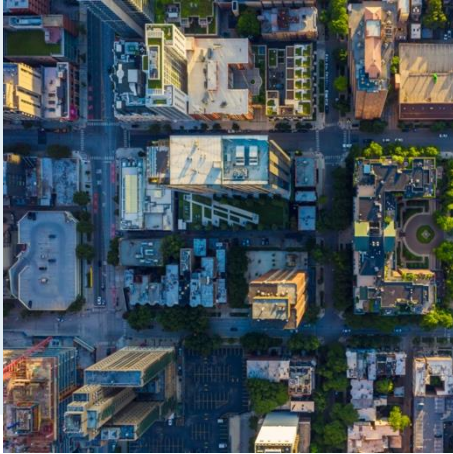


An aerial photograph showing a multi-lane highway with various vehicles including cars and trucks. To the left of the highway is a large, vibrant green field, and to the right is a dense line of trees. The overall scene is captured from a high angle, looking down at the road and surrounding landscape.

Empaction

PARKEER- EN MOBILITEITSPROFSSIONALS

**DE
TOEKOMST
BEREIKBAAR**



Notitie

Parkeeropgave Vlietweg 3 Leidschendam

Opdrachtgever: Wibaut projectontwikkeling
Plaats en datum: Eindhoven, 29-09-2023
Projectnummer: 2022-1241

Inhoud

1.	INLEIDING	3
1.1.	AANLEIDING	3
1.2.	LEESWIJZER	4
2.	BEPALING PARKEERVRAAG	5
2.1	NORMATIEVE PARKEERVRAAG	5
2.2	GESPECIFICEERDE PARKEERVRAAG	5
3.	INZET MOBILITEITSCONCEPT	10
4.	BEPALING PARKEERAANBOD	12
5.	DUBBELGEBRUIK VAN PARKEERPLAATSEN	13
6.	COMPENSATIE BESTAANDE PARKEERPLAATSEN	14
7.	PARKEERBALANS	14
8.	RESTCAPACITEIT OPENBARE RUIMTE	15
8.3	UITGANGSPUNTEN ONDERZOEK	15
8.4	ONDERZOEKSRÉSULTATEN	16
9.	RESUMÉ	18

1. Inleiding

1.1. Aanleiding

Veel jongeren en starters komen vandaag de dag moeilijk aan goede huisvesting. De sociale huursector kent lange wachtlijsten. Bij een te hoog inkomen komen jongeren überhaupt alleen in aanmerking voor de vrije huur- of de koopsector. Maar die woningen zijn schaars en veelal onbetaalbaar. De alsmaar stijgende huur- en koopprijzen maken het voor deze jongeren steeds lastiger een goede en betaalbare woning te vinden.

Met het woonconcept 1828 heeft Wibaut een passend antwoord gevonden op de woningnood van deze doelgroep. De woningen die gerealiseerd worden binnen het concept zijn gericht op de doelgroep van 18 tot 28 jaar. Het concept is gericht op jongeren die begonnen zijn aan hun loopbaan of die in de afrondende fase zitten van hun opleiding en werk en studie combineren. In aanvulling op een eigen studio of appartement met keuken en badkamer, zijn er in het gebouw veel gedeelde voorzieningen. Zoals een sportzaal, gezamenlijke woonkamer en wasruimte. De bewoners krijgen een contract voor bepaalde duur van vijf jaar aangeboden. Na afloop van deze periode worden zij geacht plaats te maken voor de volgende generatie bewoners.

Wibaut Projectontwikkeling ziet kansen aan de Vlietweg 3 in Leidschendam, waar nu een timmerfabriek gevestigd is, een woongebouw volgens het 1828 concept te realiseren. Het gaat in totaal om 138 wooneenheden. Waarvan 114 éénkamerwoningen (studio's) van ongeveer 25 m², 22 tweekamerappartementen van 37 m² en 2 tweekamerappartementen met een omvang van circa 50 m². De woningen worden gerealiseerd in combinatie met een 'co-working' concept. Op de begane grond van het gebouw komen werkruimtes die ondernemers (zowel bewoners als niet-bewoners) kunnen huren. Ook komen er flexibele werkplekken.

Net als iedere andere gemeente wil Leidschendam-Voorburg dat een nieuwe ontwikkeling zoveel mogelijk in de eigen parkeerbehoefte voorziet om daarmee geen parkeeroverlast in de omgeving te veroorzaken. Aan de hand van de parkeernormen wordt een zo realistische mogelijke schatting gemaakt van de parkeerbehoefte behorende bij de ontwikkeling. Wibaut heeft de wens en ambitie om een hedendaagse, duurzame vertaling te maken van de parkeerbehoefte en daarbij rekening te houden met het specifieke mobiliteitsprofiel van de jongeren die hier gaan wonen. Empaction is gevraagd een passende parkeeroplossing voor de ontwikkeling aan de Vlietweg 3 te benoemen en deze te onderbouwen. De van toepassing geachte omvang en invulling van de parkeeroplossing wordt in deze rapportage beschreven en gemotiveerd.

Doorstroming van de 1828 doelgroep

De doelgroep tussen de leeftijd vanaf 18 jaar en tot en met 27 jaar kan voor vijf jaar een jongerencontract krijgen. De woning moet volgens de huurovereenkomst speciaal voor jongeren bedoeld zijn. In uiterste gevallen is verlenging met ten hoogste twee jaar mogelijk. De verhuurder is niet verplicht om het contract te verlengen. Hiermee ontstaat juridische zekerheid over de doelgroep die in het 1828 concept woonachtig is.

1.2. Leeswijzer

De opbouw van deze rapportage is als volgt. In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op de normatieve parkeerbehoefte als gevolg van deze ruimtelijke ontwikkeling. Daarnaast wordt er beargumenteerd waarom een berekening op maat beter past en wat deze berekening is. Vervolgens worden in hoofdstuk 3 de mogelijkheden beschreven voor het realiseren van parkeeraanbod op eigen terrein. Vervolgens wordt aangegeven wat het effect van dubbelgebruik van parkeerplaatsen is. Daarna wordt in de hoofdstukken 4 t/m 7 toegelicht hoe de vraag naar en het aanbod van parkeren zich tot elkaar verhouden. In hoofdstuk 8 wordt beschreven wat de beschikbare restcapaciteit in de directe omgeving van de Vlietweg 3 is. Tot slot wordt in hoofdstuk 9 een samenvatting gegeven van de voorgestelde parkeer- en mobiliteitsoplossing.

