

Opdrachtgever	Kingsbridge Investment B.V.
Datum	23 maart 2022
Auteur	
Kenmerk	011492.20210120.N1.04
Status	Definitief
Pagina	1/14

Monitoringsplan Triadome Leidschendam

Als onderdeel van het transformatiegebied Klein Plaspoelpolder wordt de locatie Triadome ontwikkeld naar een woonlocatie. De ontwikkeling van deelplan 6 Triadome bestaat uit een drietal woongebouwen (geen grondgebonden woningen). In de drie woongebouwen worden circa 123 appartementen gerealiseerd. Van het totale aantal appartementen is 30% gereserveerd voor sociale huur. Goudappel B.V. heeft inzichtelijk gemaakt hoeveel parkeerplaatsen bij deze ontwikkeling benodigd zijn¹. Hieruit blijkt dat bij deze ontwikkeling volstaan kan worden met een wat lagere parkeernorm dan doorgaans wordt gehanteerd en dat door het plaatsen van deelauto's het parkeeraanbod verder kan worden teruggedrongen. In het plan zijn naast een half verdiepte parkeergarage met in totaal 120 parkeerplaatsen ook nog 59 parkeerplaatsen op het maaiveld voorzien. Het totale parkeeraanbod op eigen terrein bedraagt hiermee 179 parkeerplaatsen. Na reductiemogelijkheden beschikt Triadome over een sluitende parkeerbalans.

De parkeerplaatsen in de garage zijn alleen bestemd voor bewoners van de koopappartementen. Deze zijn dus niet aan te wijzen voor dubbelgebruik. Aan alle 86 koopappartementen wordt één parkeerplaats verkocht. De overige ($120 - 86 =$) 34 parkeerplaatsen worden verkocht als tweede of derde parkeerplaats aan de grootste koopappartementen. Echter, indien toekomstige bewoners niet beschikken over een tweede of derde auto is het mogelijk deze parkeerplaats vrij te verhandelen onder de bewoners van Triadome. Parkeerplaatsen kunnen onderling worden doorverkocht of verhuurd. Zo wordt de zekerheid geboden dat de parkeerplaatsen in de garage alleen bestemd zijn voor bewoners van Triadome én dat de parkeergarage optimaal benut wordt. Deze mogelijkheid wordt contractueel vastgelegd en gecommuniceerd richting de toekomstige bewoners. De parkeerplaatsen op het maaiveld zijn bestemd voor de bewoners van de sociale huurappartementen en bezoekers.

¹ Goudappel, Parkeren Triadome Leidschendam, 009141.20210326.R1.06, februari 2022.

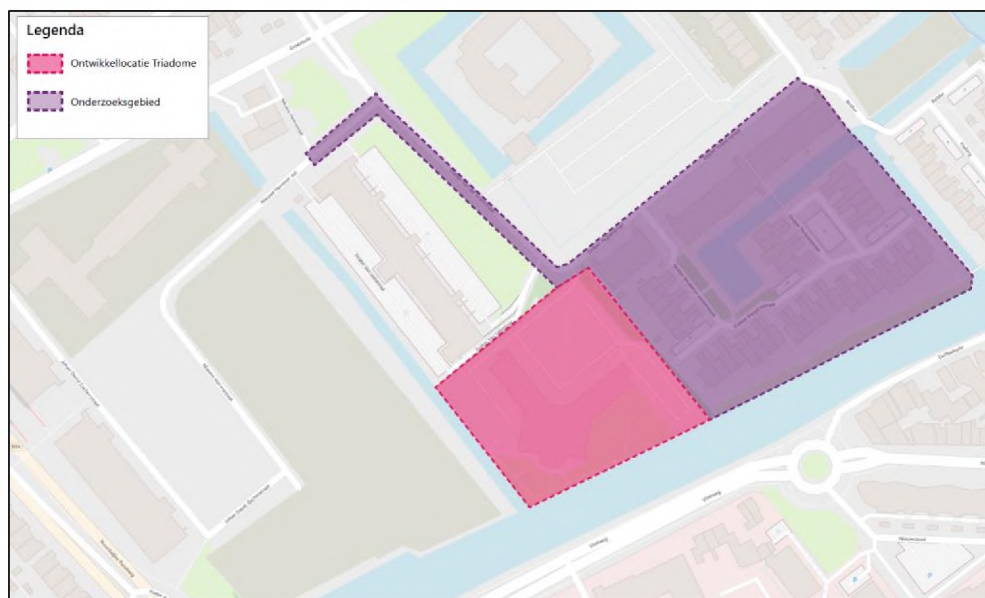
Vanwege het toepassen van een reductie op de parkeervraag ziet de gemeente een risico: te weinig parkeerplaatsen kunnen leiden tot parkeerdruk in de omliggende buurten, zeker aangezien daar geen parkeerregulering van kracht is. De gemeente heeft gevraagd om hiervoor een monitoringsplan inclusief potentiële maatregelen op te stellen. In voorliggend monitoringsplan is onderscheid gemaakt in monitoring en maatregelen voorafgaand aan en volgend op de oplevering van de ontwikkellocatie Triadome.

