

Centrum Schipluiden

Parkeerstudie

Spark

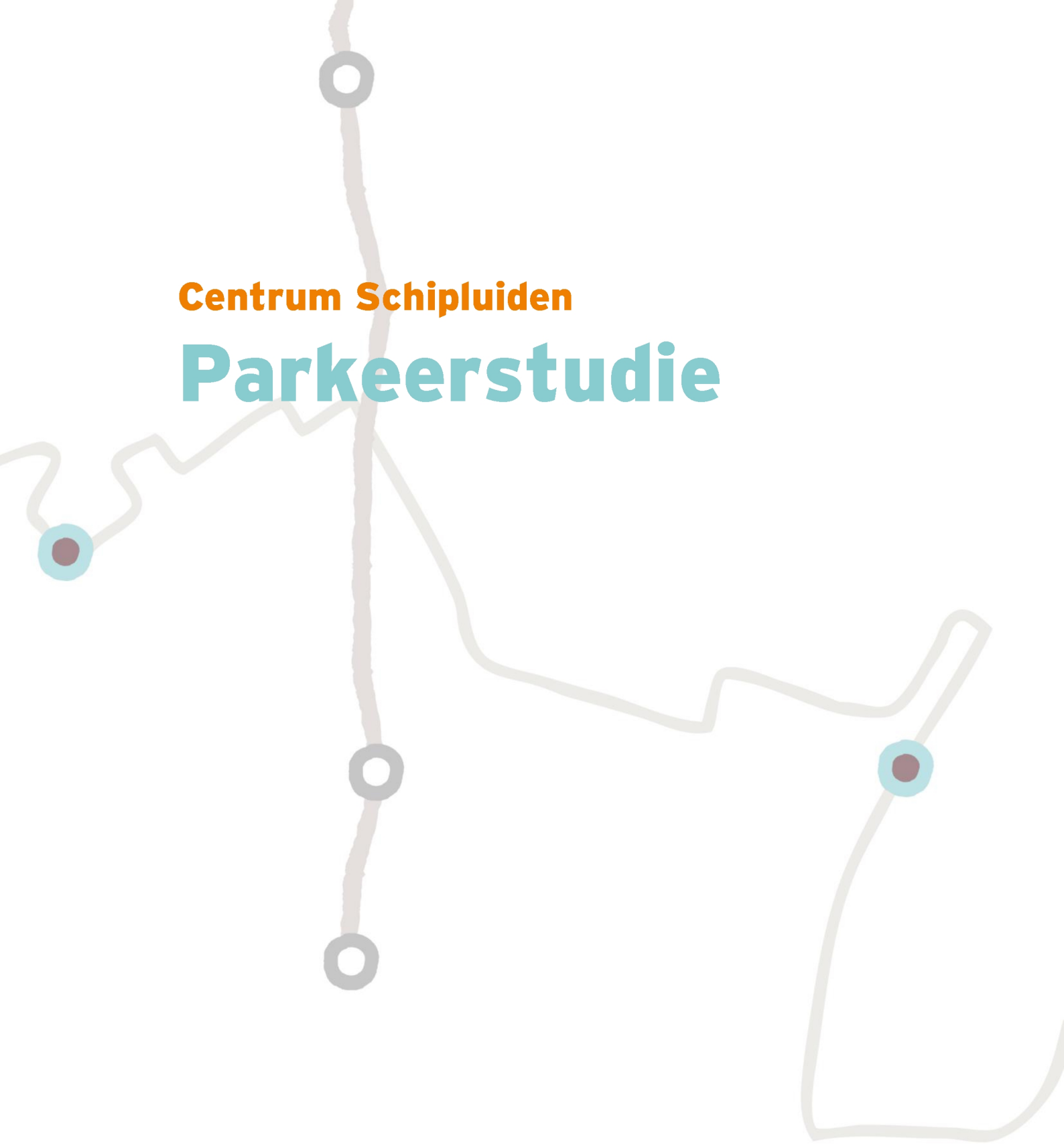
EEN WERELD TE WINNEN

THUIS

**DOE-HET
ZELF-MARKT**

WERK

DIERENTUIN



Centrum Schipluiden

Parkeerstudie

Nieuwstraat 4
2266 AD Leidschendam

T +31 (0)70 317 70 05

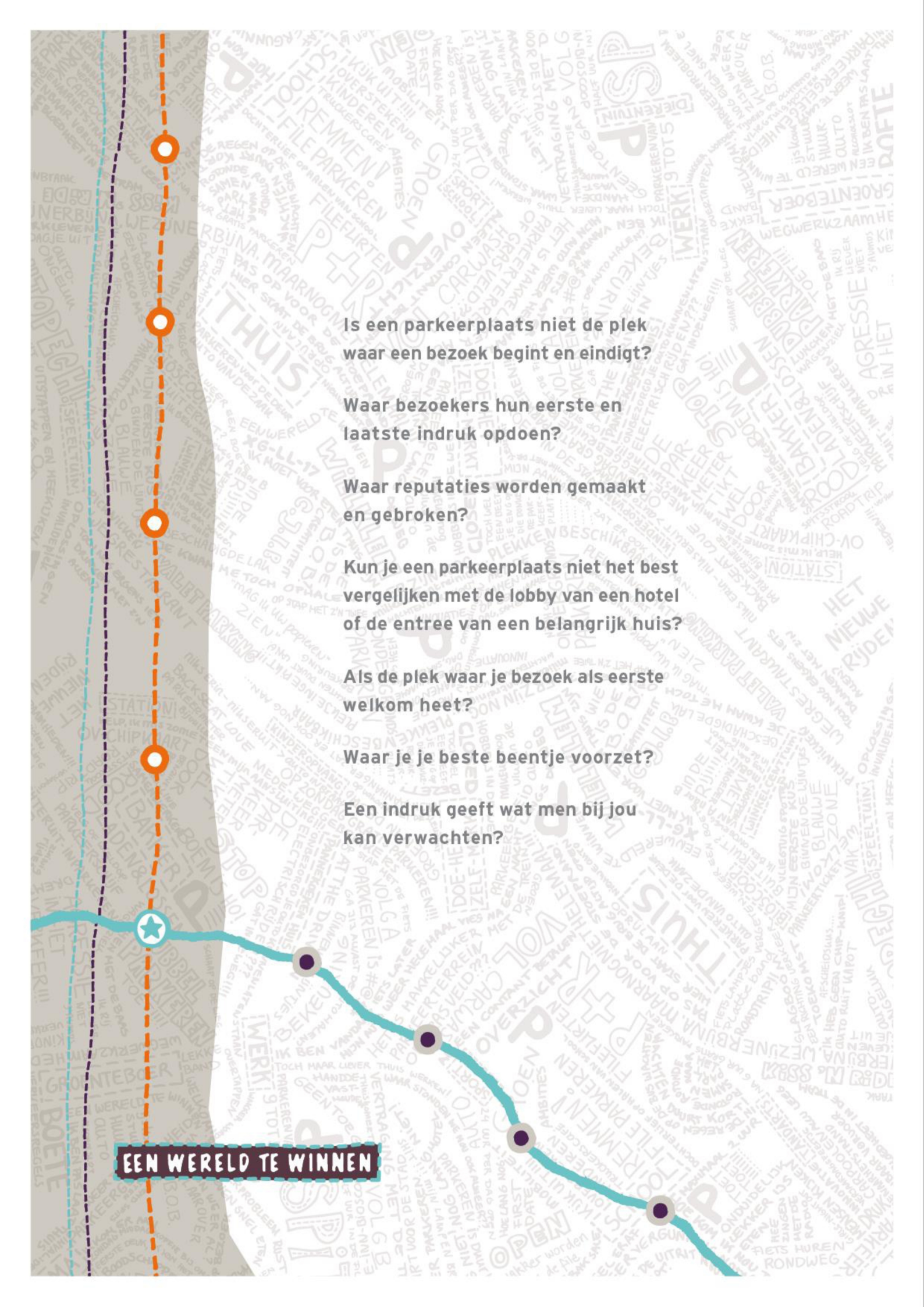
F +31 (0)70 317 80 66

E info@spark-parkeren.nl

W www.spark-parkeren.nl

Colofon

Opdrachtgever	Gemeente Midden-Delfland
Titel	Centrum Schipluiden
Versie	1.0
Datum	23 juni 2016
Projectteam Opdrachtgever	Rob Blanc, Guido de Bruijn, Dominik van Lanteren, Annette van Kol
Projectteam Spark	Stan van de Hulsbeek, Jan-Joost van Eeuwijk
Projectleider Spark	Stan van de Hulsbeek



**Is een parkeerplaats niet de plek
waar een bezoek begint en eindigt?**

**Waar bezoekers hun eerste en
laatste indruk opdoen?**

**Waar reputaties worden gemaakt
en gebroken?**

**Kun je een parkeerplaats niet het best
vergelijken met de lobby van een hotel
of de entree van een belangrijk huis?**

**Als de plek waar je bezoek als eerste
welkom heet?**

Waar je je beste beentje voorzet?

**Een indruk geeft wat men bij jou
kan verwachten?**

EEN WERELD TE WINNEN

Inhoudsopgave

1	Inleiding	8
1.1	Onderzoek en kaderstelling	8
1.2	Scenario's	8
1.3	Conclusies en advies	9
2	Kaderstelling	10
2.1	Structuurvisie Centrumplan Schipluiden	10
2.2	Parkeerbeleid	10
2.3	Huidige situatie	11
2.4	Ontwikkelagenda	12
2.5	Uitgangspunten scenario's	13
3	Scenario's	14
3.1	Dynamische parkeerbalans	14
3.2	Maximaal scenario	15
3.3	Realistische uitwerkingsvarianten	16
3.3.1	Scenario 1: 20 woningen	17
3.3.2	Scenario 2: 15 woningen	18
3.4	Conclusies	18
4	Conclusie en advies	20
4.1	Wat is de benodigde parkeercapaciteit?	20
4.2	Mogelijke ontwikkelingen en verdeling van de parkeervraag	20
4.2.1	Casus: afwijking parkeernormen door lagere parkeerbehoefte	21
4.3	Aanpassingen parkeernormen	21
4.3.1	Casus: parkeernormen voor gemengde functies	22