2. Bepaling parkeervraag

2.1 Normatieve parkeervraag

Voor het berekenen van de parkeervraag wordt uitgegaan van de parkeernormen van de gemeente Leidschendam-Voorburg (Nota Parkeernormen 2012). Gezien de locatie van de Vlietweg 3 zijn de parkeernormen voor het gebied 'rest bebouwde kom' gehanteerd bij het bepalen van de normatieve parkeerbehoefte. Uitgaande van de stedelijkheidsgraad 'zeer sterk stedelijk'. Hierbij is een onderscheid gemaakt in de toepaste parkeernormen voor de éénkamerwoningen (studio's) en de tweekamerappartementen.

Voor de nieuwe situatie is de normatieve parkeervraag als volgt:

Tabel 1: Normatieve parkeervraag

Functie	Functie t.b.v. norm	Parkeernorm	pp per	Aantal	Eenheid	Aantal pp
Woningen bewoners	Huurhuis, etage (goedkoop)	0,90	Woning	24	stuks	21,6
Woningen bewoners	Zelfstandige kamerverhuur	0,45	Woning	114	stuks	51,3
Woningen Bezoekers	Huurhuis, etage (goedkoop)	0,30	Woning	24	stuks	7,2
Woningen Bezoekers	Zelfstandige kamerverhuur	0,20	Woning	114	stuks	22,8
Commerciële dienstverlening	Kantoor zonder baliefunctie	1,15	100 m2 BVO	550	m2 BVO	6,3
Totale parkeerbehoefte						110

Op basis van de vigerende parkeernormen van de gemeente Leidschendam-Voorburg ligt de normatieve parkeereis (afgerond) op 110 parkeerplaatsen.

2.2 Gespecificeerde parkeervraag

De vraag naar parkeerplaatsen is afhankelijk van vele factoren. Bij het toepassen van parkeernormen is soms maatwerk nodig om te onderzoeken welke parkeervraag passend is bij een specifieke ontwikkeling. Omdat de parkeereis wordt bepaald door het specifieke gebruik van de bewoners en bezoekers kan een nadere verdieping van de situatie leiden tot een andere parkeervraag.

2.2.1 Gespecificeerde parkeervraag bewoners

De parkeernormen van de gemeente Leidschendam-Voorburg zijn gebaseerd op het gemiddelde autobezit voor verschillende typen woningen. Omdat het 1828 concept gericht is op een specifieke doelgroep (jonger dan gemiddeld) is er reden om af te wijken van de algemene gemeentelijke parkeernorm voor het bepalen van de parkeervraag. Gezien de leeftijd van de jongeren tussen de 18 en 28 jaar, is de parkeervraag van de woningen niet bepaald op basis van de reguliere parkeernormen maar op basis van cijfers over het daadwerkelijk autobezit.

Om tot een zo goed mogelijk inschatting van de parkeervraag van de 1828 doelgroep te komen is op basis van cijfers van het daadwerkelijk autobezit getoetst in welke mate de gemeentelijke parkeernormen aansluiten bij de parkeerbehoefte van jongeren in de praktijk. Hiervoor is gebruik gemaakt van data uit het onderzoek Onderweg in Nederland (ODiN)¹ over de jaren 2018-2020. In de data wordt een onderscheid gemaakt in stedelijkheidsklasse. Met circa 2.900 adressen per km² valt Leidschendam-Voorburg in de categorie zeer sterk stedelijk². Uit het ODiN onderzoek volgt het volgende autobezit voor jongeren in de categorie zeer sterk stedelijk, met een onderscheid in leeftijdsklasse:

Leeftijdsklasse	Eenpersoonshuishoudens	Tweepersoonshuishoudens
18 tot 28 jaar	0,20	0,62
28 tot 33 jaar	0,38	0,79

Leeftijd als indicator voor autobezit

Leeftijd is op zichzelf geen verklarende factor voor autobezit, maar wel een indicator voor inkomen en opgebouwd vermogen. Voldoende inkomen is een voorwaarde voor autobezit, maar geen doorslaggevende reden. Financiële draagkracht is een veel belangrijkere reden (KiM, Verklaringen voor de verschillen in autobezit bij Nederlandse huishoudens, februari 2022). Jongvolwassenen hebben een laag startsalaris (bij een leeftijd onder de 21 jaar is het jeugdminimumloon van toepassing) en kleine of geen financiële buffers. Dit beïnvloedt het autobezit en de keuzes die daarbij gemaakt worden. Het ontbreken van voldoende financiële zekerheid kan een reden zijn om af te zien van autobezit. De vaste en variabele lasten voor het bezit van een auto kunnen immers behoorlijk oplopen en vormen een aanzienlijk aandeel van het te besteden inkomen van jongeren. In stedelijk gebied is de auto in minder noodzakelijk, en hebben jongeren met een laag inkomen de optie om minder of geen auto's te hebben. Dit lagere autobezit wordt ook weerspiegeld in de gehanteerde ODiN-cijfers, waarbij rekening is gehouden met een toenemend autobezit bij een stijging in leeftijd.

¹ Het ODiN wordt uitgevoerd in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat voorziet in adequate informatie over de dagelijkse mobiliteit van de Nederlandse bevolking beschreven naar plaats van herkomst, bestemming, tijdstip waarop het vervoer plaatsvindt, gebruikte vervoermiddelen en de reismotieven voor de verplaatsingen.