Voorafgaand aan de oplevering

Monitoring

Om te kunnen beoordelen of de parkeerdruk in de omliggende buurten toeneemt, moet voorafgaand aan de oplevering van de woningen binnen Triadome de monitoring van de parkeersituatie in de omgeving worden opgestart. In figuur 1 is toe te passen onderzoeksgebied weergegeven, dat tevens is afgestemd met de gemeente. Het gebied is gebaseerd op basis van de volgende uitgangspunten:

- De loopafstand die bewoners acceptabel vinden vanaf de geparkeerde auto tot de woning is 150 meter (bron: Nota Parkeernormen 2012, gemeente Leidschendam-Voorburg);
- Natuurlijke barrières verkleinen de afstand die mensen bereid zijn te lopen;
- Het parkeerterrein behorende bij het wooncomplex aan de Dokter van Ledestraat is niet meegenomen in het onderzoeksgebied, aangezien dit alleen bestemd is voor bewoners.



Figuur 1: Onderzoeksgebied monitoring omgeving

Door in dit onderzoeksgebied de parkeerdruk te meten voorafgaand aan de oplevering van de woningen wordt een zogenaamde nulmeting gecreëerd. Aangezien uit de parkeerbalans blijkt dat de parkeerbehoefte van de woningen binnen Triadome 's avonds het hoogst is, is het voldoende om deze nulmeting op een doordeweekse avond en een zaterdagavond tussen 20.00 en 22.00 uur uit te voeren. Aangezien de directe omgeving ook woongebied is, zal op deze momenten ook in die buurt de parkeerdruk het hoogst zijn. Door de meting niet uit te voeren tijdens vakanties, feestdagen, werkzaamheden en andere bijzondere situaties wordt een zo normaal mogelijke situatie gemeten. Door de nulmeting daarnaast in twee opeenvolgende weken uit te voeren, wordt daarnaast geborgd dat een onvoorziene incidentele situatie de basis vormt voor dit monitoringsplan. Dit betekent ook dat als de parkeerdruk tussen 2 dezelfde meetmomenten meer dan 3 procentpunt afwijkt, een extra meting nodig is en de afwijkende meting geen onderdeel is van de nulmeting.

Algemeen geldt dat in de directe omgeving van Triadome weinig openbare parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Ook het ontbreken van deze alternatieven in de nabijheid ontmoedigt uitwijkgedrag en stimuleert het gebruik van het eigen parkeeraanbod.

Maatregelen

Om het risico op uitwijkgedrag te verkleinen, is het mogelijk voorafgaand aan de oplevering van de woningen verschillende maatregelen te nemen om te zorgen dat het parkeeraanbod binnen het plan optimaal wordt gebruikt.

Dubbelgebruik

In de parkeerbalans van Triadome is rekening gehouden met 120 parkeerplaatsen in de half verdiepte parkeergarage. Deze parkeerplaatsen zijn bestemd voor de bewoners van de koopappartementen en dus niet mogelijk aan te wijzen voor dubbelgebruik. Bij de verkoop van de koopappartementen wordt per appartement minimaal één parkeerplaats mee verkocht. De overige ($120 - 86 =$) 34 parkeerplaatsen in de parkeergarage worden als tweede of derde parkeerplaats mee verkocht met de grotere appartementen. Conform de gemeentelijke parkeernorm beschikken deze woningen namelijk over een parkeervraag van meer dan één parkeerplek (parkeernorm van 1,4 en 1,6 parkeerplaatsen voor bewoners). Mocht het echter zo zijn dat deze bewoners niet over een tweede of derde parkeerplaats hoeven te beschikken is het mogelijk een parkeerplaats onderling onder bewoners van Triadome te verhandelen: indien een toekomstige bewoner kan aantonen niet over een parkeerplaats te hoeven beschikken, is het mogelijk deze te verkopen of te verhuren aan een andere bewoner. Deze regeling wordt ook contractueel vastgelegd. Om te waarborgen dat alleen bewoners hier kunnen staan, wordt de parkeergarage afgesloten met behulp van een slagbomensysteem.

