheden aanwezig.

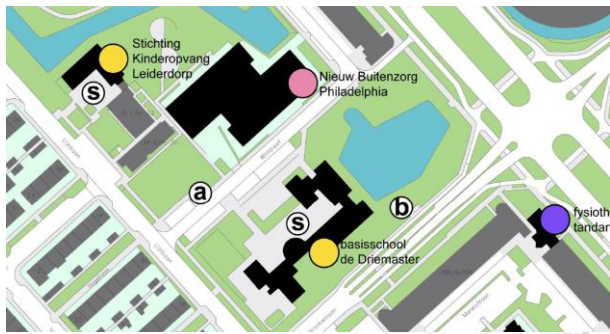


Fig 1. Huidige situatie



Fig 2. Beoogde situatie, de parkeerbehoefte voor ontwikkeling dient binnen rode gebied te worden opgevangen.

3. Toekomstige parkeerbehoefte

Op de locatie Driemaster is er het voornemen om circa 92 tot 98 huurwoningen te realiseren, een zorgcentrum voor 50 cliënten waar ook dagbesteding plaatsvindt. Tevens worden de appartementen die in de huidige situatie ten zuiden van het Philadelphia liggen behouden en ook een gedeelte van de kinderdagopvang van Floreokids blijft actief op de locatie. Middels parkeernormen is de parkeerbehoefte van deze (nieuwe) functies inzichtelijk gemaakt.

Bestaande appartementen

Ten zuiden van het zorgcentrum van Philadelphia staat een bestaand gebouw met appartementen. Dit gebouw wordt geïntegreerd in het ontwikkelde gebied. Het gaat om in totaal 16 koopwoningen met een WOZ-waarde van lager dan 250.000 euro. Deze woningen vallen hiermee in de categorie *woningen goedkoop* van de parkeernormen, waarvoor een parkeernorm van 1,2 pp/woning geldt. Voor 16 woningen komt de parkeerbehoefte uit op afgerond 20 parkeerplaatsen.

In de parkeerbehoefte van de bestaande woningen zal in de huidige situatie al voorzien worden. Zo zijn in de huidige situatie aan de Lijnbaan ter hoogte van de bestaande

appartementen 13 parkeerplaatsen aanwezig. Ook aan de andere zijde van de Lijnbaan zijn parkeerplaatsen aanwezig die vlakbij de woningen liggen, maar buiten het gedefinieerde rode gebied vallen dat is opgenomen in figuur 2. Doordat de appartementen al bestaan en hiervoor in de directe omgeving parkeerplaatsen aanwezig zijn is het uitgangspunt dat de 13 parkeerplaatsen in het rode gebied voldoende is om te voorzien in de parkeerbehoefte van de appartementen. Daarom is in tabel 2 voor de bestaande appartementen een parkeerbehoefte van 13 parkeerplaatsen opgenomen.

Bestaand kinderdagverblijf

Naast de bestaande woningen is er ook een kinderdagverblijf van Floreokids dat ook in de toekomst actief zal zijn op deze locatie. De parkeervraag van een kinderdagverblijf is afhankelijk van het maximaal gelijktijdig aanwezig aantal werknemers en het halen en brengen van kinderen. Bekend is dat er momenteel 3 groepen van 16 kinderen zijn en één groep van 12 kinderen. Voor deze groepen zijn er 11 begeleiders aanwezig. In het voorjaar van 2017 zal tevens een nieuwe groep in de ochtend starten van maximaal 14 kinderen en 2 begeleiders. Hiermee komt het totaal aantal kinderen uit op maximaal 74 kinderen en 13 begeleiders.

