

1. Aanleiding

De initiatiefnemer is voornemens om woningen te realiseren aan de Doeslaan 40. Als gevolg hiervan komt de huidige bedrijfsfunctie met bedrijfswoning te vervallen en wijzigt de parkeervraag alsook het maatgevende aanwezigheidspercentage. Conform het Parkeerbeleidsplan 2012 en het Addendum Parkeerbeleidsplan uit 2016 dient te worden aangetoond of er in de nieuwe situatie sprake is van voldoende parkeercapaciteit. Hiervoor dient een sluitende parkeerbalans te worden opgesteld. Voorliggend memo beschrijft in paragraaf 2 kort het parkeerbeleid en doet in paragraaf 3 en 4 een voorzet van de parkeervraag en de voor de functiewijziging beschikbare parkeercapaciteit, beide kunnen als input worden gebruikt voor de parkeerbalans.

2. Parkeerbeleid Leiderdorp

In deze paragraaf worden een aantal aandachtspunten uit het parkeerbeleid benoemd. Dit is geen totaal overzicht, hiervoor dient het Parkeerbeleid uit 2012 en het Addendum Parkeerbeleid uit 2016 geraadpleegd te worden. Beide stukken zijn te raadplegen op www.leiderdorp.nl/verkeer

Parkeernormen

Om inzicht te krijgen in de parkeervraag wordt gebruik gemaakt van parkeernormen. Deze parkeernormen zijn vastgesteld in het Addendum Parkeerbeleidsplan [Leiderdorp, maart 2016] dat het Parkeerbeleidsplan uit 2012 actualiseert. De parkeernormen van het Addendum komen overeen met die uit het Parkeerbeleidsplan 2012 en zijn aangevuld met extra parkeernormen voor sociale huurwoningen.

Toekomstige groei automobilititeit

Leiderdorp houdt in haar parkeernormen voor nieuw functies rekening met de toekomstige parkeerbehoefte ten gevolge van toenemende automobilititeit [Leiderdorp, april 2012]. In het Parkeerbeleidsplan 2012 en het Addendum Parkeerbeleidsplan wordt daarom onderscheid gemaakt in parkeernormen exclusief en inclusief extra reservering. Voor woningen bedraagt de extra reservering 0,2 pp per woning. Het is in dit geval niet mogelijk om de parkeerplaatsen ten behoeve van de extra reservering in eerste instantie uit te voeren als groen.

Afkopen parkeerplaatsen

Het afkopen van parkeerplaatsen is bij dit plan niet mogelijk.

3. Toekomstige parkeervraag

Zoals gemeld dienen de parkeernormen uit het Addendum gehanteerd te worden om de toekomstige parkeervraag te bepalen. De te hanteren parkeernorm is afhankelijk van de WOZ-waarde van de woning. Er wordt gerekend met dure, middeldure of goedkope woningen. De grenzen liggen op € 350.000,-- respectievelijk € 250.000,-- voor de vastgestelde WOZ-waarde. Deze normen zijn gebaseerd op kencijfers van het CROW en gekalibreerd op de Leiderdorpse situatie, zie tabel 1.

Gezien de omvang van de woningen en de omgeving (direct aan het water) lijkt een parkeernorm voor woningen middeldure of duur van toepassing. De initiatiefnemer heeft aangegeven 1 dure en 2 middeldure woningen te realiseren. Hiermee komt de parkeervraag inclusief reservering uit op $(1,8+1,6+1,6=)$ 5,0 parkeerplaatsen.

functies	bandbreedte CROW	parkeernorm (o.b.v. telling)	parkeernorm nieuwbouw incl. reservering pp.	Eenheid
Sociale huurwoning goedkoop	n.v.t.	0,9	1,1	pp / woning
Sociale huurwoning betaalbaar en middeldure klasse	n.v.t.	1,0	1,2	pp / woning
woning duur	1,3 – 2,0	1,6	1,8	pp / woning
woning middelduur	1,2 – 1,8	1,4	1,6	pp / woning
woning goedkoop	1,1 – 1,6	1,2	1,4	pp / woning