4.4	Parkeren in de structuurvisie	22

1 Inleiding

De gemeente Midden-Delfland maakt op dit moment een structuurvisie en inrichtingsplan voor het centrum van Schipluiden. In de structuurvisie komen uitgangspunten voor de planontwikkeling in de dorpskern, en daarmee voor de toekomstige parkeersituatie. De gemeente wil aan de hand van een parkeerbalans de huidige en toekomstige parkeersituatie in beeld brengen. Vervolgens wordt aan de hand van parkeercases bepaald welke uitgangspunten voor parkeren in de structuurvisie worden opgenomen.

Om te kunnen bepalen welke uitgangspunten voor parkeren moeten worden opgenomen in de structuurvisie voor het centrum van Schipluiden, is het volgende plan van aanpak opgesteld:

1.1 Onderzoek en kaderstelling

Op twee kaarten brengen we de parkeersituatie in het gebied waarover de structuurvisie gaat in beeld. De eerste kaart geeft de plangrenzen waarbinnen we de parkeerdruk op het centrum van Schipluiden beschouwen. De tweede kaart is een analyse van de huidige, feitelijke parkeerdruk op het piekmoment gedurende de week. Voor deze analyse toetsen we de door de gemeente uitgevoerde parkeeronderzoeken op representativiteit. Vervolgens analyseren we formele en informele¹ parkeercapaciteit en kijken naar het aantal in het gebied aanwezige auto's op basis van de huidige functies..

1.2 Scenario's

Aan de hand van de parkeerbalans, de ontwikkelagenda van de gemeente en de vastgelegde parkeernormensystematiek maken we een aantal toekomstscenario's. We projecteren de verwachte parkeerdruk voor een aantal verschillende ontwikkelscenario's op de parkeerbalans met de feitelijke parkeersituatie in het centrum.

¹ Hiermee bedoelen we plekken in het centrum die gebruikt worden als parkeerplek maar niet als zodanig zijn ingericht of aangewezen. Het kunnen zelfs plekken zijn met een parkeerverbod.