Voor de begeleiders geldt een parkeernorm van 0,7 pp/arbeidsplaats. Voor 13 begeleiders komt de parkeerbehoefte uit op 9,1 parkeerplaatsen. Voor het halen- en brengen van kinderen bij een kinderdagverblijf is het Parkeerbeleidsplan de formule opgenomen voor het aantal parkeerplaatsen voor halen- en brengen: *aantal kinderen x % leerlingen met de auto x reductiefactor parkeerduur x reductiefactor aantal kinderen per auto*. Doordat locatiespecifieke informatie ontbreekt wordt aangesloten bij de normgetallen uit het Parkeerbeleid die gebaseerd zijn op landelijke kencijfers van CROW, zie tabel 1.

	% kinderen met de auto	Reductiefactor parkeerduur	Reductiefactor aantal kinderen per auto
Kinderdagverblijf	65%	0,25	0,75

Tab 1. normgetallen voor bepalen aantal parkeerplaatsen halen- en brengen

Op basis van de formule zijn er $(74 \cdot 0,65 \cdot 0,25 \cdot 0,75 =)$ 9 parkeerplaatsen nodig voor het halen- en brengen van de kinderen naar het kinderdagverblijf. Hiermee komt het totaal aantal parkeerplaatsen ten behoeve van het kinderdagverblijf uit op $(9,1 + 9 =)$ 18,1 parkeerplaatsen.

Huurwoningen

De huurwoningen die worden mogelijk gemaakt worden deels door Syntrus Achmea en deels door Rijnhart Wonen gerealiseerd. Bekend is dat Syntrus Achmea 49 huurwoningen in de vrije huur sector realiseert en Rijnhart Wonen 49 sociale huurwoningen. Van deze 49 woningen zijn 12 woningen zogenaamde Tiny houses. Tiny houses zijn kleine woningen van circa 30 m² die speciaal gericht zijn op een doelgroep die vanwege hun achtergrond enige begeleiding nodig hebben om zelfstandig te kunnen wonen. Verwacht wordt dat deze groep door hun achtergrond ook andere mobiliteitspatronen hebben waardoor onder andere het autobezit en gebruik lager ligt dan gemiddeld. De 12 Tiny houses worden als pilot in het

project meegenomen. Wanneer de pilot niet succesvol is dan kunnen de 12 Tiny houses eventueel worden samengevoegd zodat er 6 sociale huurwoningen mogelijk zijn. In dat geval zijn er in totaal 43 sociale huurwoningen aanwezig van Rijnhart Wonen. Voor de parkeervraag zijn beide varianten doorgerekend.

Vrije sector huur

Voor de 49 huurwoningen in de vrije sector wordt uitgegaan dat deze een WOZ-waarde hebben onder de 250.000 euro, zodat de parkeernormen van toepassing is voor de categorie *Woningen goedkoop*. De parkeernorm inclusief de extra reservering voor nieuwe goedkope woningen bedraagt 1,4 parkeerplaatsen per woning. Dit komt voor 49 woningen neer op een parkeerbehoefte van 68,6 parkeerplaatsen.

Sociale huurwoningen

Voor de sociale huurwoningen is de verwachting dat deze vallen in de betaalbare huurklasse wat overeenkomt met een WOZ-waarde tussen de 130.000 en 250.000 euro waarvoor een parkeernorm van 1,2 parkeerplaatsen per woning geldt (inclusief de extra reservering). Wanneer dit voor alle 43 woningen zou gelden (zonder pilot) dan is de parkeerbehoefte 51,6 parkeerplaatsen.

In de variant met pilot gaat het om 37 sociale huurwoningen en 12 Tiny houses. Voor de 37 huurwoningen geldt de parkeernorm van 1,2 (inclusief reservering) zodat de parkeerbehoefte uitkomt op 44,4 parkeerplaatsen. Voor Tiny houses heeft de gemeente Leiderdorp geen aparte parkeernorm. Wel zijn er parkeernormen voor sociale huurwoningen goedkoop en voor kamerbewoning. Daarbij zijn sociale huurwoningen goedkope huurwoningen waarvan de WOZ-waarde lager ligt dan 130.000 euro. Een kamer is een onzelfstandige woonruimte waarbij badkamer en keuken gedeeld wordt met andere bewoners. Aangezien Tiny houses zelfstandige woonruimtes zijn is aangesloten bij de parkeernorm voor sociale huurwoningen goedkoop waarvoor een parkeernorm geldt van 1,1 pp per woning (inclusief reservering). Opgemerkt wordt dat deze parkeernorm waarschijnlijk voor de doelgroep aan de hoge kant is, maar bij gebrek aan specifieke parkeernormen wordt hiermee gerekend. Hiermee komt de parkeerbehoefte voor 12 Tiny houses uit op 13,2 parkeerplaatsen.

