



Parkeren Dorpshart Leimuiden

Gemeente Kaag en Braassem

SPARK
Nieuwstraat 4
2266 AD Leidschendam
T. 070 3177005 F. 070 3178066
www.spark-parkeren.nl
24 februari 2010
Versie: 1.0



Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
1.1	Situatiebeschrijving	3
1.2	Vraagstelling.....	3
2	Parkeerconcept Dorpshart Leimuiden	4
3	Analyse toekomstige parkeerbehoefte	5
3.1	Analyse bestaande situatie	5
3.2	Landelijke parkeerkencijfers.....	6
3.3	Berekening toekomstige parkeerbehoefte.....	7
4	Parkeerbalans toekomstige situatie	8

1 Inleiding

1.1 Situatiebeschrijving

Het huidige centrum van Leimuiden wordt als rommelig en onoverzichtelijk ervaren. Het winkelgebied is niet erg aantrekkelijk en de winkeliers hebben maar net voldoende omzet. De ambitie van de gemeente Kaag en Braassem is om de kwaliteit van het dorpshart te verhogen. Zij wil meer koopkracht uit het dorp en de directe omgeving naar het dorpshart trekken om de toekomst van het winkelbestand zeker te stellen. Om invulling te geven aan deze ambitie is aan meerdere partijen gevraagd hiertoe voorstellen te doen. Het door Leyten ingediende plan is daarbij als beste uit de bus gekomen.



Afbeelding 1 Centrumplan Leimuiden (www.dorpshartleimuiden.nl)

Het plan behelst de sloop van een deel van de bestaande bebouwing (functies) en het toevoegen van nieuwe functies. Als gevolg hiervan wijzigt de parkeerbehoefte; niet alleen vanwege een gewijzigde omvang van functies, maar ook vanwege de ambitie om koopkracht uit het dorp en de directe omgeving naar het dorpshart trekken. Hierop wordt in de planvorming geanticipeerd door het parkeerareaal in het dorpshart te vergroten. Thans zijn er ca. 98 openbare parkeerplaatsen aanwezig. In de planvorming worden een ondergrondse parkeergarage met 70 plaatsen, 24 parkeerplaatsen op eigen terrein en 157 parkeerplaatsen in het openbaar gebied voorzien.

1.2 Vraagstelling

Om de vernieuwing van het dorpshart mogelijk te maken, moet het bestemmingsplan worden gewijzigd. Een onderdeel van dit bestemmingsplan is een goede, eenduidige motivatie met betrekking tot de toekomstige parkeersituatie voor het dorpshart. In voorliggende rapportage is deze motivatie weergegeven.

2 Parkeerconcept Dorpshart Leimuiden

Het parkeerconcept voor het dorpshart van Leimuiden betreft in essentie een definitie van het benodigd aantal parkeerplaatsen om de toekomstige parkeerbehoefte zodanig te faciliteren, dat het (economisch en maatschappelijk) functioneren van de in het gebied aanwezige functies niet wordt belemmerd en zo mogelijk zelfs wordt gestimuleerd. Het parkeerconcept mag daarbij geen negatieve weerslag hebben op aangrenzende gebieden en heeft ook voor deze gebieden zo mogelijk zelfs positieve effecten.

Een definitie van het aantal benodigde parkeerplaatsen alleen is dan niet voldoende. De volgende aspecten vormen eveneens een onderdeel van het parkeerconcept:

- De verschijningsvorm (gebouwd parkeren/parkeergarages, straatparkeren, parkeerterreinen etc.) en de locatie (ligging) daarvan. Enerzijds bezien in relatie tot de bestemming van de parkeerder (acceptabele loopafstanden voor wonen, winkelen, werken, recreatie) en anderzijds in relatie tot de bereikbaarheid en ontsluiting er van (primair voor auto en voetganger, maar ook in relatie tot andere vervoerswijzen zoals OV).
- De juridische en organisatorische ´beheersbaarheid´ van de parkeercapaciteit. Omdat verschillende partijen delen van de totale parkeercapaciteit in bezit hebben of krijgen, hebben zij zowel afzonderlijk als gezamenlijk de verantwoordelijkheid om die beheersmaatregelen te treffen die nodig zijn om de gedefinieerde parkeercapaciteit ter beschikking te houden voor de daarop te faciliteren functies en doelgroepen alsmede te voorkomen dat er parkeeroverlast ontstaat in aangrenzende gebieden.