De 59 parkeerplaatsen op maaiveld zijn openbaar toegankelijk en met name bestemd voor de bewoners van de sociale huurappartementen, de bezoekers van de woningen en de vier deelauto's. De deelauto's beschikken over een eigen parkeerplaats. De overige 55 parkeerplaatsen zijn geschikt voor dubbelgebruik en worden hiermee efficiënt ingezet: wanneer hier geen bewoner staat, dan heeft een bezoeker de mogelijkheid gebruik te maken van de parkeerplaats. Door deze parkeerplaatsen aan te wijzen voor dubbelgebruik, beschikt de ontwikkeling op de zaterdagavond over een restcapaciteit van 8 parkeerplaatsen op het maaiveld parkeerterrein. Dit is na het doorvoeren van de mogelijke reducties op de parkeervraag. Vanwege de restcapaciteit bestaat ook de optie om de 8 parkeerplaatsen in eerste instantie nog niet aan te leggen. Wanneer uit de monitoring blijkt dat dit wel nodig is kunnen deze parkeerplaatsen wel worden gerealiseerd.

Type huishouden

De hoogte van de parkeernorm bepaalt in hoeverre aan woningen een parkeerplaats kan worden mee verkocht of verhuurd:

- Het bewonersdeel van de parkeernorm voor de woningen tot 65 m², zowel de goedkope koopappartementen als alle sociale huurappartementen, is lager dan 1,0 parkeerplaats per woning. Dit betekent dat naar verwachting niet elk huishouden een auto zal hebben en dus niet automatisch over een eigen parkeerplaats hoeft te beschikken. De bewoners van de sociale huur krijgen dan ook geen abonnement of parkeerplaats mee verkocht. Het maaiveld parkeerterrein beschikt over voldoende capaciteit om de parkeervraag van de sociale huur gezamenlijk met de bezoekers op te vangen. Mochten de bewoners van de sociale huur of van de goedkope koopappartementen toch willen beschikken over een extra parkeerplaats in de garage, dan is dat mogelijk. Wanneer een bewoner woonachtig in de torens A en C kunnen aantonen maar over één parkeerplaatsen te hoeven beschikken, dan is het mogelijk de parkeerplaats over te kopen of te huren.
- Het bewonersdeel van de parkeernorm voor de woningen groter dan 65 m² is hoger dan 1,0 parkeerplaats per woning. Dit betekent dat aan elke koopwoning minimaal één parkeerplaats gekoppeld kan worden. Aanvullend worden bij een aantal van de grotere huishoudens in de torens A en C, bewoners van de dure en middeldure koopappartementen met een parkeernorm van respectievelijk 1,6 en 1,4 parkeerplaatsen voor bewoners, een tweede of derde parkeerplaats bij verkocht. Het is echter ook bij de grotere woningen denkbaar dat een huishouden geen eigen auto of tweede of derde auto bezit, mede vanwege het aanbod van het mobiliteitsconcept. Mocht dit het geval zijn, dan is het mogelijk parkeerplaatsen onderling aan bewoners van Triadome te verhuren of te verkopen.

Om te zorgen dat het parkeeraanbod binnen Triadome optimaal wordt ingezet, is onderstaande cruciaal:

- mee verkopen parkeerplaatsen aan koopappartementen
Als de kosten voor parkeren hoog zijn, is de kans groot dat bewoners hun auto's gratis in de omgeving zetten. Om dit tegen te gaan worden 86 parkeerplaatsen in de garage mee verkocht met de woningen. De overige 34 parkeerplaatsen worden als tweede of derde parkeerplaats mee verkocht aan de grotere woningen. Wel bestaat er de mogelijkheid een parkeerplaats onderling aan een bewoner van Triadome te verhuren of te verkopen. Het maaiveld parkeren is gratis en openbaar toegankelijk. Vanwege de geringe loopafstand, en het feit dat in de openbare ruimte beperkte parkeercapaciteit beschikbaar is, is dit de meest aantrekkelijke parkeervoorziening voor de bewoners van de sociale huurwoningen en de bezoekers van Triadome om de auto te parkeren.

- een 'intelligent' toegangssysteem te gebruiken
Bij de entree van de halfverdiepte parkeergarage krijgen alleen de bewoners met een parkeerplaats toegang tot de parkeergarage. Het toegangssysteem zal namelijk met kentekendetector werken en herkent zo het kenteken van bewoners. Zo zijn bewoners ten alle tijden verzekerd van een eigen parkeerplaats in de garage, waardoor deze niet in de openbare ruimte komen te staan. Ook zorgt een dergelijk systeem ervoor dat er geen ongewenste parkeerders in de garage geparkeerd staan.