Ofwel de parkeerbehoefte zonder Tiny houses is 51,6 parkeerplaatsen, met de pilot van Tiny houses komt de parkeerbehoefte uit op 57,6 parkeerplaatsen, zie ook in overzichtstabel 2.

Woonzorgcomplex Philadelphia

De huidige zorgunits van Philadelphia van de Merelstraat en de Wilddreef worden samengevoegd op de Wilddreef. In totaal zullen er 50 cliënten op de locatie Wilddreef worden opgenomen. Er wordt vanuit gegaan dat elke cliënt een eigen kamer heeft, zodat er 50 kamers aanwezig zijn. Om deze kamers te realiseren zal Floreokids (voorheen SKL) uit het pand gaan.

Voor zorgvoorzieningen wordt er in de parkeernormen onderscheidt gemaakt in zelfstandige en onzelfstandige woningen. Aangezien de kamers onderdeel zijn van het zorgcentrum is aangesloten bij parkeernormen die gelden voor onzelfstandige woningen (zorgcentrum). Het

gaat dan om inwoners met een lichamelijke en/of geestelijke problemen en een verminderde zelfredzaamheid die een beperkte (auto)mobiliteit hebben. Voor een zorgcentrum bedraagt de parkeernorm 0,7 parkeerplaatsen per wooneenheid (inclusief de extra reservering) [Leiderdorp, 2012]. Dit gaat om parkeren voor medewerkers, bezoekers en externe hulpverleners. Met 50 kamers komt de parkeerbehoefte uit op 35 parkeerplaatsen.

Dagopvang

Naast het woonzorgcomplex wordt een locatie voor dagopvang ontwikkeld. Op deze locatie vindt de dagbesteding plaats voor alleen de bewoners van het woonzorgcomplex.

Aangezien de dagopvang alleen bestemd is voor cliënten die op het woonzorgcomplex wonen en niet voor cliënten die van buitenaf komen zullen er geen extra verkeersbewegingen voor de dagopvang plaatsvinden.

Totale parkeerbehoefte

In tabel 2 is de totale parkeerbehoefte met de pilot van Tiny houses weergegeven, deze komt uit op afgerond 193 parkeerplaatsen. In tabel 3 is de totale parkeerbehoefte zonder de pilot weergegeven, deze komt uit op afgerond 187 parkeerplaatsen.

Functie	Eenheden	P-norm bestaand (obv tellingen)	P-norm nieuwbouw (incl. res.)	P-behoefte (excl. res.)	P-behoefte (incl. res.)
Bestaande appartementen	16	1,2	n.v.t.	13,0*	13,0*
Bestaande KDV – begeleiders	13	0,7	n.v.t.	9,1	9,1
Bestaande KDV - kinderen halen/brengen	74	Zie formule	n.v.t.	9,0	9,0
Nieuwe huurwoningen vrije sector	49	1,2	1,4	58,8	68,6
Sociale huurwoningen	37	1	1,2	37	44,4
Sociale huurwoningen – Tiny houses	12	0,9	1,1	10,8	13,2
Philadelphia nieuwe zorgwoningen	50	0,6	0,7	30,0	35,0
Dagbesteding	n.v.t.	0,8	0,9	0,0	0,0
Totaal (excl. dagbesteding)				167,7	192,3
Totaal afgerond op gehele (excl. dagbesteding)				168	193

* parkeerbehoefte bestaande appartementen dat binnen rode gebied valt, zie kopje “bestaande appartementen”