Het geheel aan gemaakte keuzes dient voor de verschillende eigenaren van parkeerplaatsen (o.a. de parkeerplaatsen in de garage en de parkeerplaatsen in het openbaar gebied) binnen voor hen acceptabel geachte financiële kaders plaats te kunnen vinden. Het parkeerconcept leidt derhalve niet alleen tot een inzicht welke parkeerder in welke mate op welke parkeerplaatsen moet en kan worden gefaciliteerd, maar ook wat de daarbij behorende spelregels (beheermaatregelen) en financiële consequenties zijn, teneinde deze juridisch te borgen in daartoe geëigende overeenkomsten tussen de bij de herontwikkeling van het dorpshart betrokken partijen.

3 Analyse toekomstige parkeerbehoefte

Om de toekomstige parkeerbehoefte te benoemen kunnen 2 methodes worden gehanteerd:

1. Een analyse van de bestaande situatie (huidige parkeerdruk) en de uitkomst daarvan extrapoleren naar de toekomstige situatie
2. Het hanteren van landelijke parkeerkencijfers m.b.t. de toekomstige situatie.

3.1 Analyse bestaande situatie

Volgens opgave van Leyten is er in de huidige situatie sprake van 19 woningen (incl. de boerderij) en ca. 3.030 m² bvo aan (commerciële) functies, onder te verdelen in:

- een supermarkt ad 1.500 m² bvo
- winkels ad 1.077 m² bvo
- dienstverlening ad 453 m² bvo

De parkeerbehoefte van deze functies wordt gefaciliteerd op 98 parkeerplaatsen in het openbaar gebied (inclusief een aanname van 22 beschikbare plaatsen op het plein) en 29 parkeerplaatsen gelegen op eigen terrein.

Middels een aantal pragmatische tellingen in december 2009 en januari 2010 is de feitelijke parkeerdruk waargenomen. In onderstaande tabellen zijn de resultaten daarvan weergegeven.

	Aantal parkeerplaatsen beschikbaar	bezet	Bezettings- percentage
weekdagmiddag	98	47	48,0%
vrijdagavond	98	58	59,2%
zaterdagmiddag	98	64	65,3%

Tabel 1. Resultaten parkeertellingen dorpshart Leimuiden – openbare plaatsen

	Aantal parkeerplaatsen beschikbaar	bezet	Bezettings- percentage
weekdagmiddag	29	21	72,4%
vrijdagavond	29	24	82,8%
zaterdagmiddag	29	13	44,8%

Tabel 2. Resultaten parkeertellingen dorpshart Leimuiden – private plaatsen

	Aantal parkeerplaatsen beschikbaar	bezet	Bezettings- percentage
weekdagmiddag	127	68	53,3%
vrijdagavond	127	82	64,6%
zaterdagmiddag	127	77	60,6%

Tabel 3. Resultaten parkeertellingen dorpshart Leimuiden – totaal

In onderstaande tabel is geanalyseerd met welke parkeernorm per functie, gezien in relatie tot de gelijktijdigheidpercentages van de betreffende functies per dagdeel, tot de waargenomen bezetting van de beschikbare parkeerplaatsen kan worden gekomen.