1.3 Conclusies en advies

Aan de hand van de scenario's kunnen we vaststellen of de gewenste ontwikkelagenda uitgevoerd kan worden binnen de door de gemeente opgestelde parkeerkaders. We stellen vast hoeveel parkeerplaatsen nodig zijn om de toekomstige parkeerdruk op te vangen. Daarnaast geven we beleidsmatig en juridisch advies over het borgen van de uitgangspunten voor parkeren in het centrum van Schipluiden in de structuurvisie.

2 Kaderstelling

In de structuurvisie centrumplan Schipluiden moeten uitgangspunten voor parkeren worden opgenomen. Deze uitgangspunten zijn een verdere uitwerking van het bestaande parkeerbeleid van de gemeente Midden-Delfland. In dit hoofdstuk onderzoeken we de kaders (het parkeerbeleid, de gedane onderzoeken) en stellen we de onderlegger voor de toekomstige parkeersituatie in het centrum vast.

2.1 Structuurvisie Centrumplan Schipluiden

Door de Kerngroep Centrumplan wordt op dit moment gewerkt aan een Structuurvisie Centrumplan Schipluiden. Het betreft hier hoofdzakelijk de (her)ontwikkeling van een aantal functies tussen de Keenenburgweg en het Raadhuisplein aan de westzijde, en het kasteelterrein en het trammuseum aan de oostzijde. Deze nieuwe en veranderende functies brengen een veranderende parkeervraag met zich mee.



*Figuur 1: Overzicht centrumplan Schipluiden
(bron: concept Structuurvisie Centrumplan Schipluiden)*

Als basis voor de parkeeropgave voor het centrumgebied hebben wij de natuurlijke grenzen rondom het plangebied aangehouden (water, grotere of juist onderbroken wegen) of een maximale loopafstand tot de te (her)ontwikkelen functies van 100 meter.

2.2 Parkeerbeleid

De (her)ontwikkelingsopgave gaan we met behulp van het staand parkeerbeleid projecteren op dit plangebied. De basis hiervoor vormen de parkeernormen van de gemeente Midden-Delfland en de

bijbehorende toepassingssystematiek zoals vastgelegd in de Nota Parkeernormen². Deze parkeernormen voorzien echter niet in ontwikkelingen met een gemengde functiebestemming; een type ontwikkeling dat wel mogelijk wordt gemaakt door het bestemmingsplan. Wij geven aan hoe de parkeerbehoeftbepaling voor een ontwikkeling op een locatie met gemengde functiebestemming (waarbij de functie zonder vergunning kan wijzigen en met de huidige systematiek geen nieuwe toets op de parkeereis plaatsvindt) in de parkeernormensystematiek kan worden opgenomen.

2.3 Huidige situatie

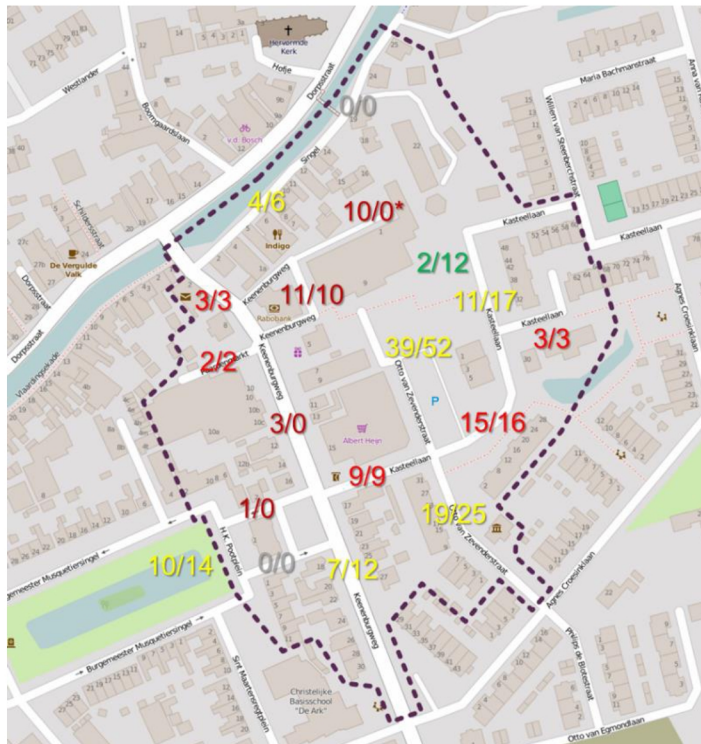
Voor de parkeeropgave voor het centrumplan is de actuele parkeerdruk op verschillende momenten in de week het uitgangspunt. Hiertoe heeft de gemeente Midden-Delfland parkeerdrukmetingen laten verrichten op een aantal representatieve momenten gedurende reguliere werkweken (overdag, 's middags en 's avonds, buiten de vakanties en feestdagen). Spark heeft deze metingen op kwaliteit (methodologie) en bruikbaarheid beoordeeld en is van mening dat deze een goede en representatieve basis vormen voor de huidige parkeersituatie in het centrum van Schipluiden.

Bij deze tellingen zijn zowel de capaciteit van het plangebied als het gebruik door parkeerders in beeld gebracht. Daarbij zijn alle in het gebied aanwezige auto's geteld. Dit betekent dat ook auto's die niet op een formele parkeerplaats stonden, zijn meegeteld. Er is in het onderzoek echter geen rekening gehouden met de informele parkeercapaciteit achter de kas van Zanten. Om te voorkomen dat informele parkeerdruk in de uitwerking van de parkeerbalans wordt onderschat, houden we in de huidige situatie rekening met een extra parkeervraag van 10 auto's op het terrein achter de kas van Zanten. Figuur 2 geeft een overzicht van het maximale gebruik van de huidige parkeercapaciteit, gedurende een normale werkweek.

De parkeerdruk in Figuur 2 betreft een *piekbelasting*, ofwel de hoogste parkeerdruk gedurende de week die men mag verwachten bij de huidige functies en gebruik daarvan. Het piekmoment voor de parkeerdruk in het centrum van Schipluiden betreft de zaterdagmiddag, wanneer 149 van de 181 formele parkeerplaatsen bezet zijn. Op koopavond zijn 147 van de 181 parkeerplaatsen bezet. Op alle andere momenten zal de parkeerdruk lager uitvallen; evenementen en bijzondere gebeurtenissen uitgezonderd.