² Conform de definitie van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS)

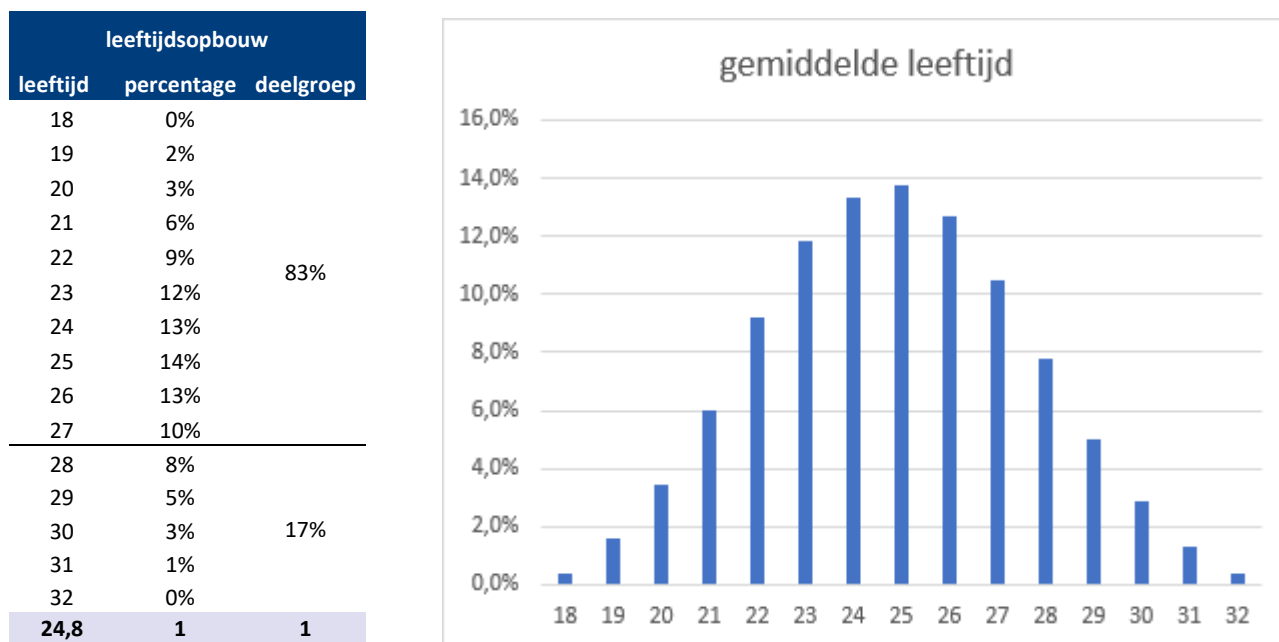
Autobezit Leidschendam-Voorburg

De resultaten van het ODiN geven een beeld van het landelijk gemiddelde autobezit per stedelijkheidsklasse. Het gemiddelde autobezit in Nederland ligt op 1,0 auto per huishouden (bron: CBS, 2020). Met 0,9 auto's per huishouden is het Leidschendam-Voorburg vergelijkbaar met het landelijk gemiddelde. Daarom mag worden aangenomen dat de ODiN cijfers een representatief beeld geven van het autobezit van de 1828 doelgroep voor deze locatie in Leidschendam-Voorburg.

Op basis van deze data blijkt dat jongeren minder vaak een privéauto in bezit hebben. Het daadwerkelijk autobezit onder jongeren ligt behoorlijk lager dan op basis van de gemeentelijke parkeernormen verwacht mag worden. Het autobezit is gerelateerd aan de leeftijd van de 1828 bewoners. Daarom is het belangrijk om te kijken naar de te verwachten onderverdeling in leeftijdscategorieën. Uit de circa 1.800 inschrijvingen voor het voorgenomen 1828-concept in Leidschendam volgt een grote spreiding in leeftijd. Ruim de helft (54%) van de geïnteresseerden bevindt zich in de leeftijdscategorie tussen 18 tot 22 jaar.

In het begin zullen vooral jongeren tussen de 18 en 28 jaar de woningen aan de Vlietweg 3 betrekken. Maar na enige tijd kan dit veranderen door nieuwe aanwas en verloop. De kans is aanwezig dat hierdoor in verhouding meer 28-plussers in het complex komen te wonen dan in de beginsituatie. Dit heeft een potentieel effect op de parkeervraag, omdat het gemiddeld autobezit onder 28-plussers hoger is dan bij de 18-28-jarigen. Uitgaande van de leeftijd van de geïnteresseerden in het concept 1828 en kijkend naar het meerjaars gemiddelde van de leeftijdsopbouw van de doelgroep, kennen de groepen 18 tot 28 en 28 tot 33 een verhouding van 82,7% en 17,3%. Op basis daarvan wordt er in deze rapportage daarom vanuit gegaan dat 80% van de bewoners tussen de 18 en 28 jaar is. De overige 20% zal tussen de 28 en 33 jaar zijn. Voor het bepalen van de parkeervraag van de parkeervraag van het co-working concept is één-op-één aangesloten bij de gemeentelijke parkeernormen. Aangenomen wordt dat de instroom van nieuwe bewoners een vergelijkbare leeftijdsopbouw heeft als de huidige aanmeldingen en dat daarmee de verdeling over de leeftijdsgroepen min of meer gehandhaafd blijft.

Figuur 1. Onderscheid leeftijdsklasse bewoners 1828 concept



2.2.2 Gespecificeerde parkeervraag bezoekers

Bij de functie wonen ligt de norm voor bezoekers van de tweekamer appartementen op 0,3 parkeerplaatsen per wooneenheid volgens de vigerende parkeernormen van de gemeente Leidschendam-Voorburg. Voor de éénkamerappartementen geldt een bezoekersnorm van 0,2 parkeerplaatsen per wooneenheid. Deze normen zijn afgeleid van landelijke kencijfers van het CROW. Dit aantal lijkt redelijk voor bouwontwikkelingen met een beperkt aantal woningen. Voor een ontwikkeling met bijvoorbeeld 10 appartementen, zijn 3 parkeerplaatsen voor bezoek nodig voor het opvangen van piekbelasting, zoals bij een feestje. Maar op een ontwikkeling van 138 appartementen zijn 0,3 á 0,2 parkeerplaatsen voor bezoek van bewoners overdadig.