functie	omvang	p-norm	norm ppl	werkdag				koop-avond	zaterdag				zondag	ochtend	middag	avond	nacht
				ochtend	middag	avond	nacht		ochtend	middag	avond	nacht					
Supermarkt	1500 m2 bvo	2,5	38	30%	70%	20%	0%	80%	40%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
				11	27	8	0	30	15	38	0	0	0	0	0	0	0
Winkel	1077,2 m2 bvo	2,5	27	30%	70%	20%	0%	80%	40%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
				8	19	5	0	22	11	27	0	0	0	0	0	0	0
Dienstverlening	453,3 m2 bvo	2	9	100%	100%	10%	0%	50%	25%	25%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
				9	9	1	0	5	2	2	0	0	0	0	0	0	0
Woningen	19 stuks	1	19	50%	60%	100%	100%	90%	80%	60%	60%	100%	80%	70%	100%	100%	100%
bewoners				10	11	19	19	17	15	11	11	19	15	13	19	19	19
bezoekers		0,25	5	30%	40%	90%	0%	80%	30%	60%	100%	20%	20%	45%	75%	0%	0%
				2	2	5	0	4	2	3	5	1	1	2	4	0	0
maximaal gelijktijdige bezetting				40	68	38	19	78	45	81	16	20	16	15	23	19	19

Tabel 4. Analyse parkeernormen en gelijktijdigheid bestaande functies

Hieruit blijkt dat in de huidige situatie de volgende parkeernormen per functie van toepassing kunnen worden verklaard:

- supermarkt, 2,5 parkeerplaatsen per 100 m2 bvo;
- winkels, 2,5 parkeerplaatsen per 100 m2 bvo;
- dienstverlening, 2,0 parkeerplaatsen per 100 m2 bvo;
- woningen, 1,25 parkeerplaats per woning, waarvan 1,0 t.b.v. de bewoner en 0,25 t.b.v. de bezoeker van de bewoner.

Met deze van toepassing verklaarde parkeernormen en de benoemde gelijktijdigheidpercentages wordt de uitkomst van de gehouden parkeertellingen benaderd.

3.2 Landelijke parkeerkencijfers

Leimuiden is een onderdeel van de Gemeente Kaag en Braassem en is conform CBS te categoriseren als 'niet stedelijk'. Dit is de laagste stedelijkheidsgraad in de banbreedte zeer sterk stedelijk, sterk stedelijk, matig stedelijk, weinig stedelijk en niet stedelijk. Landelijke parkeerkencijfers voor niet-stedelijke dorpscentra zijn in onderstaande tabel weergegeven voor de van toepassing zijnde functies (bestaande én nieuwe functies) in het dorpshart.

Functie	Minimumnorm	Maximumnorm	
Supermarkt	3,0	4,5	per 100 m2 bvo
Winkel	3,0	4,5	per 100 m2 bvo
Dienstverlening	2,3	2,5	per 100 m2 bvo
Woningen bestaand	1,2	1,3	per woning
Woningen duur	1,5	1,7	per woning
Woningen middel	1,3	1,5	per woning
Woningen goedkoop	1,2	1,3	per woning
Café/restaurant	5,0	7,0	per 100 m2 bvo
Zalencentrum	4,0	7,0	per 100 m2 bvo
Hotel	0,5	1,5	per kamer
Woning	1,5	1,7	per woning

Tabel 5. Landelijke parkeerkencijfers (niet stedelijk)

3.3 Berekening toekomstige parkeerbehoefte

Op basis van de analyse van de huidige parkeersituatie en de in tabel 5 weer-gegeven landelijke parkeerkencijfers worden de volgende parkeernormen voorgesteld voor de toekomstige situatie van het dorpshart:

- supermarkt, 3,0 parkeerplaatsen per 100 m2 bvo
- winkels, 3,0 parkeerplaatsen per 100 m2 bvo
- dienstverlening, 2,3 parkeerplaatsen per 100 m2 bvo
- woningen, variërend van 1,5 parkeerplaats voor dure woningen, 1,3 parkeerplaatsen voor de middeldure woningen en 1,2 en 1,25 parkeerplaats voor respectievelijk de goedkope en de bestaande woningen. Van deze parkeernormen is telkens 0,25 parkeerplaats bestemd voor de bezoeker van de bewoner.