² Nota Parkeernormen Midden-Delfland, 2012
<http://decentrale.regelgeving.overheid.nl/cvdr/images/Midden-Delfland/i148778.pdf>

Om in te kunnen schatten of de parkeerbehoefte van de ontwikkelagenda op de openbare parkeercapaciteit in het plangebied kan worden opgevangen, wordt de maximale parkeerdruk zoals weergegeven in Figuur 2 als basis gebruikt voor de parkeerbalans. Dit is in afstemming met de met de kerngroep centrum Schipluiden besloten.



Figuur 2: Maximaal gebruik bestaande openbare parkeercapaciteit centrum (aanwezige auto's/formele capaciteit)

* Achter de Kas van Zanten wordt met 10 aanwezige auto's gerekend op 0 formele parkeerplaatsen

De parkeernormensystematiek schrijft daarnaast ook voor dat wanneer de parkeerdruk op de openbare ruimte in een gebied groter is dan 80%, de extra parkeerbehoefte van ontwikkelingen volledig op eigen terrein moet worden opgelost. In de huidige situatie bedraagt de parkeerdruk in het centrum van Schipluiden op het piekmoment 82%. We gaan er daarom van uit dat ontwikkelaars hun parkeerbehoefte in principe op eigen terrein moeten ontwikkelen. Grote delen van de week ligt de druk echter onder de 80%. Bij de scenario's hebben we daarom gekeken of het mogelijk is de parkeerbehoefte op verschillende dagdelen op te vangen in de openbare ruimte en welke parkeerdruk dit oplevert. Omdat dit mogelijk tot overmaat aan parkeercapaciteit en inefficiënt gebruik kan leiden, gaan we in hoofdstuk 4 verder in op de vraag of een parkeerdruk die soms boven de 80% ligt, acceptabel is voor dit centrumplan.

2.4 Ontwikkelagenda

In het plangebied zullen vijf ontwikkelingen plaats gaan vinden. Hiervan staat nog niet volledig vast welke omvang deze zullen krijgen. In de scenario's in hoofdstuk 3 is daarom een "maximaal" parkeerscenario doorgerekend, waarbij voor alle ontwikkelingen uitgegaan wordt van de uitwerking die de grootste parkeervraag meebrengt. Aansluitend hebben wij twee realistische

ontwikkelscenario's doorgerekend, waarvan de parkeerbehoefte tussen de huidige en de maximale parkeerdruk ligt. In dit rapport zijn de volgende (her)ontwikkelingen doorgerekend:

- 1 Herinrichting park Keenenburg
(locatie Kasteel)
- 2 Het toevoegen van 15-25
hofjeswoningen op de locatie
van de Kas van Zanten en de
oude Rabobank
- 3 Herontwikkeling van het
Jeugdhuis met een sociaal-
culturele bestemming
- 4 Uitbouw van het trammuseum
- 5 Herinrichting van het
parkeerterrein³



2.5 Uitgangspunten scenario's

Figuur 3: Ontwikkelagenda centrumplan Schipluiden

Voor de scenario's in hoofdstuk 3 is uitgegaan van de parkeercapaciteit en maximaal gebruik zoals weergegeven in Figuur 2. Het gebruik van de parkeernormen voor de verschillende varianten van de in paragraaf 2.4 omschreven ontwikkelagenda is per scenario toegelicht. Er is voor de parkeerbehoeftebepaling van de ontwikkelagenda gebruik gemaakt van de bestaande parkeernormen zoals vastgelegd in de Nota Parkeernormen.

³ Geen ontwikkeling, maar mogelijke verandering van de capaciteit

3 Scenario's

De parkeervraag van de ontwikkelagenda uit paragraaf 2.4 wordt in dit hoofdstuk in een aantal scenario's geprojecteerd op de huidige parkeersituatie in het centrum van Schipluiden. Hiervoor maken we gebruik van een dynamische parkeerbalans. Aan de hand van de scenario's geven we in hoofdstuk 4 advies over hoe de toekomstige parkeerdruk in het centrum van Schipluiden kan worden opgevangen.

Eerst lichten we toe hoe een dynamische parkeerbalans werkt. Daarna werken we een scenario uit waarin we uitgaan van de grootste gelijktijdige parkeervraag in de eindsituatie, als alle ontwikkelingen zijn voltooid. Aan de hand van dit maximumscenario bepalen we of de ontwikkelagenda plaats kan vinden. Daarna beschouwen we in twee realistische scenario's de impact van de keuze voor bepaalde grootte en functie van de verschillende (her)ontwikkelingen.

3.1 Dynamische parkeerbalans

Om inzicht te krijgen in de toekomstige parkeervraag van de ontwikkelagenda in het centrum Schipluiden, maken we gebruik van een dynamische parkeerbalans. Hierbij combineren we de huidige parkeercapaciteit en de huidige parkeerbezetting gedurende de week met de wijzigingen van parkeercapaciteit in de toekomstige eindsituatie en de verwachte gelijktijdige parkeerbehoefte van de verschillende ontwikkelingen. Een schematische uitwerking van deze werkwijze staat in Figuur 4.

In de dynamische parkeerbalans is uitgegaan van een formele parkeercapaciteit van 0 achter de Kas van Zanten, terwijl er door 10 auto's wordt geparkeerd. Vervolgens is aan de hand van zogenaamde aanwezigheidspercentages (Bijlage 1 van de Nota Parkeernormen) een verdeling gemaakt van de huidige parkeerdruk gedurende de week. Tenslotte zijn per scenario de normatieve parkeerdruk voor de ontwikkelagenda en de wijzigingen in de parkeercapaciteit verwerkt. Dit geeft als resultaat de parkeerdruk in de openbare ruimte in de eindsituatie van de ontwikkelagenda (en daarmee de beschikbare restcapaciteit).