De ervaring in de praktijk is ook dat de parkeernormen voor bezoekersparkeren te hoog zijn. Er komt steeds meer onderbouwing voor het differentiëren van de bezoekersparkeernorm. Uit onderzoek van de TU Delft³ (TUD, A new perspective on residential parking policy, augustus 2021) blijkt dat de parkeervraag van bezoekers afhankelijk is van locatie-specifieke factoren op het adres van de bewoner die bezoek ontvangt. Op basis van het onderzoek kan worden geconcludeerd dat – zeker in (zeer) stedelijk gebied – 0,1 parkeerplaats per woning volstaat voor het ontvangen van bezoek.

³ In deze studie is data over het gebruik van de bezoekersparkeervergunning in het jaar 2019 voor de stad Eindhoven gebruikt. Uit een vergelijking van de ruwe onderzoeksdata met de data van vijftien andere steden blijkt dat de resultaten, in grote lijnen, in dezelfde orde van grootte vallen als de Eindhovense referenties. Aangenomen mag worden dat de resultaten van Eindhoven een doorsnee bieden van de kenmerken van bezoekersparkeren in de gebouwde omgeving.

De parkeervraag van bezoekers is, naast de geografische kenmerken van het te bezoeken gebied, immers ook afhankelijk van de kenmerken van de bezoeker zelf. De sociale contacten van bewoners zullen voor een groot deel bestaan uit jongeren in dezelfde leeftijdscategorie, die op hun beurt een vergelijkbaar laag autobezit en autogebruik zullen hebben als de 1828-doelgroep zelf. Bovendien is de hoogte van het bezoekersparkeren gerelateerd aan een gemiddelde huishoudensgrootte. Het 1828-concept richt bestaat uit voornamelijk 1-persoonshuishoudens en een aantal 2-persoonshuishoudens. Het is daarom reëel te veronderstellen dat dit ook leidt tot een lager gemiddeld aantal bezoekers

Gezien de stedelijkheidsgraad van Leidschendam-Voorburg, de bereikbaarheidskenmerken van de locatie aan de Vlietweg 3 en de kenmerken van de gebruikersgroep, wordt in deze rapportage uitgegaan van een bezoekersnorm van 0,1 parkeerplaats per woning. Dit is ook in lijn met de bezoekersnormen die de gemeente Leidschendam-Voorburg gaat opnemen bij de actualisatie van de Nota Parkeernormen.

2.2.3 Conclusie gespecificeerde parkeervraag

Rekening houdend met het werkelijke autobezit onder jongeren en bijstelling van de parkeernorm voor het bezoekersparkeren wordt de parkeervraag voor de ontwikkeling aan de Vlietweg 3 als volgt:

Tabel 2: Gespecificeerde parkeervraag (zonder dubbelgebruik)

Functie	Parkeernorm	Pp per	Aandeel	Aantal	Eenheid	Aantal pp
Bewoners eenpersoons woning	-	Woning	1	114	stuks	26,9
18-28 jaar	0,20	Woning	80%	91	stuks	18,2
28-33 jaar	0,38	Woning	20%	23	stuks	8,7
Bewoners tweepersoons woning	-	Woning	1	24	stuks	15,7
18-28 jaar	0,62	Woning	80%	19	stuks	11,9
28-33 jaar	0,79	Woning	20%	5	stuks	3,8
Woningen bezoekers	0,10	Woning	-	138	stuks	13,8
Commerciële dienstverlening	1,15	100 m2 BVO	-	550	m2 BVO	6,3
Totale parkeerbehoefte						62,7

Hiermee komt de parkeerbehoefte uit op een afgeronde vraag van **63** parkeerplaatsen. Hierbij is nog geen rekening gehouden met dubbelgebruik van parkeerplaatsen tussen verschillende doelgroepen.

3. Inzet mobiliteitsconcept

Naast de eigen woning, biedt 1828 veel gedeelde voorzieningen. Onderdeel van die voorzieningen is ook een aanbod van deelauto's, deelfietsen en deelscooters. Een goed aanbod van deelmobiliteit zorgt dat het bezitten van een eigen auto minder noodzakelijk is. De 1828 doelgroep bezit vaak (nog) geen eigen auto en staat open voor het delen van mobiliteit. En schaft minder vaak een eigen auto aan wanneer een deelmobiliteit laagdrempelig beschikbaar is.

Samen met de TU Eindhoven heeft Empaction – in opdracht van het landelijk kenniscentrum voor verkeer en vervoer (CROW) – onderzoek gedaan naar het effect deelmobiliteit op de hoogte van de parkeernorm bij woningen. De resultaten zijn veelbelovend. Onder optimale omstandigheden is 70% van de toekomstige bewoners bereid geen auto 'mee te nemen'. In de groep onder de 30 jaar (de 1828 doelgroep) is de bereidheid nóg hoger. Kloppen de voorwaarden niet helemaal, dan is nog 'maar' 10 tot 20% bereid te verhuizen zonder de eigen auto. De omstandigheden voor de inzet van deelmobiliteit bij de Vlietweg 3 zijn als volgt:

- **Kwalitatief aanbod deelmobiliteit**

Het aanbod van deelmobiliteit moet aantrekkelijk zijn voor zoveel mogelijk nieuwe bewoners, zodat zij besluiten geen eigen auto te hebben. Voor een goed concept van deelmobiliteit zijn volgens ons een aantal voorwaarden belangrijk. Hieronder lichten we de belangrijkste toe:

- Er moet een inclusief aanbod van deelmobiliteit zijn waardoor het voor de verschillende doelgroepen en doeleinden interessant is.
- Dit betekent dat de deelvoertuigen ook beschikbaar moeten zijn wanneer bewoners hier behoefte aan hebben. Bij de start van de ontwikkeling worden daarom meerdere (elektrische) deelauto's en deelscooters aangeboden. Het is belangrijk dat het aanbod aangepast wordt aan de vraag en flexibel meebeweegt.
- Deelmobiliteit moet ook betalbaar zijn en toegankelijk worden ontsloten. Een eigen auto is luxe en gemakkelijk, maar kost ook relatief veel geld aan belasting, verzekering, onderhoud, brandstof en afschrijving. Bij afname van een deelauto zijn de kosten inclusief. Met een reële prijs moet het voor de 1828 doelgroep makkelijk zijn om via een app of toegankelijk abonnement gebruik te maken van deelmobiliteit.
- Er moet duidelijk worden gecommuniceerd over de nieuwe mobiliteitsvorm. Bij verhuur van de woningen is het belangrijk dat deelmobiliteit gereed staat bij het opleveren van de eerste woningen. Voor nieuwe bewoners van het 1828 is het duidelijk dat zij niet allen over een eigen auto kunnen beschikken.