Tabel 1. Parkeernormen voor wonen

4. Voorzien in de parkeervraag

Om in de parkeervraag van de beoogde functie te voorzien dient vooraf middels een parkeerbalans aangetoond te worden dat er voldoende parkeercapaciteit is. Voor het bepalen van de parkeercapaciteit zijn de volgende mogelijkheden, deze stappen worden hierna verder uitgewerkt:

- 1. Parkeerplaatsen van vorige functie**, de vorige functie had een parkeervraag die gefaciliteerd werd door parkeerplaatsen in de openbare publieke ruimte. Onderzocht is hoeveel van deze parkeerplaatsen toe te kennen zijn aan de nieuwe functie.
- 2. Mogelijkheid parkeren op eigen terrein**, in principe wordt parkeren op eigen terrein opgelost. De initiatiefnemer toont aan hoeveel parkeerplaatsen op eigen terrein kunnen worden gerealiseerd om in de parkeervraag te voorzien.
- 3. Restcapaciteit benutten**, wanneer er restcapaciteit aanwezig is in de directe omgeving dan kan die worden gebruikt om de in de parkeervraag te voorzien. Per parkeerplaats dient een afkoopsom te worden betaald van 8.000 euro. Om te bepalen hoeveel restcapaciteit er is dient een onderzoek uitgevoerd te worden door de initiatiefnemer conform het Addendum Parkeerbeleid. Dit parkeeronderzoek wordt gelegd naast de parkeerdrukcijfers van de gemeente Leiderdorp. De gemeente Leiderdorp heeft op basis van voorgaande parkeeronderzoeken vooraf aangeven of het aannemelijk is of er restcapaciteit is in de directe omgeving die aangewend kan worden, zie paragraaf 4.3.
- 4. Nieuwe parkeerplaatsen realiseren**, de ontwikkelaar kan ook zelf (na toestemming van gemeente Leiderdorp) extra parkeerplaatsen realiseren in de openbare publieke ruimte. De initiatiefnemer kan hiervoor locaties benoemen die ze hiervoor kansrijk achten. Deze locaties worden dan beoordeeld door de gemeente Leiderdorp. Ook hierbij geeft de gemeente Leiderdorp vooraf aan wat naar haar inzichten de potentie hiervoor is.

4.1 Parkeerplaatsen van vorige functie

In de huidige situatie is een bedrijf op de Doeslaan gevestigd. De auto's parkeren nu volledig in de openbare publieke ruimte. Wanneer het bedrijf verdwijnt komen er dus parkeerplaatsen vrij in de openbare publieke ruimte. In het Addendum Parkeerbeleid heeft gemeente Leiderdorp opgenomen dat de gemeente het redelijk vindt om de parkeerplaatsen die werden gebruikt voor de geamoveerde functie en die liggen in openbaar terrein (gedeeltelijk) toe te wijzen aan de nieuwe functie.

Ten tijde van de realisatie van het bedrijf (ooit met bedrijfswoning) waren er geen parkeernormen vastgesteld. Hierdoor kan niet exact achterhaald worden hoeveel parkeerplaatsen voorheen aan de bedrijfsfunctie zijn toegekend c.q. specifiek voor deze functie zijn aangelegd in de openbare ruimte. Om toch een bestaande parkeerbehoefte te bepalen is in het Addendum Parkeerbeleid in paragraaf 4.1 een werkwijze voorgeschreven hoe de parkeercapaciteit bepaald wordt. Deze werkwijze is gevolgd.

Bepalen omvang parkeerbehoefte huidige functie

Bij de werkwijze wordt aangesloten bij de parkeernormen exclusief de toekomstige reservering uit het parkeerbeleid die van toepassing is op de zwaarste representatieve invulling van de geldende bestemming.