Figuur 4: Dynamische parkeerbalans

Deze dynamische parkeerbalans hebben we opgesteld voor drie scenario's. De eerste is het maximale scenario, waarbij van alle geplande ontwikkelingen is uitgegaan van de variant waarbij de toekomstige parkeerdruk het hoogst ligt. Dit scenario geeft inzicht in de haalbaarheid van de agenda en de maximaal benodigde parkeercapaciteit. Vervolgens is, vanuit de visie optimaal gebruik te maken van de bestaande capaciteit, voor twee realistische scenario's doorgerekend wat de uiteindelijke parkeersituatie zou kunnen worden.

3.2 Maximaal scenario

						Gelijkijdige aanwezigheid							
Actief		m2/stuks	locatie	Norm	Actief	Normatieve parkeerbehoefte	werkdag overdag	werkdag middag	werkdag avond	koopavond	zaterdag zaterdagmiddag	zondag zondagmiddag	zondag avond
Uitbreiding functies													
ja	1	1	Park Keenenburg			0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
ja	2c	25	Hofje: 25 woningen, per saldo 5 nieuwe parkeerplaatsen bijbehorende bezoekersnorm	1,2	ja	30,0	15,0	18,0	30,0	27,0	18,0	21,0	18,0
		25		0,3	ja	7,5	3,8	4,5	7,5	6,8	4,5	5,3	4,5
ja	3g	170	Jeugdhuis: behoud woning, 170m2 horeca	6,0	ja	10,2	3,1	4,1	9,2	8,7	7,7	4,6	10,2
ja	4c	100	Museum: Uitbouw luifel + stationsplein (+100m2)	0,7	ja	0,7	0,1	0,3	0,0	0,0	0,7	0,6	0,0
Normatieve parkeerbehoefte						48,4	22,0	26,9	46,7	42,4	30,9	31,5	32,7
						Huidige capaciteit							
Beschikbare parkeercapaciteit						Bezetting volgens tellingen februari/september 2015							
Tellingen gemeente						181	121	139	118	147	149	125	121
Achter de kas						181	111	129	108	137	139	115	111
						0	10	10	10	10	10	10	10
Veranderingen parkeercapaciteit													
	1		Verdwijnen 12 parkeerplaatsen op locatie Kasteeltuin	-12	ja	-12							
	2c	5	Hofje: 25 woningen, per saldo 5 nieuwe parkeerplaatsen	5	ja	5							
	3g	0	Jeugdhuis: behoud woning, 170m2 horeca	0	ja	0							
ja	5	0	Herinrichten parkeerterrein	0	ja	0							
Veranderingen ontwikkelagenda													
	2	-358	Verdwijnen Rabobank (Keenenburgweg 3)	3,0	nee	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
		-570	Verdwijnen Kas van Zanten (Keenenburgweg 1)	2,0	nee	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
		-72	Verdwijnen Kas van Zanten (Kasteellaan 9)	3,5	nee	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	3g	-115	Jeugdhuis: behoud woning, 170m2 horeca	3,0	nee	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			*sloop: alleen aanbouw of gehele bijeenkomstfunctie	aanbouw									
Resterende parkeercapaciteit						174	31,1	8,1	9,3	-15,4	-5,9	17,5	20,3
						Parkeerdruk openbare ruimte							
						82%	95%	95%	109%	103%	90%	88%	

Figuur 5: Ontwikkelscenario "Maximaal"

In het maximale ontwikkelscenario is uitgegaan van de volgende ontwikkelagenda:

- 1 Op de locatie van het kasteel komt een park. Hierdoor vervallen 12 parkeerplaatsen
- 2 25 hofjeswoningen met (per saldo) 5 nieuwe parkeerplaatsen
- 3 Woning Jeugdhuis blijft behouden; aanbouw wordt vervangen door 170 m² horeca
- 4 Het trammuseum wordt met 100 m² uitgebreid
- 5 Het herinrichten van het parkeerterrein levert geen extra capaciteit op

In de parkeernormennota is vastgelegd dat de parkeerbehoefte van herontwikkelingen verrekend mag worden met de functie die verdwijnt. Oftewel: de parkeervraag van bestaande functies die gaat verdwijnen mag worden afgetrokken van de totale parkeervraag in de parkeerbalans. Voor dit maximale scenario hebben we deze verrekening weggelaten. Het maximale scenario valt daarmee ongunstiger uit dan wanneer deze ontwikkelingen in realiteit zouden worden uitgevoerd.

De grootste toename van parkeerdruk door voornoemde ontwikkelingen en onder voornoemde condities zal 's avonds plaatsvinden op werkdagen (en niet op zaterdagmiddag) door toevoeging van een relatief groot aantal woningen. Dit leidt tot een maximale parkeerdruk in het gebied van 189 auto's op 174 plaatsen (109%, een tekort van 15 plaatsen) op koopavonden. Hierbij gaan we er van uit dat de (theoretische) parkeerbehoefte van de ontwikkelagenda volledig in het openbaar gebied zou worden opgevangen.

Het laten oplopen van de parkeerdruk in het openbaar gebied tot meer dan 100% is geen optie. We gaan daarom in de volgende paragraaf op zoek naar uitwerkingsvarianten van de ontwikkelagenda waarbij de te verwachten parkeerdruk te allen tijde in de openbare ruimte past.

3.3 Realistische uitwerkingsvarianten

Nu we aan de hand van een theoretische bepaling de maximale parkeerdruk door nieuwe ontwikkelingen in het gebied hebben bepaald, kijken we hoe we de parkeerdruk van een realistische, samen met de kerngroep opgestelde, ontwikkelagenda in het gebied kunnen inpassen. Hierna werken we twee realistische varianten uit, en beschouwen we de parkeerdruk wanneer deze volledig in de openbare ruimte zou worden opgevangen. We delen de parkeerdruk hierbij volledig toe aan formele parkeerplaatsen (zie voetnoot p. 8).