Deelmobiliteit voorziet in hun mobiliteitsbehoefte. Door dit op te nemen in de huurovereenkomst en vooraf duidelijk te communiceren komen nieuwe bewoners niet voor verrassingen te staan.

- **Bereikbaarheid**

Deelmobiliteit is minder interessant voor iemand die voor zijn dagelijkse verplaatsingen, zoals woon-werkverkeer, afhankelijk is van een auto. Voor verplaatsingen die maar een paar keer per week of maand worden gedaan, zoals voor het sporten, bezoek naar vrienden/familie, boodschappen, maar ook voor dienstreizen bij een commerciële functie, kan deelmobiliteit juist wel een meerwaarde bieden.

Voor het bereiken van de dagelijkse voorzieningen en de reis van- en naar het werk is het van belang dat er een concurrerend alternatief voor de eigen auto is. De Vlietweg 3 ligt vlak bij het centrum van Leidschendam-Voorburg. De dagelijkse voorzieningen (zoals winkels, supermarkten, huisarts, etc.) liggen op fiets- of loopafstand. De afstand voor woon-werk verkeer is in veel gevallen de afstand groter. Voor de middellange afstanden kan de (elektrische) fiets of scooter een oplossing bieden. Voor de langere afstanden is het OV het enige concurrerende alternatief voor de eigen auto. Er zijn meerdere ov-mogelijkheden in de omgeving van de Vlietweg 3. Op loop- of fietsafstand bevinden zich verschillende bus- en tramhaltes.

- **Parkeerregulering**

Als het parkeren in de openbare ruimte onbeperkt en gratis is, dan is er altijd wel een alternatief beschikbaar voor het parkeren van de auto op relatief korte afstand. Bij de beschikbaarheid van (gratis) parkeerplaatsen in de openbare ruimte, is de drempel voor autobezit lager. Wanneer het moeilijker of duurder wordt om de auto te parkeren (vooral op herkomstlocatie), zal de belangstelling voor autodelen toenemen.

Tegelijkertijd is de omgeving dankzij het gereguleerd parkeren, beschermd tegen parkeeroverlast. In de directe omgeving van de Vlietweg 3 is er geen sprake van gereguleerd parkeren. Hierdoor is het moeilijker sturen op het autobezit van de 1828 ontwikkeling. Aan de andere zijde van de Nieuwstraat is het parkeren wel gereguleerd.

Gelet op de bereikbaarheidskenmerken en de afwezigheid van parkeerregulering is het reëel om – door de inzet van deelmobiliteit - een reductie van 20% toe te passen op de parkeervraag van de bewoners (dus exclusief de parkeervraag van bezoekers). De parkeervraag van bewoners daalt hiermee van 43 parkeerplaatsen op het maatgevend moment naar **34** parkeerplaatsen. Dat komt neer op een reductie van 11 parkeerplaatsen. Een basisaanbod van 3 deelauto's en een aantal deelfietsen/deelscooters volstaat om in de mobiliteitsvraag van de toekomstige bewoners te voorzien. Waar nodig kan het aanbod worden opgeschaald. In de parkeerbalans wordt rekening gehouden met 3 parkeerplaatsen die nodig zijn om de deelauto's

een vaste plek te bieden. Via een woonpanel wordt samen met toekomstige 1828 bewoners invulling gegeven aan de collectieve voorzieningen. Ook het definitieve aanbod van deelvoertuigen wordt op basis van de specifieke vraag van de bewoners ingevuld. De verplichting voor het aanbieden van een deelmobiliteitsconcept wordt juridisch geborgd door dit vast te leggen in de anterieure overeenkomst tussen de gemeente en ontwikkelaar. De intentie is om in deze overeenkomst ook een beperking op het aantal uit te geven ontheffingen voor gebruikers van het 1828 concept op te nemen. Bij een eventuele uitbreiding van parkeerregulering in de toekomst geeft dat meer zekerheid dat er geen parkeeroverlast ontstaat als gevolg van de geplande bouwontwikkeling.

4. Bepaling parkeeraanbod

Binnen het huidige plan is het mogelijk om 53 nieuwe parkeerplaatsen te realiseren. Daarvan komen 8 langspaarkeerplaatsen parallel aan het pand, worden de andere 45 parkeerplaatsen toegevoegd in de open lucht aan de bestaande parkeerplaatsen die gesitueerd zijn aan de Vlietweg. De te realiseren parkeerplaatsen zijn volledig openbaar en zijn door iedereen te gebruiken. De parkeerplaatsen worden niet exclusief ter beschikking gesteld aan individuele bewoners, bezoekers of werknemers van het 1828 woonconcept. Hiermee zijn alle te realiseren parkeerplaatsen maximaal geschikt voor dubbelgebruik door verschillende doelgroepen.

Voor bewoners van het 1828 concept wordt een inpandige fietsenstalling gerealiseerd.



Figuur 2. Visualisatie extra parkeeraanbod

Parkeeraanbod huidige situatie

Bij de huidige situatie liggen 5 parkeerplaatsen op eigen terrein. In de praktijk heeft de timmerfabriek een parkeervraag van 1 parkeerplaats – op werkdagen overdag. Alleen de eigenaar van de timmerfabriek werkt hier. Verder is er geen personeel aanwezig en is het aantal bezoekers minimaal. De overige 4 parkeerplaatsen worden op dit moment verhuurd aan een derde partij. In de nieuwe situatie wordt dit huurcontract opgezegd. Voor de auto's die hier nu parkeren moet een alternatief gezocht worden op privéterrein.