Voor het bedrijf gelden de parkeernormen uit het Addendum 2016 voor arbeidsintensieve / bezoekersextensieve bedrijven (industrie, laboratorium, werkplaats). Dit resulteert in een bestaande parkeerbehoefte van 1,7 parkeerplaatsen per 100 m² bvo. Het pand is 600 m² groot, waarmee $(1,7 \cdot 6) = 10,2$ parkeerplaatsen. Afgerond op gehele mogen er dus 10 parkeerplaatsen worden toegerekend aan het pand.

Het piekmoment van parkeren in de openbare ruimte voor bedrijven valt overdag, voor wonen is dat de werkdagavond. Op dat moment is het aanwezigheidspercentage van bedrijven 5%, waardoor dezelfde parkeerplaatsen die overdag worden gebruikt door het bedrijf kunnen worden gebruikt voor woningen. Aangezien de ontwikkelaar van plan is om woningen mogelijk te maken, die de bezettingspiek in de avond hebben, zijn van het huidige bedrijf geen 10,2 parkeerplaatsen beschikbaar in de openbare ruimte, maar $(10,2 \cdot 0,05) = 0,51$ parkeerplaatsen, afgerond op gehele bedraagt dit 1 parkeerplaats.

Conclusie

1 parkeerplaats wordt opgevangen in de openbare publieke ruimte en aan de toekomstige ontwikkeling toegewezen.

4.2 Mogelijkheid parkeren op eigen terrein

De initiatiefnemer maakt inzichtelijk hoeveel parkeerplaatsen op eigen terrein mogelijk zijn. Daarbij wordt rekening gehouden met richtlijnen van CROW (onder ander draaicirkels voor de bereikbaarheid van de parkeerplaatsen), de afmetingen voor parkeerplaatsen zoals vastgelegd in het parkeerbeleid van Leiderdorp, zie tabel 2. Tevens is voor de verkeersveiligheid het uitgangspunt dat men het eigen terrein vooruit moet uitrijden.

kwaliteitseisen	maten en eenheid	opmerking
langsparkerplaats auto	2 * 6 m ²	
haaks-/schuinparkeerplaats	2,5 * 5 m ²	bij schuinpp: netto parkeerpl.
haaksparkeerplaats motor	1,2 * 2,5 m ²	
parkeerhoek t.o.v. wegas	45°, 60°, 90°	
parkeerweg (aan beide zijden haaks parkeren)	6 m	
uitstapstrook bij langsparkeren	≥ 0,5 m	incl. breedte trottoirband

Tabel 2. Kwaliteitseisen parkeren [Parkeerbeleid, 2012]

4.3 Restcapaciteit benutten

Om in de parkeerbehoefte te voorzien biedt het beleid ruimte om naast parkeren op eigen terrein ook indien aanwezig restcapaciteit in de directe omgeving worden aangewend om in de parkeervraag van de ontwikkeling te voorzien.

De gemeente Leiderdorp heeft in 2011 en 2015 parkeeronderzoek gedaan in geheel Leiderdorp. Uit beide jaren blijkt dat de parkeerdruk hoog is. Zo lag de parkeerdruk in de directe omgeving in 2011

voor openbare parkeerplaatsen op 79% en in 2015 op 87%. Wanneer hierbij de 15% groei van de automobilititeit wordt opgeteld komt de bezettingsgraad ook voor 2011 boven de 85% uit. Voor beide jaren is de restcapaciteit negatief (geen restcapaciteit aanwezig). De gemeente heeft tevens gekeken hoe de gebruikelijke rijroutes in de wijk zijn en of, rekening houdend met de gebruikelijke rijroutes, een alternatieve benadering meer ruimte biedt. Op basis van de gegevens concludeert de gemeente Leiderdorp dat in de directe omgeving, zowel volgens de gebruikelijke benadering, als volgens de alternatieve benadering, geen restcapaciteit aanwezig is die aangewend zou kunnen worden door de initiatiefnemer. Conclusie: er kan geen gebruik gemaakt worden van restcapaciteit.