3.3.1 Scenario 1: 20 woningen

						Gelijktijdige aanwezigheid									
Actief		m2/stuks	locatie	Norm	Actief	Normatieve parkeerbehoefte	werkdag overdag	werkdag middag	werkdag avond	koop-avond	zaterdag middag	zondag middag	zondag avond		
	Uitbreiding functies														
ja	1 Park Keenenburg					0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		
ja	2d Hofje: 20 woningen, per saldo 5 nieuwe parkeerplaatsen bijbehorende bezoekersnorm	20		1,2	ja	24,0	12,0	14,4	24,0	21,6	14,4	16,8	14,4		
		20		0,3	ja	6,0	3,0	3,6	6,0	5,4	3,6	4,2	3,6		
ja	3c Jeugdhuis: behoud woning, 60m2 detail/60m2 horeca, +4pp	-		-	ja	5,7	1,7	2,9	3,7	4,6	4,8	1,6	3,6		
ja	4b Museum: Uitbouw overdekt stationsplein (+75m2)	75		0,7	ja	0,5	0,1	0,2	0,0	0,0	0,5	0,5	0,0		
Normatieve parkeerbehoefte							36,2	16,8	21,1	33,7	31,6	23,3	23,1	21,6	
							Huidige capaciteit								
							Bezetting volgens tellingen februari/september 2015								
Beschikbare parkeercapaciteit							totaal	181	121	139	118	147	149	125	121
Tellingen gemeente								181	111	129	108	137	139	115	111
Achter de kas								0	10	10	10	10	10	10	
Veranderingen parkeercapaciteit															
	1 Verdwijnen 12 parkeerplaatsen op locatie Kasteelluin			-12	ja	-12									
	2d Hofje: 20 woningen, per saldo 5 nieuwe parkeerplaatsen			5	ja	5									
	3c Jeugdhuis: behoud woning, 60m2 detail/60m2 horeca, +4pp			4	ja	4									
ja	5 Herinrichten parkeerterrein			0	ja	0									
Veranderingen ontwikkelagenda															
	2 Verdwijnen Rabobank (Keenenburgweg 3)	-358		3,0	ja	-10,7	-10,7	-10,7	-0,5	-1,1	-0,5	0,0	0,0		
	Verdwijnen Kas van Zanten (Keenenburgweg 1)	-570		2,0	ja	-11,4	-11,4	-11,4	-0,6	-1,1	-0,6	0,0	0,0		
	Verdwijnen Kas van Zanten (Kasteellaan 9)	-72		3,5	ja	-2,5	-2,5	-2,5	-0,1	-0,3	-0,1	0,0	0,0		
	3c Jeugdhuis: behoud woning, 60m2 detail/60m2 horeca, +4pp	-115		3,0	ja	-3,5	-0,3	-1,4	-3,5	-3,5	-2,1	-0,9	-3,1		
	*sloop: alleen aanbouw of gehele bijeenkomstfunctie	aanbouw													
Resterende parkeercapaciteit							178	65,2	43,9	31,0	5,3	9,0	30,8	38,5	
							Parkeerdruk openbare ruimte								
							63%	75%	83%	97%	95%	83%	78%		

Figuur 6: Ontwikkelscenario 20 woningen / Jeugdhuis detailhandel + horeca

In scenario 1 is uitgegaan van de volgende ontwikkelagenda:

- 1 Op de locatie van het kasteel komt een park. Hierdoor vervallen 12 parkeerplaatsen
- 2 20 hofjeswoningen met (per saldo) 5 nieuwe parkeerplaatsen
- 3 Woning Jeugdhuis behouden; aanbouw wordt 60m² detailhandel en 60m² horeca
- 4 Het trammuseum wordt met 75m² uitgebreid
- 5 Het herinrichten van het parkeerterrein levert geen extra capaciteit op

Na verrekening van de verdwijnende functies neemt de parkeerdruk in de nieuwe eindsituatie op koopavonden en zaterdagmiddagen toe tot 97% respectievelijk 95%. Dit betekent dat op koopavonden 173 van de 178 parkeerplaatsen in het gebied in gebruik zouden zijn. Op andere momenten gedurende de week ligt de parkeerdruk tussen de 63% en 83%.

3.3.2 Scenario 2: 15 woningen

						Gelijktijdige aanwezigheid								
Actief		m2/stuks	locatie	Norm	Actief	Normatieve parkeerbehoefte	werkdag overdag	werkdag overdag	werkdag middag	werkdag avond	loop-avond	zaterdag middag	zondag middag	zondag avond
	Uitbreiding functies													
ja	1 Park Keenenburg				ja	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
ja	2b Hofje: 15 woningen, 15 nieuwe parkeerplaatsen bijbehorende bezoekersnorm	15		1,2	ja	18,0	9,0	10,8	18,0	16,2	10,8	12,6	10,8	10,8
		15		0,3	ja	4,5	2,3	2,7	4,5	4,1	2,7	3,2	2,7	2,7
ja	3e Jeugdhuis: behoud woning, achter 2e en 3e woning, +4pp	-		-	ja	3,0	1,5	1,8	3,0	2,7	1,8	2,1	1,8	1,8
ja	4b Museum: Uitbouw overdekt stationsplein (+75m2)	75		0,7	ja	0,5	0,1	0,2	0,0	0,0	0,5	0,5	0,0	0,0
Normatieve parkeerbehoefte						26,0	12,9	15,5	25,5	23,0	15,8	18,3	15,3	
							Bezetting volgens tellingen februari/september 2015							
Beschikbare parkeercapaciteit						totaal	181	121	139	118	147	149	125	121
Tellingen gemeente							181	111	129	108	137	139	115	111
Achter de kas							0	10	10	10	10	10	10	10
Veranderingen parkeercapaciteit														
	1 Verdwijnen 12 parkeerplaatsen op locatie Kasteelluin			-12	ja	-12								
	2b Hofje: 15 woningen, 15 nieuwe parkeerplaatsen			15	ja	15								
	3e Jeugdhuis: behoud woning, achter 2e en 3e woning, +4pp			4	ja	4								
ja	5 Herinrichten parkeerterrein			0	ja	0								
Veranderingen ontwikkelagenda														
	2 Verdwijnen Rabobank (Keenenburgweg 3)	-358		3,0	ja	-10,7	-10,7	-10,7	-0,5	-1,1	-0,5	0,0	0,0	0,0
	Verdwijnen Kas van Zanten (Keenenburgweg 1)	-570		2,0	ja	-11,4	-11,4	-11,4	-0,6	-1,1	-0,6	0,0	0,0	0,0
	Verdwijnen Kas van Zanten (Kasteellaan 9)	-72		3,5	ja	-2,5	-2,5	-2,5	-0,1	-0,3	-0,1	0,0	0,0	0,0
3e	Jeugdhuis: behoud woning, achter 2e en 3e woning, +4pp	-115		3,0	ja	-3,5	-0,3	-1,4	-3,5	-3,5	-2,1	-0,9	-3,1	-3,1
	*sloop: alleen aanbouw of gehele bijeenkomstfunctie	aanbouw												
Resterende parkeercapaciteit						188	79,2	59,5	49,2	24,0	26,5	45,5	54,8	
Parkeerdruk openbare ruimte							58%	68%	74%	87%	86%	76%	71%	