Deelmobiliteit

In de rapportage 'Parkeren Triadome Leidschendam' is reeds beschreven dat de ontwikkeling Triadome het gebruik van de deelmobiliteit (deelauto's, deelfietsen, deelscooters en deelmotoren) optimaal gaat faciliteren. De nadere invulling hiervoor dient te worden opgesteld door een deelaanbieder in een separate notitie. Momenteel is Kingsbridge Investment B.V. in gesprek met aanbieders van deelmobiliteit.

Om het gebruik van deelmobiliteit te stimuleren zouden de kosten voor parkeren hoog moeten zijn, maar bovenstaand is al betoogd dat dit, vanwege het risico van gratis parkeren in de omgeving, niet wenselijk is.

Mobiliteitsconcept

Om in een deel van de automobielbehoefte van bewoners te voorzien en mee te gaan met de huidige wens van voornamelijk starters op de woningmarkt is initiatiefnemer voornemens om deelauto's bij de ontwikkeling te stallen. Autodelen is het principe dat meerdere mensen gebruik maken van dezelfde auto. Het voordeel van autodelen is dat bewoners wel gebruik kunnen maken van een auto, maar deze niet hoeven te bezitten.

De laatste jaren zijn op verschillende locaties ook daadwerkelijk deelauto's geplaatst en in gebruik genomen. Hierdoor ontbreekt het nog aan goede openbare evaluatiedata en effecten op de langere termijn. Door verschillende aanbieders wordt van andere aantallen uitgegaan. Veelal is het uitgangspunt dat 1 deelauto ten minste 4 reguliere auto's vervangt, waarbij uit onderzoek ook blijkt dat 1 deelauto tot 13 reguliere auto's kan vervangen². Dit effect geldt alleen mits het deelautogebruik optimaal gefaciliteerd wordt. Aanbieders van deelauto's hanteren op dit moment veelal de hiernavolgende uitgangspunten: per 30 woningen bieden zij 1 deelauto aan. Bij de realisatie van circa 123 woningen betekent dit het mogelijk plaatsen van $(123 / 30 = \text{afgerond}) 4$ deelauto's.

² 'Factsheet 5: Argumenten voor autodelen', CROW-KpVV, 2016.

Het faciliteren van het deelautogebruik betekent dat het autodelen zo eenvoudig mogelijk wordt gemaakt. Dit betekent onder meer dat:

- De deelauto's binnen het complex (of heel dicht op eigen terrein) beschikbaar moeten zijn. In het geval van Triadome worden deze op eigen terrein aangeboden, maar wel op maaiveldniveau.
- Er variëteit is in het aanbod van deelauto's.
- Voor bewoners een aantrekkelijk product wordt geboden.
- Gemak en flexibiliteit worden geboden.

Aanbieder deelconcept

Voor het invullen van de component deelauto's (mobiliteit) is initiatiefnemer in gesprek met de volgende aanbieders:

- Mobeazy B.V., dezelfde ervaren deelaanbieder als bij Damsigt;
- Hely BV, een aanbieder met veel ervaring in het aanbieden van concepten aan 'Closed Communities.

Het is van belang een aanbieder aan te trekken die ervaring heeft in het aanleveren van deelmobiliteit aan Closed Communities. Dat zijn appartementencomplexen, kantoorgebouwen en bedrijven. De bewuste keuze om deelmobiliteit aan te bieden aan Closed Communities is dat door de warme band van burens, collega's et cetera er meer sociale controle is op het wagenpark en andere modaliteiten: daardoor zijn er nettere auto's, minder schades en auto's waarbij voldoende brandstof getankt is of auto's die voldoende opgeladen zijn.

Een woningcomplex zoals Triadome wordt beschouwd als een Closed Community, maar deze community kan ook worden opengesteld voor omwonenden indien zij ook behoefte hebben om gebruik te maken van de deelauto's. In plaats van overlast te ondervinden, kan de omgeving dan juist de vruchten plukken van de deelmobiliteitsoplossing van Triadome. Het openstellen van het deelautosysteem voor omwonenden draagt bij aan het draagvlak van omwonenden voor de ontwikkeling. Daarnaast is het eventueel mogelijk het deelconcept van Damsigt, een andere ontwikkellocatie in de directe omgeving met deelauto's, via de applicatie van Mobeayze te verbinden met de deelauto's van Triadome. Zo kunnen bewoners van de ontwikkellocaties gebruik maken van beide deelconcepten, wat resulteert in een dynamisch en efficiënt systeem.

Beide aanbieders bieden een volledig mobiliteitsconcept aan. Naast deelauto's worden ook deel(bak)fietsen, deelscooters en deelbusjes aangeboden. Dat alles wordt aangeboden in 1 app. De gebruiker kan met deze app boeken, betalen en het gewenste voertuig openen en sluiten, zonder dat er sleutels aan te pas komen of dat er met pasjes gewerkt moet worden.