Tabel 2. Parkeerbehoefte ontwikkeling met pilot Tiny houses

Functie	Eenheden	P-norm bestaand (obv tellingen)	P-norm nieuwbouw (incl. res.)	P-behoefte (excl. res.)	P-behoefte (incl. res.)
Bestaande appartementen	16	1,2	n.v.t.	13,0*	13,0*
Bestaande KDV – begeleiders	13	0,7	n.v.t.	9,1	9,1
Bestaande KDV - kinderen halen/brengen	74	Zie formule	n.v.t.	9,0	9,0
Nieuwe huurwoningen vrije sector	49	1,2	1,4	58,8	68,6
Sociale huurwoningen	43	1	1,2	43	51,6

Philadelphia nieuwe zorgwoningen	50	0,6	0,7	30,0	35,0
Dagbesteding	n.v.t.	0,8	0,9	0,0	0,0
Totaal (excl. dagbesteding)				162,9	186,3
Totaal afgerond op gehele (excl. dagbesteding)				163	187

** parkeerbehoefte bestaande appartementen dat binnen rode gebied valt, zie kopje "bestaande appartementen"*

Tabel 3. Parkeerbehoefte ontwikkeling zonder pilot Tiny houses

Dubbelgebruik

Tabellen 2 en 3 geven een overzicht van de parkeerbehoefte van de verschillende functies op het terrein. Door de verschillende karakteristieken van de functies zal de parkeerbehoefte echter plaatsvinden op verschillende momenten van de dag. Hierdoor is dubbelgebruik van parkeerplaatsen mogelijk. Op basis van aanwezigheidspercentages is nagegaan hoeveel parkeerplaatsen er per functie nodig zijn naar moment van de dag. Daarbij is voor het woonzorgcomplex van Philadelphia aangesloten bij de aanwezigheidspercentages voor Sociaal Medisch uit het Parkeerbeleidsplan. Voor het kinderdagverblijf is aangesloten bij de aanwezigheidspercentages voor dagonderwijs.

In tabel 4 zijn de aanwezigheidspercentages opgenomen. In tabel 5 tot en met 8 is de parkeerbehoefte met dubbelgebruik weergegeven, waarbij in tabellen 5 en 6 de parkeerbehoefte exclusief toekomstige reservering is opgenomen en in tabel 7 en 8 inclusief toekomstige reservering.

Functie	werkdag			Koop avond	zaterdag		zondag
	ochtend	middag	avond		middag	avond	
Woningen	50%	60%	100%	90%	60%	60%	70%
Sociaal Medisch	100%	100%	30%	15%	15%	5%	5%
Dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%

Tabel 4. Aanwezigheidspercentages per functie

Functie	Zonder dubbelgebruik	Met dubbelgebruik (excl. Reservering)						
		werkdag			Koop avond	zaterdag		zondag
	P-behoefte (excl. res.)	ochtend	middag	avond		middag	avond	middag
Bestaande appartementen	13,0	6,5	7,8	13,0	11,7	7,8	7,8	9,1
Bestaande KDV – begeleiders	9,1	9,1	9,1	0	0	0	0	0
Bestaande KDV - kinderen halen/brengen	9,0	9,0	9,0	0	0	0	0	0
49 Nieuwe huurwoningen	58,8	29,4	35,3	58,8	52,9	35,3	35,3	41,2
37 Sociale huurwoningen	37,0	18,5	22,2	37,0	33,3	22,2	22,2	25,9
12 Sociale huurwoningen – Tiny houses	10,8	5,4	6,5	10,8	9,7	6,5	6,5	7,6
Philadelphia nieuwe zorgwoningen	30	30,0	30,0	9,0	4,5	4,5	1,5	1,5
Dagbesteding	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Totaal	167,7	107,9	119,9	128,6	112,1	76,3	73,3	85,2
Totaal (afgerond op gehele)	168	108	120	129	113	77	74	86