Figuur 7: Ontwikkelscenario 15 woningen / Jeugdhuis wordt 2 woningen

In scenario 2 is uitgegaan van de volgende ontwikkelagenda:

- 1 Op de locatie van het kasteel komt een park. Hierdoor vervallen 12 parkeerplaatsen
- 2 15 woningen met een eigen parkeerplaats (per saldo 15 nieuwe parkeerplaatsen)
- 3 Woning Jeugdhuis behouden; aanbouw wordt 2 nieuwe woningen
- 4 Het trammuseum wordt met 75m² uitgebreid
- 5 Het herinrichten van het parkeerterrein levert geen extra capaciteit op

Na verrekening van de verdwijnende functies neemt de parkeerdruk in de nieuwe eindsituatie op koopavonden toe tot 87% (en op zaterdagmiddagen tot 86%). Op dat moment zijn er 164 van de 188 parkeerplaatsen in gebruik. Gedurende de rest van de week ligt de parkeerdruk tussen de 58% en 76%.

3.4 Conclusies

Het maximale scenario is geen realistische uitwerkingsvariant, maar dient als bovengrens van de bandbreedte waarbinnen parkeercapaciteit in het openbaar gebied mogelijk moet worden gebruikt om de toekomstige parkeerdruk op te vangen. De huidige parkeersituatie (Figuur 2) vormt in dit kader de ondergrens. Dit betekent dat de parkeerdruk op het centrum van Schipluiden op piekmomenten, ongeacht het uiteindelijke ontwikkelscenario, tot maximaal 27% zou kunnen toenemen.

De twee ontwikkelscenario's laten zien dat herontwikkeling niet noodzakelijk tot een grotere parkeerdruk op de openbare ruimte hoeft te leiden; zelfs niet als gekozen wordt om (delen van) de parkeerdruk van de nieuwe ontwikkelingen in het openbaar gebied te faciliteren. In scenario 2 neemt de parkeerdruk op het piekmoment gedurende de week weliswaar met 5% toe, maar blijft op andere momenten ongeveer gelijk aan de druk in de huidige situatie. Aandachtspunt is de parkeerdruk in scenario 1 op koopavonden en zaterdagmiddagen, wanneer de parkeerdruk stijgt tot boven 90%. Voor parkeerders in het centrum van Schipluiden kan dit als "vol" ervaren worden.

	werkdag overdag	werkdag middag	werkdag avond	koop- avond	zaterdag middag	zondag middag	zondag avond
Huidige situatie	67%	77%	65%	81%	82%	69%	67%
Theoretisch maximum	82%	95%	95%	109%	103%	90%	88%
Scenario 1	63%	75%	83%	97%	95%	83%	78%
Scenario 2	58%	68%	74%	87%	86%	76%	71%

Figuur 8: Parkeerdruk per ontwikkelscenario gedurende verschillende momenten van de week

Hoe meer de ontwikkelaar aan parkeerruimte op eigen terrein realiseert, hoe lager de parkeerdruk op de openbare ruimte uit zal vallen.

4 Conclusie en advies

Op basis van de scenario's uit hoofdstuk 3 kunnen we uitspraken doen over de haalbaarheid van de ontwikkelagenda. Daarnaast adviseren we hoe met specifieke doelgroepen om te gaan en welke aanvullende uitgangspunten er voor parkeren in de structuurvisie opgenomen kunnen worden.

4.1 Wat is de benodigde parkeercapaciteit?

De vraag hoeveel parkeerplaatsen er exact nodig zijn om de ontwikkelagenda in te vullen kan niet worden beantwoord zonder eerst een uitspraak te doen over welke parkeerdruk acceptabel wordt geacht in het centrum van Schipluiden. In paragraaf 2.3 hebben we aangegeven dat de gemeente bij nieuwe ontwikkelingen een overschot aan parkeerruimte onwenselijk acht, maar de parkeerbehoefte ook niet in de openbare ruimte wil faciliteren als de parkeerdruk daar reeds boven de 80% ligt. De gemeente Midden-Delfland houdt daarmee in vergelijking met andere gemeenten veel ruimte over voor parkeren. Als we geen gebruik maken van de openbare parkeerplaatsen die in het plangebied beschikbaar zijn, blijven er op elk moment van de week ongeveer 35 ongebruikt.

In beginsel stellen de parkeernormen dat de ontwikkelaars hun parkeerbehoefte op eigen terrein moeten faciliteren. Waar mogelijk en kwalitatief inpasbaar blijft deze parkeereis wat Spark betreft overeind. Als de parkeereis er echter toe leidt dat ontwikkelingen niet tot het gewenste kwaliteitsniveau van de openbare ruimte leiden, adviseren wij om parkeerplaatsen in het openbaar gebied dubbel te gebruiken en voor een aantal piekmomenten gedurende de week een hogere parkeerdruk dan 80% te accepteren. Dit is in lijn met de maximale parkeerdruk die andere gemeenten hanteren voor gebieden met woningen en functies met vaste gebruikers en bezoekers die hun weg in het gebied kennen, zoals supermarkt en detailhandel op kleine schaal. In de praktijk zien wij daar vaak dat een parkeerdruk tot 85 of 90% wordt geaccepteerd.