De techniek is zo geavanceerd dat wanneer de 4G-verbinding niet werkt, de app overschakelt naar Bluetooth. Gemak dient de mens en beide aanbieders leveren dat product waarmee de gebruikers eigenlijk een eigen micro-maas aanbieder hebben, in dit geval, in haar appartementencomplex.

Beide aanbieders zijn eigenaar van de voertuigen en zorgen voor het operationele gedeelte. Dat betekent dat zij het wagenpark regelmatig controleren en zorgt voor het schoonmaken van de auto's en voor reparatie en onderhoud.

Bij het plaatsen van het mobiliteitsconcept is het van belang de deelauto's vanaf het begin aan te bieden op een project. Door deze voertuigen zo vroeg mogelijk in het proces te plaatsen zien bewoners sneller af van de tweede auto of zelfs eerste auto, waardoor de parkeernorm verlaagd kan worden: bij een verhuizing vindt immers een heroverweging van de mobiliteitskeuzes plaats. De initiatiefnemer is voornemens om bij het vermarkten van de woningen ook te focussen op de deelauto's en de groene en duurzame uitstraling van Triadome. Op die manier worden de toekomstige bewoners voorafgaand al bewust en enthousiast gemaakt over de aanwezigheid van de deelauto's bij het complex.

Een heel belangrijk argument, naast de CO₂-reductie, voor lokale overheden om autodelen te integreren, is dat mensen die starten met autodelen vaak afzien van de aankoop van een (tweede) eigen auto. Er zijn verschillende cijfers, maar het meest recent is een onderzoek dat uit ervaringscijfers van Mobeazy naar voren is gekomen dat 30% van de autodeelgebruikers hun eigen auto inleverde (verkocht). Hiervan was 60% die de eerste auto inleverde en 40% de tweede auto. Daarnaast zou 27% van de deelauto-gebruikers zonder een deelsysteem een eigen auto hebben aangeschaft.

Van belang is ook om het concept meteen te starten bij de eerste oplevering van de woningen en dus de toekomstige bewoners voorafgaand door middel van info- en promotiebrochures et cetera te informeren. Tevens zullen infoavonden georganiseerd kunnen worden met uitleg van het product. Gemak en flexibiliteit zijn aanwezig, doordat door één aanbieder via één applicatie meerdere modaliteiten (auto/scooter etc) worden aangeboden. De gebruikers kunnen zowel zakelijk als privé de voertuigen boeken, betalen en openen/sluiten. De voertuigen staan bij hun eigen complex en zijn onderdeel van hun woongenot.

Programma van Eisen exploitant

Gezien het stadium waarin de ontwikkeling zich bevindt is het deelmobiliteitsconcept nog niet op detailniveau uitgewerkt. Vanuit de gemeente is wel de wens uitgesproken dat ten tijde van de goedkeuring op de aanvraag van de omgevingsvergunning wel voldoende

gewaarborgd dient te zijn. Het is namelijk van belang dat deelmobiliteit wel op een goede manier wordt ingezet en daadwerkelijk leidt tot een lager autobezit en een reductie op de parkeerbehoefte. Om dit te waarborgen is het volgende programma van eisen opgesteld waaraan de exploitant van een mobiliteitsconcept aan moet voldoen:

- *Beginnen met vier deelauto's:* conform de berekeningen ten behoeve van de deelauto reductie zijn in totaal vier deelauto's nodig. Gezien het geringe aantal dient de deelaanbieder direct alle vier de deelauto's te plaatsen. Het mobiliteitsconcept moet al op locatie staan wanneer de eerste bewoners intrekken.
- *Frequent evalueren:* de aanbieder dient regelmatig (eens in het halfjaar) het gebruik van het mobiliteitsconcept te evalueren. Afhankelijk van de vraag wordt het aanbod bijgesteld. Mocht het concept goed worden gebruikt is het dus ook van belang redelijk snel deelauto's bij te plaatsen. Bij het eerste halfjaar dient maandelijks te worden geëvalueerd.
- *Beheren en exploiteren voor minimaal 5 jaar:* het mobiliteitsconcept moet worden beheerd en geëxploiteerd door de aanbieder voor een minimale periode van 5 jaar, met de mogelijkheid van een verlenging van nog eens 5 jaar.
- *Betaalw ije:* voor de incidentele gebruiker moet het mogelijk zijn te betalen voor de gemaakte kilometers en het brandstofverbruik. Daarnaast moet voor bewoners en andere frequente gebruikers de mogelijkheid bestaan om een abonnement af te sluiten. Dit bevordert ook het gebruik, aangezien abonneenthouders eerder geneigd zijn een deelauto te pakken.
- *Bieden van incentives aan bewoners:* het gebruik van het mobiliteitsconcept dient de eerste 3 maanden kosteloos te worden aangeboden. Hiermee worden bewoners gestimuleerd gebruik te maken van de aangeboden deelvoertuigen (deelauto, deelfiets, etc.). Deze incentive is voor rekening van de deelaanbieder.
- *Openstellen voor omgeving:* het mobiliteitsconcept moet ook bruikbaar zijn voor de omgeving. Dit vergroot tevens de kans op een succesvol concept.
- *Aanbod volledig concept:* naast deelauto's dient de aanbieder ook (elektrische) deelfietsen en bakfietsen aan te bieden. Hiermee wordt namelijk een passend alternatief voor de auto op de korte afstanden aangeboden.
- *Slimme applicatie:* bewoners dienen eenvoudig en snel via een door de aanbieder aangeboden applicatie een deelvoertuig te reserveren. Daarnaast is het van belang dat ook andere aanbieders, waaronder Greenwheels, worden ontsloten in de app. Deze systemen fungeren als extra aanbod boven op de eigen voertuigen. Ook het openen en sluiten van het slot van de voertuigen gaat via deze app om het gemak te bevorderen.
- *Centraal positioneren:* de auto's en fietsen moeten makkelijk bereikbaar zijn voor alle toekomstige gebruikers. Op het maaiveld parkeerterrein zijn vier parkeerplaatsen naast elkaar gereserveerd voor de deelauto's.

- *Marketing & Communicatie:* de aanbieder levert bijbehorende implementatiebegeleiding, waaronder bijbehorende brochures die direct bij de verkoop en verhuur van de woningen aan toekomstige bewoners worden aangeboden.

Na oplevering woningen locatie Triadome

Monitoring

Om te beoordelen of na oplevering van de woningen uitwijkgedrag ontstaan en daarmee een hogere parkeerdruk, zal de parkeerdruk in de omgeving moeten worden gemeten.

- meting 1: 6 maanden na oplevering eerste woningen;
- meting 2: 6 maanden na oplevering laatste woningen;
- meting 3: 1 jaar na oplevering laatste woningen;
- meting 4: 2 jaar na oplevering laatste woningen.

Een periode van 2 jaar is een redelijke termijn waarbinnen de situatie voor nieuwe bewoners is genormaliseerd. Eventueel tijdelijk gedrag houden zij niet zo lang vol. Een langere periode betekent ook meer invloeden van andere ontwikkelingen in omgeving.

Van belang is dat de metingen onder dezelfde condities worden uitgevoerd als de nulmeting om de resultaten onderling vergelijkbaar te maken. Wanneer de parkeerdruk op beide meetmomenten maximaal 2 procentpunt hoger is dan tijdens het drukste moment van de vorige meting (op hetzelfde meetmoment), wordt de parkeerdruk verondersteld niet te zijn toegenomen. De nulmeting vormt dus de basis voor meting 1, meting 1 vormt vervolgens de basis voor meting 2. Hiermee worden autonome ontwikkelingen die beperkt impact hebben op de parkeerdruk meegenomen en wordt de toename in parkeerdruk niet bepaald op basis van een 'oude' situatie.

Naast de monitoring van de parkeerdruk in de omgeving, zal na de oplevering ook het gebruik van de parkeerplaatsen binnen Triadome (parkeerkelders en parkeerplaatsen op maaiveld) moeten worden gemonitord. Dit vindt gelijktijdig plaats aan de monitoring in de omgeving. Hierbij is het niet zozeer van belang of het gebruik toeneemt, maar wel of de parkeercapaciteit vol (parkeerdruk 100%) of nagenoeg vol (minder dan 5 vrije plekken) staat. Daarbij is het drukste moment bepalend, onder de voorwaarde dat de parkeerdruk tussen 2 dezelfde metingen niet meer dan 2 procentpunt afwijkt.

In de monitoring krijgt de deelauto bewust alleen een plek in de bewoners enquête door middel van één vraag. Bewoners blijvend stimuleren om van deelmobiliteit gebruik te maken

is een prikkel om te voorkomen dat de parkeercapaciteit uitgebreid moet worden. Daarnaast is optimaal gebruik ook in het belang van de aanbieder. En tot slot, objectieve criteria om te beoordelen of het gebruik onvoldoende is of beter kan, zijn op dit moment niet voorhanden. Daarmee is het nagenoeg onmogelijk om het gebruik van deelmobiliteit te monitoren en aan de uitkomsten consequenties te hangen. Het monitoren van het gebruik van het deelconcept ligt vooral bij de exploitant, die beschikt over monitoringsresultaten op basis waarvan in overleg besloten kan worden op te schalen.