Tabel 5. Parkeerplaatsen met dubbelgebruik en pilot met Tiny houses, exclusief toekomstige reservering

Functie	Zonder dubbelgebruik	Met dubbelgebruik (excl. Reservering)						
		werkdag			Koop avond	zaterdag		zondag
	P-behoefte (excl. res.)	ochtend	middag	avond		middag	avond	middag
Bestaande appartementen	13,0	6,5	7,8	13,0	11,7	7,8	7,8	9,1
Bestaande KDV – begeleiders	9,1	9,1	9,1	0	0	0	0	0
Bestaande KDV - kinderen halen/brengen	9,0	9,0	9,0	0	0	0	0	0
49 Nieuwe huurwoningen	58,8	29,4	35,3	58,8	52,9	35,3	35,3	41,2
43 Sociale huurwoningen	43,0	21,5	25,8	43,0	38,7	25,8	25,8	30,1
Philadelphia nieuwe zorgwoningen	30	30,0	30,0	9,0	4,5	4,5	1,5	1,5
Dagbesteding	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Totaal	162,9	105,5	117,0	123,8	107,8	73,4	70,4	81,9
Totaal (afgerond op gehele)	163	106	117	124	108	74	71	82

Tabel 6. Parkeerplaatsen met dubbelgebruik en zonder pilot Tiny houses, exclusief toekomstige reservering

Functie	Zonder dubbelgebruik	Met dubbelgebruik (incl. Reservering)						
		werkdag			Koop avond	zaterdag		zondag
	P-behoefte (incl. res.)	ochtend	middag	avond		middag	avond	middag
Bestaande appartementen	13,0	6,5	7,8	13,0	11,7	7,8	7,8	9,1
Bestaande KDV – begeleiders	9,1	9,1	9,1	0	0	0	0	0
Bestaande KDV - kinderen halen/brengen	9,0	9,0	9,0	0	0	0	0	0
49 Nieuwe huurwoningen	68,6	34,3	41,2	68,6	61,7	41,2	41,2	48,0
37 Sociale huurwoningen	44,4	22,2	26,6	44,4	40,0	26,6	26,6	31,1
12 Sociale huurwoningen – Tiny houses	13,2	6,6	7,9	13,2	11,9	7,9	7,9	9,2
Philadelphia nieuwe zorgwoningen	35,0	35,0	35,0	10,5	5,3	5,3	1,8	1,8
Dagbesteding	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Totaal	192,3	122,7	136,6	149,7	130,5	88,8	85,3	99,2
Totaal (afgerond op gehele)	193	123	137	150	131	89	86	100

Tabel 7. Parkeerplaatsen met dubbelgebruik met Tiny houses, inclusief toekomstige reservering

Functie	Zonder dubbelgebruik	Met dubbelgebruik (incl. Reservering)						
		werkdag			Koop avond	zaterdag		zondag
	P-behoefte (incl. res.)	ochtend	middag	avond		middag	avond	middag
Bestaande appartementen	13,0	6,5	7,8	13,0	11,7	7,8	7,8	9,1
Bestaande KDV – begeleiders	9,1	9,1	9,1	0	0	0	0	0
Bestaande KDV - kinderen halen/brengen	9,0	9,0	9,0	0	0	0	0	0
49 Nieuwe huurwoningen	68,6	34,3	41,2	68,6	61,7	41,2	41,2	48,0
43 Sociale huurwoningen	51,6	25,8	31,0	51,6	46,4	31,0	31,0	36,1
Philadelphia nieuwe zorgwoningen	35,0	35,0	35,0	10,5	5,3	5,3	1,8	1,8
Dagbesteding	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Totaal	186,3	119,7	133,0	143,7	125,1	85,2	81,7	95,0
Totaal (afgerond op gehele)	187	1120	133	144	126	86	82	95

Tabel 8. Parkeerplaatsen met dubbelgebruik zonder Tiny houses, inclusief toekomstige reservering

Uit de tabellen blijkt dat een werkdagavond maatgevend is. Uit de tabellen blijkt dat er in het plan met Tiny houses 129 parkeerplaatsen dienen te worden gerealiseerd en dat er voor de toekomst 150 parkeerplaatsen mogelijk moeten worden gemaakt. Wanneer geen Tiny houses worden gerealiseerd dan dienen er 124 parkeerplaatsen te worden gerealiseerd en voor de toekomst 144 parkeerplaatsen mogelijk worden gemaakt.