4.2 Mogelijke ontwikkelingen en verdeling van de parkeervraag

Uitgaande van de realisatie van voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein zal de volledige ontwikkelagenda in het gebied ingepast kunnen worden. Het zwaartepunt van de toenemende parkeerdruk ligt met name rond de woningen. Voor de bewoners van de woningen op het terrein van de kas van Zanten zullen in ieder geval parkeerplaatsen moeten worden toegevoegd om de

parkeerdruk niet te ver op te laten lopen. Voor bezoekers van de uitgebreide of herontwikkelde functies is restruimte beschikbaar in het openbaar gebied, als een parkeerdruk van 85% of 90% wordt geaccepteerd. Als een verhoogde parkeerdruk op piekmomenten niet acceptabel is, zullen bepaalde ontwikkelingen moeten worden aangepast, of moet voor een programma gekozen worden dat minder vraagt van de parkeercapaciteit in de openbare ruimte.

4.2.1 Casus: afwijking parkeernormen door lagere parkeerbehoefte

Voor de woningontwikkeling op het terrein van de kas van Zanten bestaat ook een idee woningen met een specifiek mobiliteitsconcept te bouwen. In dat geval zal moeten worden aangetoond dat werkelijke parkeerbehoefte van deze deelontwikkeling minimaal 20% (en tenminste 5 parkeerplaatsen) afwijkt van de normale woningparkeereis.

Bij een vergelijkbare casus in een Randstadgemeente is op basis van

- het mobiliteitsprofiel van de toekomstige bewoners (autobezit en -gebruik)
- de ov-beschikbaarheid in de directe nabijheid van de ontwikkeling
- de introductie van alternatieve vormen van mobiliteit (deelauto's)
- een voor de locatie specifiek functieniveau (veel winkels etc. op fiets-/loopafstand)
- de aanwezigheid van restcapaciteit in de openbare ruimte en nabije private voorzieningen

besloten om een afwijkende parkeernorm toe te passen. Besluiten om af te wijken van de parkeernorm zijn ter discretie van het college van B&W en zullen in ieder geval een onderbouwing moeten bevatten om aan te geven hoe de lagere parkeerbehoefte ook in de toekomst wordt geborgd.

4.3 Aanpassingen parkeernormen

De gemeente Midden-Delfland heeft een helder kader als het gaat om parkeerbehoeftebepaling bij nieuwe of herontwikkelingen. Ook is duidelijk gedefinieerd hoe en onder welke condities van een parkeereis kan worden afgezien. De parkeernorm voor woningen maakt het echter ingewikkeld om te verdichten in de dorpskernen zonder daarbij een substantiële hoeveelheid parkeerruimte toe te voegen (p. 8-9 Nota Parkeernormen). Gezien de huidige wens tot verdichting kunnen de parkeernormen op dit punt wellicht beter worden aangepast, door een differentiatie naar woningtype toe te voegen. Vooralsnog is aantonen dat de werkelijke parkeerbehoefte van een nieuwe ontwikkeling substantieel afwijkt van de normatieve eis de enige mogelijkheid om af te wijken van de woningnorm.

4.3.1 Casus: parkeernormen voor gemengde functies

Daarnaast bevat het bestemmingsplan voor Schipluiden de mogelijkheid een ontwikkeling met een gemengde functie als bestemming te realiseren. Met name in het centrum acht de gemeente het wenselijk dat bedrijfsruimten zonder te veel regeldruk kunnen worden omgevormd tot bijvoorbeeld detailhandel of horeca. Hierin wordt echter niet voorzien in de parkeernormen.

Bij aanpassing van de parkeernormennota kan hier op verschillende manieren mee worden omgegaan:

- De eenvoudigste methode is om een "gemengde functie" te definiëren, met bijbehorende (ruime) parkeernorm. De gemeente kan dan een gewogen gemiddelde bepalen voor de ontwikkelingen waarop men de bestemming "gemengd" wil toepassen, en zoals nu met de woningnorm is het dan mogelijk van programma te wisselen zonder dat dit de parkeerbalans beïnvloedt.
- Er kan een rekenmethodiek worden benoemd in de Nota Parkeernormen, waarbij de toe te passen norm voor ontwikkelingen wordt berekend aan de hand van het gewogen gemiddelde van de eerste ontwikkeling. Daarnaast beschrijft de gemeente hoe het bij functiewijziging van een gemengde bestemming omgaat met de verandering in parkeerbehoefte. Dit is flexibeler voor de ontwikkelaar, maar zal bij een eventuele rechterlijke toets een zelfde soort onderbouwing moeten bevatten als bij afwijking van de parkeernorm (zie paragraaf 4.2.1)

4.4 Parkeren in de structuurvisie

Tot het moment waarop de parkeernormen aangepast worden, adviseren wij om in ieder geval in de structuurvisie centrumplan Schipluiden op te nemen hoe men om wil gaan met de maximale parkeerdruk in de openbare ruimte (in afwijking van de parkeernormensystematiek). Daaraan gekoppeld adviseren we de gemeente om toe te staan dat een deel van de parkeervraag van de ontwikkelingen op de huidige formele openbare parkeercapaciteit wordt toegelaten. Naast de parkeerdruk en het gebruik van openbare parkeerruimte voor de ontwikkelagenda moet de gemeente aangeven hoe men omgaat met programma waarop een gemengde bestemming wordt toegepast. Zolang er geen parkeernorm voor gemengde functies of een systematiek is waarmee een gewogen norm kan worden bepaald, kan men in de structuurvisie in ieder geval opnemen dat de gemeente op dit punt de parkeerbalans actief monitort.



©2016, Spark B.V.

info@spark-parkeren.nl, 2266 AD Leidschendam

tel 070-317 70 05, fax 070-317 80 66

Behoudens de door de Auteurswet 1912 gestelde uitzonderingen mag niets uit dit document worden verveelvoudigd (waaronder begrepen het opslaan in een geautomatiseerd gegevensbestand) of openbaar gemaakt, op welke wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Spark B.V.. Alle rechten voorbehouden.

All rights reserved. No parts of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system, or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise, without prior written permission of Spark B.V.

Aan de inhoud van dit document kunnen geen rechten worden ontleend. Spark B.V. aanvaardt geen aansprakelijkheid voortvloeiend uit eventuele onjuistheid of onvolledigheid van de in dit document vermelde informatie.