Maatregelen

Om te bepalen wat met de resultaten wordt gedaan, is het goed om te realiseren dat het risico op uitwijkgedrag naar gratis parkeerplaatsen in de omgeving altijd bestaat en dat dit risico ook speelt bij ontwikkelingen waar conform de parkeernorm is ontwikkeld, bijvoorbeeld omdat bewoners of hun bezoekers parkeren op straat prettiger vinden, maar ook omdat het gratis is. Daarnaast vinden in de omgeving van Triadome meer ontwikkelingen plaats, waardoor een verhoging van de parkeerdruk niet automatisch toe te schrijven is aan de bewoners van deze ontwikkeling. Daarom stellen wij primair de parkeersituatie binnen Triadome centraal in het monitoringsplan.

Staat de parkeercapaciteit op enig meetmoment vol (parkeerdruk 100%) of nagenoeg vol (minder dan 5 vrije plekken), dan zijn maatregelen nodig als een aanvullend uit te voeren enquête onder bewoners om het parkeergedrag te kunnen achterhalen.

Wanneer uit de enquête blijkt dat niet alle bewoners een parkeerplek hebben binnen de ontwikkeling, is er een tekort aan parkeerplaatsen en worden extra parkeerplaatsen aangelegd. In eerste instantie worden deze aangelegd op het terrein van Triadome. Mocht de initiatiefnemer de keuze maken 8 parkeerplaatsen minder aan te leggen vanwege de beschikbare restcapaciteit, dan is het mogelijk deze extra te realiseren wanneer uit de monitoring blijkt dit nodig te zijn. Daarnaast bestaat ook de mogelijkheid in de openbare ruimte extra parkeerplaatsen aan te leggen. Zo is het mogelijk aan de Dokter van der Stamstraat extra langspaarkeerplaatsen te realiseren. Mocht dit nodig blijken, aangezien er geen ruimte meer beschikbaar is op het eigen terrein van Triadome, dan worden deze parkeerplaatsen aangelegd in overleg met de gemeente en op kosten van de ontwikkelaar.

Echter, voordat er extra parkeerplaatsen worden aangelegd is het van belang eerst maatregelen te treffen om het beter benutten van parkeerplaatsen te bevorderen. Daarbij kan gedacht worden aan het beter promoten van deelmobiliteit of het beter afstemmen op de wensen en het gedrag van bewoners. Tevens zijn er reguleringsmaatregelen mogelijk,

waaronder het instellen van een blauwe zone in omliggende straten. Dit ligt vanzelfsprekend niet binnen de mogelijkheden van de ontwikkelaar, maar juist bij de gemeente.

Het is ook denkbaar dat de parkeersituatie binnen Triadome op orde lijkt, maar dat de parkeerdruk in de omgeving toeneemt. Op dat moment liggen twee vragen voor:

- Is de toename in parkeerdruk kritisch of onacceptabel?
- Is de toename in parkeerdruk herleidbaar naar Triadome?

Het effect van de maatregelen wordt niet aanvullend op de reguliere monitoring onderzocht. Als de maatregelen genomen zijn, is een toename van het gebruik van de parkeervoorzieningen binnen Triadome te verwachten. De mate van toename bepaalt echter niet of aanvullende maatregelen nodig zijn als de (fysieke) belemmeringen die uit de enquête naar voren zijn gekomen, zijn weggenomen.

Hoewel elke toename in parkeerdruk voor een omwonende vervelend kan worden gevonden, stellen wij voor in dit monitoringsplan aan te sluiten bij het gemeentelijke beleid dat een parkeerdruk vanaf 90% onacceptabel is.³ Vanaf een bezetting van 85% is de situatie kritiek. Bij een bezetting vanaf 85% worden de volgende acties ondernomen:

- Beter promoten en opschalen van het mobiliteitsconcept;
- Het uitzetten van een enquête onder bewoners.