En voor de functies in de boerderij:

- café/restaurant, 5 parkeerplaatsen per 100 m2 bvo
- zalencentrum, 4 parkeerplaatsen per 100 m2 bvo
- hotel, 0,5 parkeerplaats per kamer
- woning, 1,5 parkeerplaats waarvan 0,25 t.b.v. bezoekers

Met deze aannames wordt zowel voldaan aan de landelijke kencijfers (minimale norm) en wordt ten opzichte van de bestaande situatie uitgegaan van een hogere parkeernorm. Hiermee wordt invulling gegeven aan de ambitie om koopkracht uit het dorp en de directe omgeving naar het dorpshart trekken c.q. meer verkeer te genereren en daarvoor adequate parkeerfaciliteiten te kunnen bieden.

functie	omvang	p-norm	norm ppl	werkdag				koop-avond	zaterdag				zondag			
				ochtend	middag	avond	nacht		ochtend	middag	avond	nacht	ochtend	middag	avond	nacht
Supermarkt	2500 m2 bvo			30%	70%	20%	0%	80%	40%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
				23	53	15	0	60	30	75	0	0	0	0	0	0
Winkel	1642,2 m2 bvo			30%	70%	20%	0%	80%	40%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
				15	34	10	0	39	20	49	0	0	0	0	0	0
Dienstverlening	453,3 m2 bvo			100%	100%	10%	0%	50%	25%	25%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
		2,3	10	10	10	1	0	5	3	3	0	0	0	0	0	0
Woningen bestaand	18 stuks	1	18	50%	60%	100%	100%	90%	80%	60%	60%	100%	80%	70%	100%	100%
Woningen duur	21 stuks	1,25	26,25													
Woningen middel	35 stuks	1,05	36,75													
Woningen goedkoop	29 stuks	0,95	27,55													
bewoners			109	55	65	109	109	98	87	65	65	109	87	76	109	109
				30%	40%	90%	0%	80%	30%	60%	100%	20%	20%	45%	75%	0%
bezoekers		0,25	26	8	10	23	0	21	8	16	26	5	5	12	20	0
Cafe/restaurant	80 m2 bvo			30%	40%	90%	0%	80%	30%	75%	100%	20%	20%	45%	75%	0%
		5	4	1	2	4	0	3	1	3	4	1	1	2	3	0
Zalencentrum	128 m2 bvo			75%	100%	50%	0%	50%	0%	50%	100%	20%	0%	50%	100%	0%
		4	5	4	5	3	0	3	0	3	5	1	0	3	5	
Hotel	4 kamers			100%	50%	100%	100%	100%	100%	50%	100%	100%	100%	50%	100%	100%
		0,5	2	2	1	2	2	2	2	1	2	2	2	1	2	2
Woning	1 stuks			50%	60%	100%	100%	90%	80%	60%	60%	100%	80%	70%	100%	100%
bewoners		1,25	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
				30%	40%	90%	0%	80%	30%	60%	100%	20%	20%	45%	75%	0%
bezoekers		0,25	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal			281	119	181	168	112	232	152	216	103	119	96	95	140	112

Tabel 6. Analyse gelijktijdigheid bestaande en nieuwe functies

Op basis van de van toepassing verklaarde parkeernormen en de benoemde gelijktijdigheidpercentages is de maximaal gelijktijdige parkeerdruk na her-ontwikkeling van het dorpshart het hoogst op de koopavond. Dan zijn er 232 parkeerplaatsen benodigd.

Op zaterdagmiddag bedraagt de parkeerbehoefte 216 parkeerplaatsen. Op alle overige momenten ligt de parkeerbehoefte (ver) onder de 185 parkeerplaatsen.

4 Parkeerbalans toekomstige situatie

Zoals reeds in paragraaf 1 is weergegeven worden in de planvorming een ondergrondse parkeergarage met 70 plaatsen, 24 parkeerplaatsen op eigen terrein en 157 parkeerplaatsen in het openbaar gebied voorzien. De totale toekomstige parkeercapaciteit bedraagt derhalve 251 parkeerplaatsen. Dit zijn bijna 25 parkeerplaatsen meer dan de beredeneerde toekomstige, maximaal gelijktijdige parkeerbehoefte van 232 plaatsen.