Met het verdwijnen van de timmerfabriek hoeft daarom geen rekening te worden gehouden met de parkeervraag in de huidige situatie.

5. Dubbelgebruik van parkeerplaatsen

De parkeerbehoefte van een ontwikkeling is gedurende de week niet constant. Bij iedere functie zijn de doelgroepen/gebruikers op verschillende momenten aanwezig. In het geval van de Vlietweg 3 hebben bewoners bijvoorbeeld op andere momenten een parkeervraag dan hun bezoekers en de mensen die hier komen werken. Parkeerplaatsen zijn daarom dubbel te gebruiken. Om dit effect inzichtelijk te maken is hieronder de parkeerbehoefte van de te realiseren functies per dagdeel uitgewerkt. De gemeente Leidschendam-Voorburg heeft in de Nota Parkeernormen aangegeven haar gegevens te baseren op cijfers van het CROW. De gegevens die in de laatste Nota gebruikt zijn, zijn verouderd. Daarom is er gebruik gemaakt van de aanwezigheidspercentages zoals opgenomen in de meest recente publicatie van het CROW-kencijfers (publicatie 381).

Tabel 3 Gespecificeerde parkeervraag (inclusief dubbelgebruik en de inzet van deelmobiliteit)

Functie	Totaal	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop avond	Werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Parkeerbehoefte bewoners (incl. reductie deelauto's)	34,1	17,0	17,0	30,7	27,3	34,1	20,4	27,3	23,9
Parkeerbehoefte bezoekers	13,8	1,4	2,8	11,0	9,7	0,0	8,3	13,8	9,7
Parkeerbehoefte commerciële dienstverlening	6,3	6,3	6,3	0,3	0,3	0,0	0,0	0,0	0,0
Parkeerplaats deelauto's	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0
Totaal	57,2	27,7	29,1	45,0	40,2	37,1	31,7	44,1	36,5

De ontwikkeling op de Vlietweg 3 zorgt – rekening houdend met dubbelgebruik en de inzet van deelmobiliteit - voor een afgeronde parkeervraag van **45** parkeerplaatsen op het maatgevend moment. De parkeerbehoefte is het grootst in de avond. Op dat moment zijn zowel een groot deel van de bewoners, als hun bezoekers aanwezig.

6. Compensatie bestaande parkeerplaatsen

Parallel aan de timmerfabriek aan de Vlietweg 3 ligt een strook informele parkeerruimte. Dit betreft geen gemarkeerde parkeervakken, maar het is hier wel toegestaan om te parkeren en dat gebeurt in de praktijk ook. Door de realisatie van het 1828 concept kan hier niet meer geparkeerd worden. Deze parkeerplaatsen moeten daarom gecompenseerd worden. Het gaat om een wegvak van ruim 35 meter. Er mag aan één zijde geparkeerd worden. Aan de andere kant van de weg geldt immers een parkeerverbod. Binnen de parkeerbalans wordt daarom een capaciteit van 7 parkeerplaatsen meegenomen als compensatie voor het verlies aan bestaande parkeerplaatsen.



7. Parkeerbalans

In onderstaande tabel is de toename van parkeervraag per dagdeel afgezet tegen het te realiseren extra parkeeraanbod op eigen terrein. De parkeerbalans is dan als volgt:

Tabel 4. Parkeeraanbod versus parkeervraag

Parkeerbalans	Totaal	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Parkeervraag									
Parkeervraag 1828	57,2	27,7	29,1	45,0	40,2	37,1	31,7	44,1	36,5
Compensatie bestaande parkeerplaatsen	7,0	7,0	7,0	7,0	7,0	7,0	7,0	7,0	7,0
Parkeeraanbod									
Te realiseren parkeerplaatsen	53,0	53,0	53,0	53,0	53,0	53,0	53,0	53,0	53,0
Saldo	-11,2	18,3	16,9	1,0	5,8	8,9	14,3	1,9	9,5

Uit de parkeerbalans volgt dat er op alle momenten op eigen terrein voldoende parkeerplaatsen zijn om te voorzien in de parkeervraag van de bewoners, bezoekers en werknemers van 1828. Op een groot gedeelte van de week (werkdagochtend, werkdagmiddag en weekendmiddag) neemt het parkeeraanbod door de ontwikkeling van de Vlietweg 3 zelfs toe. Er zijn dan meer (nieuwe) parkeerplaatsen beschikbaar dan er nodig zijn om te voorzien in de parkeerbehoefte van de toekomstige bewoners en hun bezoekers.

8. Restcapaciteit openbare ruimte

De parkeerbehoefte van ruimtelijke ontwikkelingen is van veel factoren afhankelijk. Met de voorgestelde parkeeroplossing zijn wij van mening dat een passend aanbod aan parkeerplaatsen wordt gerealiseerd voor dit 1828 concept. De nieuw aan te leggen parkeerplaatsen zijn voldoende om te voorzien in de eigen parkeervraag van de bouwontwikkeling binnen acceptabele loopafstand. Parkeren in de praktijk is echter vaak weerbarstiger dan de theorie. Met een parkeerdrukonderzoek is daarom onderzocht of een incidentele piek van de parkeervraag kan worden opgevangen in de openbare ruimte, zonder dat de parkeerdruk daar (te) hoog wordt.