Beter promoten en opschalen van het mobiliteitsconcept

Bij een kritische parkeerbezetting vanaf 85% is het van belang het autobezit en -gebruik onder bewoners verder naar beneden af te schalen met als doel de parkeerdruk in de omgeving te doen afnemen. Dit kan worden bewerkstelligd door te achterhalen in hoeverre alternatieven (deelmobiliteit) nog aansluit bij de wensen van bewoners. In overleg met de aanbieder wordt het gebruik van het mobiliteitsconcept besproken en waar nodig meer gepromoot door het plaatsen van extra deelauto's en/of deelfietsen. Ook wordt de mogelijkheid besproken om eventueel extra vervoersmiddelen, waaronder elektrische bakfietsen of een busje, ingezet kunnen worden. Daarnaast wordt via de bewoners enquête achterhaald in hoeverre de deelvoertuigen worden gebruikt en of bewoners van mening zijn dat het aanbod verbeterd kan worden. Mocht uit de enquête blijken dat er extra wensen zijn worden deze met de aanbieder van het mobiliteitsconcept besproken en waar mogelijk geïmplementeerd.

³ In de nieuwe Nota Parkeerbeleid 2021 is opgenomen dat bij een bouwontwikkeling een beroep kan worden gedaan op de beschikbare openbare parkeerruimte als daarmee de parkeerdruk in de directe omgeving op het maatgevende moment in de week onder de 90% zal blijven.

Het uitzetten van een enquête onder bewoners

Wanneer de parkeerbezetting in het onderzoeksgebied hoger is dan 85%, én de parkeerdruk is toegenomen sinds de vorige meting, is het van belang om te bepalen of de toename herleidbaar is naar Triadome. Bepalen of de parkeerdruk herleidbaar is, is echter een lastige opgave. Om dit te kunnen bewerkstelligen heeft Triadome een eigen postcode nodig. Dit biedt de mogelijkheid om van alle auto's in het onderzoeksgebied het kenteken te noteren en via de RDW op te vragen op welke postcode deze auto geregistreerd staat. Deze methode heeft twee tekortkomingen:

- leaseauto's staan niet op het woonadres van de gebruiker geregistreerd;
- de auto's van bezoekers van bewoners binnen Triadome zijn niet aan Triadome te koppelen.

Gegeven het feit dat van alle geparkeerde voertuigen het kenteken noteren een dure (arbeidsintensieve) onderzoeksmethode is, en daarmee onvoldoende inzicht wordt verkregen in welke mate de parkeerdruk herleidbaar is naar Triadome, maakt deze analyse geen onderdeel uit van dit monitoringsplan.

Om te bepalen of de parkeerdruk herleidbaar is naar Triadome, zal daarom een enquête onder bewoners moeten worden uitgezet, waarin wordt gevraagd:

- over hoeveel auto's een huishouden beschikt;
- waar deze auto's worden geparkeerd;
- als deze auto's niet binnen Triadome worden geparkeerd, waarom men geen gebruik maakt van de eigen parkeervoorzieningen;
- waar bezoekers parkeren;
- als deze auto's niet binnen Triadome worden geparkeerd, waarom men de bezoekers geen gebruik laat maken van de eigen parkeervoorzieningen;
- of bewoners het mobiliteitsconcept gebruiken en in hoeverre ze van mening zijn dat het aanbod verbeterd kan worden.

De uitkomsten van de enquête vormen de basis voor de te nemen maatregelen bij een parkeerbezetting vanaf 85%. Daarbij geldt dat argumenten die te maken hebben met gemak en toegankelijkheid moeten worden opgelost, ofwel met fysieke maatregelen ofwel met communicatie/uitleg.

Als uit het parkeeronderzoek blijkt dat in de omgeving veel foutgeparkeerde voertuigen staan, kan de eigenaar van Triadome bewoners wijzen op een juist gebruik van de openbare ruimte. Handhaven op foutparkeren is echter een verantwoordelijkheid van de gemeente. Een andere maatregel die dit kan oplossen is het instellen van parkeerregulering in de

omgeving van Triadome. Binnenstedelijk ontwikkelen zonder maatregelen te nemen in de omgeving betekent immers potentieel een risico op een hogere parkeerdruk.

Laatste knop bij een onacceptabele parkeerbezetting; realiseren van extra parkeerplaatsen

Mocht er sprake zijn van een parkeerdruk van 90% of hoger is het van belang, naast het beter promoten van het mobiliteitsconcept en het uitzetten van enquête onder bewoners, extra parkeerplaatsen te realiseren. In eerste instantie wordt het benodigde aantal extra parkeerplaatsen op het terrein van Triadome gerealiseerd. Mocht op eigen terrein niet voldoende ruimte zijn om te voldoen aan de resterende benodigde parkeerbehoefte, wordt in overleg met de gemeente bepaald of het mogelijk is op kosten van de ontwikkelaar extra parkeerplaatsen in de openbare ruimte te realiseren. Zo beschikt de Dokter van Stamstraat over ruimte om extra langspaarkeerplaatsen te realiseren. De precieze locatie en het te realiseren aantal parkeerplaatsen wordt, wanneer nodig, in overleg met de gemeente bepaald.