Dat betekent dat in het plan met pilot Tiny houses er $(150-129=)$ 21 parkeerplaatsen op de daarvoor aangewezen locatie uitgevoerd moeten kunnen worden (indien dat te zijner tijd wenselijk blijkt vanwege parkeertekorten). Zonder pilot Tiny houses gaat het om $(144-124=)$ 20 parkeerplaatsen die voorlopig als groen gehandhaafd blijven en in de toekomst mogelijk omgezet kunnen worden naar parkeerplaatsen.

Opgemerkt moet worden dat voor het kinderdagverblijf waarschijnlijk ook een gedeelte van de parkeerbehoefte tijdens begin werkdagavond aanwezig zal zijn aangezien er ouders zijn die kinderen ophalen na het werk. Echter zal aan het begin van de avond nog niet alle inwoners van de appartementen thuis zijn zodat hier ook dubbelgebruik mogelijk is.

4. Parkeercapaciteit en conclusie

In het ontwerp worden 127 parkeerplaatsen mogelijk gemaakt. Wanneer de pilot Tiny houses wordt uitgevoerd is de parkeerbehoefte 129 parkeerplaatsen, zodat er een rekenkundig tekort is van 2 parkeerplaatsen zonder toekomstige reservering. Omdat er geen aparte parkeernormen voor deze doelgroep is, is aangesloten bij de gangbare parkeernorm voor sociale huurwoningen goedkoop. De verwachting is echter dat gezien de achtergrond van deze doelgroep de (auto)mobiliteit lager is dan de parkeernorm, een rekenkundig tekort van 2 parkeerplaatsen acceptabel is.

Wanneer de pilot niet doorgaat of wordt gestopt en men van de 12 Tiny houses 6 sociale huurwoningen maken dan is de parkeerbehoefte 124 parkeerplaatsen en zijn 3 parkeerplaatsen extra aanwezig dan strikt noodzakelijk zou zijn in de situatie zonder toekomstige reservering.

Voor de toekomstige reservering worden 5 parkeerplaatsen gereserveerd aan de Lijnbaan en 20 aansluitend bij het parkeerterrein bij de Houtschansflat. Hiermee komt de reservering uit op 25 parkeerplaatsen. In totaal is de parkeercapaciteit daarmee $(127+25=)$ 152 parkeerplaatsen (incl. reservering), aangezien de pilot met Tiny houses een parkeerbehoefte heeft van 150 parkeerplaatsen en zonder pilot 144 parkeerplaatsen is er voldoende reservering aanwezig om de toekomstige parkeerbehoefte op te vangen.

5. Wegenstructuur

De wegenstructuur in de omgeving van de ontwikkeling wordt niet gewijzigd. Binnen het plan worden erftoegangswegen mogelijk gemaakt met een maximumsnelheid van 30 km/u. Op deze wegen wordt het fiets- en autoverkeer gemengd afgewikkeld. Het ontwerp van de wegen dient te voldoen aan het parkeerbeleid, waarbij voor haaks parkeren rekening dient te worden gehouden met 6 m rijbaan.

Om het parkeren mogelijk te maken wordt er langs de Wilddreef 15 langsparkeervakken gemaakt. Tevens komen er twee straten met haaksparkeren aangelegd, waarvan er één doodlopend is. Bij de doodlopende straat zullen de parkeerplaatsen aan het einde niet optimaal gebruikt kunnen worden.

Gemeente Leiderdorp

Rik Verhoeven, beleidsmedewerker verkeer.

December 2016 met update 1 februari 2018