8.3 Uitgangspunten onderzoek

Voor het parkeeronderzoek zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

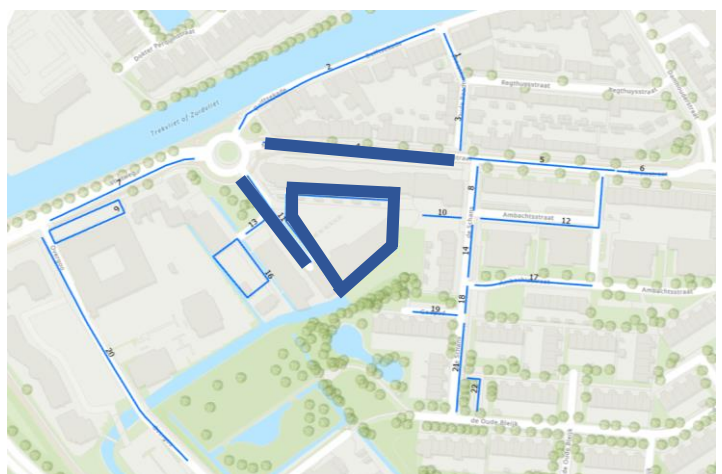
8.3.4 Maatgevende momenten

Het onderzoek heeft plaatsgevonden van 28 juni tot en met 2 juli 2022. Voor de meetmomenten is aangesloten bij de dagdelen waarin de parkeerbehoefte het hoogst is. Op de volgende dagen en tijden is de parkeerdruk gemeten:

Dag	Datum	Meetmoment
Dinsdag	28-6-2022	14:00 – 15:00
		23:00 – 00:00
Donderdag	30-6-2022	14:00 – 15:00
		23:00 – 00:00
Zaterdag	2-7-2022	14:00 – 15:00
		20:00 – 21:00

8.3.5 Onderzoeksgebied

Het onderzoeksgebied is opgedeeld in verschillende secties. Voor elke afzonderlijke sectie is de parkeercapaciteit, bezetting en beschikbare restcapaciteit in beeld gebracht. Uitgangspunt bij het bepalen van de omvang van het onderzoeksgebied is de afstand die mensen lopen van de parkeerlocatie tot hun eindbestemming. De maximale acceptabele loopafstand voor het vinden van een parkeerplek voor woonfuncties ligt conform de huidige Nota Parkeernormen Leidschendam-Voorburg op 100 meter van de ontwikkeling.



Parkeerplaatsen op privéterrein zijn buiten beschouwing gelaten. De restcapaciteit voor alle blauw gekleurde secties is meegenomen in de onderzoeksresultaten.

8.3.6 Acceptabele bezettingsgraad

In het gemeentelijk beleid is opgenomen dat van restcapaciteit in openbare ruimte gebruik kan worden, op voorwaarde dat de parkeerdruk als gevolg van de nieuwe ontwikkeling niet boven de 85% mag stijgen.

8.4 Onderzoeksresultaten

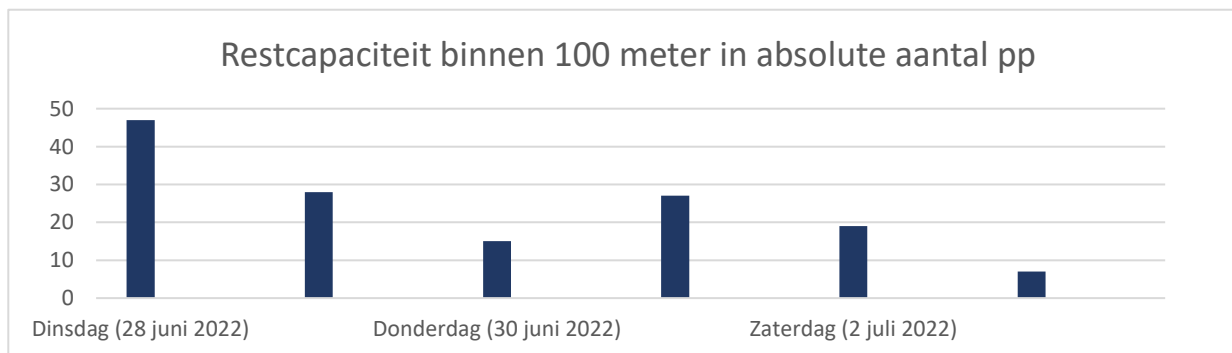
De resultaten geven een beeld van de bezettingsgraad in het onderzoeksgebied op de verschillende meetmomenten. Daaruit kan worden afgeleid hoeveel parkeerplaatsen er beschikbaar zijn en of deze capaciteit voldoende is om een deel van de aanvullende parkeerbehoefte voor bezoekers van bewoners, die ontstaat door de ontwikkeling van het 1828 concept aan de Vlietweg 3.

Tabel 5. Bezetting en capaciteit van parkeerplaatsen binnen een loopafstand van 100 meter

Sectie	Capaciteit #	Dinsdag (28 juni 2022)				Donderdag (30 juni 2022)				Zaterdag (2 juli 2022)			
		Middag		Avond/nacht		Middag		Avond/nacht		Middag		Avond	
		#	%	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%
Nieuwstraat	29	9	31%	22	76%	14	48%	22	76%	22	76%	25	86%
4	29	9	31%	22	76%	14	48%	22	76%	22	76%	25	86%
Vlietweg	43	16	37%	22	51%	43	100%	23	53%	31	72%	40	93%
11	7	0	0%	2	29%	7	100%	3	43%	1	14%	3	43%
15	36	16	44%	20	56%	36	100%	20	56%	30	83%	37	103%
Totaal	72	25	35%	44	61%	57	79%	45	63%	53	74%	65	90%

De totale openbare capaciteit binnen een straal van 100 meter ten opzichte van de ontwikkellocatie bedraagt 72 parkeerplaatsen. Deze parkeerplaatsen zijn voor alle doelgroepen beschikbaar. De bezetting van parkeerplaatsen is maatgevend op de zaterdagavond. Op dat moment zijn 90% van de parkeerplaatsen bezet. Op andere momenten schommelt de bezetting van parkeerplaatsen tussen de 35% op de dinsdagmiddag en 79% op de donderdagmiddag.