Ondanks dit overschot kan nog niet geconcludeerd worden dat de parkeerbalans ´in evenwicht´ is (aanbod parkeercapaciteit is ten minste gelijk aan de vraag naar parkeercapaciteit). Dit omdat een aantal van de nieuwe parkeervoorzieningen exclusief aan bepaalde gebruikers ter beschikking komen en daardoor die parkeercapaciteit niet voor ´dubbelgebruik´ in aanmerking komt.

Zo zal de parkeergarage met 70 plaatsen exclusief aan 63 bewoners en 7 medewerkers van de winkels/supermarkt/voorzieningen ter beschikking komen (aanne: 2 voor supermarkten, 4 voor winkels en 1 voor dienstverlening). Tevens komen de 24 parkeerplaatsen op eigen terrein exclusief ter beschikking van 16 bewoners (terreintje met 16 plaatsen) en van de functies in de boerderij (8 plaatsen).

Als we het gebruik van deze parkeerplaatsen onttrekken aan de parkeerbehoefte-analyse, ontstaat inzicht in de parkeervraag welke op de ca. 157 parkeerplaatsen in het openbaar gebied moet kunnen worden gefaciliteerd. Dit is in onderstaande tabel weergegeven.

functie	restant norm ppl	werkdag				koop- avond	zaterdag				zondag	ochtend	middag	avond	nacht
		ochtend	middag	avond	nacht		ochtend	middag	avond	nacht					
Supermarkt	73	30%	70%	20%	0%	80%	40%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
		22	51	15	0	58	29	73	0	0	0	0	0	0	0
Winkel	45	30%	70%	20%	0%	80%	40%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
		14	32	9	0	36	18	45	0	0	0	0	0	0	0
Dienstverlening	9	100%	100%	10%	0%	50%	25%	25%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
		9	9	1	0	5	2	2	0	0	0	0	0	0	0
Woningen		50%	60%	100%	100%	90%	80%	60%	60%	100%	80%	70%	100%	100%	
bewoners	30	15	18	30	30	27	24	18	18	30	24	21	30	30	
bezoekers	26	30%	40%	90%	0%	80%	30%	60%	100%	20%	20%	45%	75%	0%	
		8	10	23	0	21	8	16	26	5	5	12	20	0	
Boerderij		0	1	2	0	1	0	0	4	0	0	0	3	0	
restant t.o.v. 8 plaatsen															
Totaal		68	121	80	30	148	81	154	48	35	29	33	53	30	

Tabel 7. Analyse gelijktijdigheid openbare parkeerplaatsen

Hieruit blijkt dat de parkeervraag op alle momenten ruimschoots op de beschikbare parkeercapaciteit kan worden gefaciliteerd.

In deze analyse is nog geen rekening gehouden met de mogelijke benutting van overige, in het dorpshart aanwezige parkeerplaatsen, zijnde:

- 12 parkeerplaatsen bij ´Kruispunt´ (voorzijde, loopafstand ca. 100 meter)
- 8 parkeerplaatsen bij de Brandweer (loopafstand ca. 90 meter)
- ca. 70 parkeerplaatsen nabij bedrijven aan de Tuinderij (loopafstand ca. 80 a 120 meter)

Hoewel deze parkeerplaatsen niet structureel noodzakelijk zijn voor het faciliteren van de parkeerbehoefte van het dorpshart, zijn ze functioneel goed inzetbaar (acceptabele loopafstand) bij incidentele pieken in de parkeerbehoefte en/of wanneer parkeerplaatsen bij bijvoorbeeld evenementen niet beschikbaar zijn. De genoemde loopafstanden worden daarbij als acceptabel geacht.

Om het hierboven weergegeven parkeerconcept naar behoren te laten functioneren is de randvoorwaarde van toepassing dat de parkeercapaciteit in het openbaar gebied gereguleerd moet worden, tenminste op de drukste momenten zijnde de weekdagmiddag, de koopavond en de zaterdagmiddag, waarbij het gebruik van de openbare plaatsen door de niet aan deze plaatsen toegewezen functies en doelgroepen wordt ontmoedigd.