De centrale vraag van dit parkeeronderzoek is of er – op maatgevende momenten en binnen acceptabele loopafstand van 100 meter – nog restcapaciteit in de openbare ruimte beschikbaar is om te voorzien in eventuele incidentele piek in de parkeerbehoefte van de ontwikkeling aan de Vlietweg 3. Het absolute aantal vrije parkeerplaatsen in de directe omgeving is als volgt:



Het aantal vrije parkeerplaatsen varieert gedurende de week: van 47 parkeerplaatsen op de dinsdagmiddag tot 15 parkeerplaatsen op de donderdagmiddag. Op de zaterdagavond zijn er relatief weinig vrije openbare parkeerplaatsen beschikbaar. Bij het benutten van vrije parkeerplaatsen in de openbare ruimte mag de bezetting niet hoger dan 85% worden. Het beeld van de beschikbare restcapaciteit is dan als volgt:

Tabel 6. Te benutten restcapaciteit binnen 100 meter loopafstand

Sectie	Dinsdag (28 juni 2022)		Donderdag (30 juni 2022)		Zaterdag (2 juli 2022)	
	Middag	Avond/nacht	Middag	Avond/nacht	Middag	Avond
	#	#	#	#	#	#
Te benutten restcapaciteit	36	17	4	16	8	0

Op de momenten dat het druk is in de openbare ruimte – zoals de donderdagmiddag – worden er per saldo parkeerplaatsen toegevoegd door de ontwikkeling van 1828. De parkeerdruk in de directe omgeving van de Vlietweg neemt daardoor af. Op veel momenten in de week zijn nog vrije parkeerplaatsen beschikbaar in de directe omgeving om een incidentele piek in de parkeervraag op te vangen. Alleen op de zaterdagavond is onvoldoende restcapaciteit beschikbaar binnen 100 meter loopafstand. Het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein is dan voldoende om in de eigen parkeervraag te voorzien.

Resultaten herhaling parkeeronderzoek

Om de resultaten van het onderzoek in juni /juli 2022 te staven is een extra meting gehouden in september 2022. Hieronder volgt het overzicht van de waargenomen bezetting van de openbare parkeerplaatsen in de directe omgeving van de Vlietweg 3:

Sectie	Capaciteit	Dinsdag (28 juni 2022)				Donderdag (30 juni 2022)				Zaterdag (2 juli 2022)			
		Middag		Avond/nacht		Middag		Avond/nacht		Middag		Avond	
		#	%	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%
Nieuwstraat	29	25	86%	23	79%	24	83%	23	79%	23	79%	25	86%
4	29	25	86%	23	79%	24	83%	23	79%	23	79%	25	86%
Vlietweg	43	42	98%	35	81%	44	102%	31	72%	27	63%	27	63%
11	7	9	129%	4	57%	4	57%	3	43%	2	29%	3	43%
15	36	33	92%	31	86%	40	111%	28	78%	25	69%	24	67%
Totaal	72	67	93%	58	81%	68	94%	54	75%	50	69%	52	72%

Op een aantal meetmomenten is er in bij de tweede meting een iets hogere parkeerdruk waargenomen dan tijdens het eerste onderzoek. De belangrijkste conclusie is dat er in de huidige situatie altijd voldoende capaciteit is om te voorzien in de parkeervraag. Alleen op de dinsdag- en donderdagmiddag ligt de parkeerdruk in de huidige situatie boven de streefwaarde van 85% bezetting. Juist op die momenten komt er extra capaciteit bij door de ontwikkeling van 1828. Restcapaciteit in de openbare ruimte om een incidentele piek in de parkeervraag van het 1828 concept op te vangen in de openbare ruimte is op piekmomenten (avond en nacht) beschikbaar.

9. Resumé

De huidige timmerfabriek aan de Vlietweg 3 wordt gesloopt en maakt plaats voor 138 wooneenheden gericht op jongeren in de leeftijd van 18 en 28 jaar. In combinatie met commerciële functie op de begane grond. De parkeernormen van de gemeente Leidschendam-Voorburg zijn gebaseerd op het gemiddelde autobezit voor verschillende typen woningen. En sluiten daarmee niet aan op de specifieke kenmerken van de 1828 doelgroep. Maatwerk is nodig om tot een passende parkeeroplossing te komen. Hiervoor zijn een aantal stappen gezet in deze rapportage:

- Op basis van cijfers over het daadwerkelijk autobezit onder de 1828 doelgroep is het aannemelijk dat de parkeerbehoefte van bewoners veel lager ligt dan de gemeentelijke parkeernorm voorschrijft. Daarbij is een onderscheid gemaakt tussen eenpersoons- en tweerpersoons huishoudens.
- Het wordt steeds duidelijker dat een bezoekersnorm van 0,3 á 0,2 per wooneenheid niet aansluit bij de parkeerbehoefte in de praktijk. Daarom wordt in deze rapportage een bezoekersnorm van 0,1 voorgesteld.
- De inzet van een kwalitatief aanbod van deelmobiliteit als onderdeel van het woonconcept zorgt voor een verlaging van het autobezit onder de bewoners. Er is rekening gehouden met een reductie van 20% op het autobezit van bewoners (exclusief de parkeervraag van bezoekers).
- Er worden 53 extra parkeerplaatsen gerealiseerd bij het 1828 concept. Deze parkeerplaatsen zijn maximaal geschikt voor dubbelgebruik door verschillende doelgroepen.
- Wanneer de parkeervraag (inclusief dubbelgebruik van parkeerplaatsen en de inzet van een mobiliteitsconcept) wordt afgezet tegen het parkeeraanbod, blijkt dat op alle momenten in de week voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn op eigen terrein. Op veel momenten zijn zelfs minder parkeerplaatsen nodig dan gerealiseerd worden.
- Met een parkeerdrukonderzoek is onderzocht of er in de directe omgeving restcapaciteit is om een incidentele piek in de parkeervraag van het 1828 concept op te vangen. Uit het onderzoek blijkt dat er op veel momenten voldoende vrije parkeerplaatsen in de omgeving beschikbaar zijn – zonder dat de parkeerdruk te hoog wordt. Op een aantal drukke momenten in de directe omgeving worden per saldo meer parkeerplaatsen toegevoegd door de 1828 ontwikkeling. Op deze momenten neemt de parkeerdruk in de openbare ruimte juist af. Er zijn ook momenten waarop er beperkte restcapaciteit in de openbare ruimte beschikbaar is binnen een loopafstand van 100 meter.

Geconcludeerd kan worden dat hiermee een passende parkeeroplossing wordt geboden voor de ontwikkeling van het 1828 concept aan de Vlietweg 3 in Leidschendam.