

Memo

memonummer	03	
datum	20 november 2023	
aan	[REDACTED]	WoonInvest
	[REDACTED]	Vidomes
van	[REDACTED]	Antea Group
	[REDACTED]	Antea Group
kopie	[REDACTED]	Antea Group
project	Parkeeronderzoek Nieuwstraat Leidschendam	
projectnr.	0477254.100	
betreft	Memo parkeeronderzoek	

1 Inleiding

WoonInvest en Vidomes (W&V) werken gezamenlijk aan de ontwikkeling (sloop- en nieuwbouw) van drie galerijflats aan de Nieuwstraat en Venestraat in Leidschendam (Figuur 1-1 oranje gebied). Uit eerdere onderzoeken is gebleken dat, als gevolg van de ontwikkelingsplannen, extra parkeerplekken ingepast moeten worden. Het doel van deze memo is om de parkeervraag van de ontwikkeling te berekenen en aan te tonen hoeveel parkeerplaatsen extra gerealiseerd moeten worden. De toegenomen parkeervraag mag daarbij geen extra parkeerdruk in de omgeving veroorzaken.

Antea Group heeft een parkeerdrukmeting uitgevoerd om de huidige parkeervraag inzichtelijk te maken. Gebaseerd op de resultaten uit de parkeerdrukmeting is inzichtelijk gemaakt of de capaciteit van het parkeerterrein voldoende is voor de toekomstige situatie, met als uitgangspunt dat de toegenomen parkeervraag geen extra parkeerdruk in de omgeving veroorzaakt. Uitkomst van de parkeerdrukmeting is het aantal parkeerplaatsen dat (mogelijk) door de ontwikkelaars gerealiseerd moet worden.

Leeswijzer

In deze memo wordt eerst de door WoonInvest en Vidomes berekende parkeerbehoefte benoemd en onderbouwd. Vervolgens wordt de parkeerdrukmeting en de resultaten ervan beschreven. Gebaseerd op de resultaten van de parkeerdrukmeting is de parkeerbehoefte van de huidige galerijflats berekend. Daarbij wordt rekening gehouden met de leegstand van appartementen in de galerijflats. Gebaseerd op de huidige- en toekomstige parkeerbehoefte is bepaald of de toegenomen parkeervraag geen extra parkeerdruk in de omgeving veroorzaakt en indien noodzakelijk hoeveel extra parkeerplekken gerealiseerd dienen te worden.



Figuur 1-1 Plangebied (oranje) en bestaande parkeerterrein (blauw)

2 Parkeerbehoefte

WoonInvest en Vidomes hebben in een eerder stadium al een berekening uitgevoerd voor de huidige- en toekomstige parkeerbehoefte. Deze berekeningen zijn opgenomen in Tabel 2-1 en Tabel 2-2. De berekening toont aan dat in de toekomstige situatie in totaal 96 parkeerplekken benodigd zijn. Dit houdt een toename in van 15 parkeerplekken. Om in te schatten in hoeverre deze parkeerbehoefte reëel is zijn de toegepaste kengetallen vergeleken met de parkeernormen uit de Nota parkeernormen Leidschendam-Voorburg 2012 en het CROW (publicatie 381).

In de Nota Parkeernormen Leidschendam-Voorburg 2012 wordt onderscheid gemaakt tussen sociale huurwoning (deze is in principe grondgebonden) en huurappartement goedkoop/middelduur. De ervaring leert dat het autobezit bij appartementen in het sociale huursegment sterk kan verschillen. De Nota Parkeernormen hanteert een norm van 1,0 tot 1,8 voor sociale huurwoningen en een parkeernorm van 0,8 tot 1,6 voor huurappartementen (goedkoop/middelduur). Uit deskresearch blijkt echter dat met name oppervlakte en/of aantal kamers bepalend is voor het autobezit¹.

De oude bestemming bestond uit grote sociale huurwoningen met 4 of 6 kamers, gebouwd voor gezinnen. De nieuwe plannen bevatten ook veel 2- en 3 kamerappartementen voor kleinere huishoudens, met vaak een lager autobezit.

De gebruikte kengetallen voor het uitvoeren van de parkeerbehoefte komen overeenkomen met de CROW-kencijfers. Daarnaast wijken zij slechts beperkt af van de gemeentelijke parkeernormen. Dit in combinatie met het feit dat huurwoningen over het algemeen een lager autobezit hebben dan koopwoningen, maakt dat de berekende parkeerbehoefte als realistisch beschouwd kan worden.

Type	Aantal	Kengetal	Totaal
4-kamer app.	60	1,3	78
6-kamer app.	2	1,5	3
Totaal	62		81

Tabel 2-1 Huidige parkeerbehoefte

Type	Aantal	Kengetal	Totaal
2-kamer app. (senioren)	24	1,0	24
3-kamer app. (senioren/starters)	18	1,0	18
3-kamer app.	40	1,1	44
4-kamer app.	8	1,3	10,4
Totaal	90		96,4

Tabel 2-2 Toekomstige parkeerbehoefte

In de huidige situatie zijn 93 parkeerplaatsen beschikbaar. Op basis van de parkeerbehoefteberekening dienen 3 extra parkeerplaatsen te worden gerealiseerd. Echter, ook bewoners aan de overzijde van de Nieuwstraat maken gebruik van de parkeergelegenheid. Om die reden is een parkeerdrukmeting uitgevoerd om te bepalen hoeveel parkeerplaatsen bijgebouwd moeten worden, zonder dat dit de huidige parkeerdruk verhoogd

¹ (Deskresearch parkeernormen, 2017), (Sterke relatie tussen woning en autobezit, 2016), (Veel vrije parkeerplaatsen bij sociale huurwoningen, 2021)

3 Parkeerdrukmeting

Op 31 maart 2022 is van 8:00 tot 24:00 uur een parkeerdrukmeting uitgevoerd in de directe omgeving van de ontwikkellocatie. Het gaat hierbij om vijf parkeersecties, waarvan 4 gelegen zijn aan de Nieuwstraat en Venestraat en één parkeerterrein gelegen ter hoogte van De Tol 8. De secties zijn allemaal gelegen binnen de maximale loopafstand van 100 meter tussen woning en parkeerplaats, conform gemeentelijk beleid en CROW-richtlijnen.



Figuur 3-1 Parkeerlocaties binnen de maximale loopafstand van 100 m.

In Figuur 3-1 zijn de secties weergegeven. Secties 1 en 4 zijn de langsparkeervakken langs de Venestraat, secties 2 en 3 de haaksparkeervakken naast de complexen en sectie 5 omvat het nabijgelegen parkeerterrein. Deze secties zijn gehanteerd, omdat dit parkeerlocaties zijn direct grenzend aan de woonlocatie (het plangebied). Verder gelegen parkeerplaatsen zijn te ver gelegen, waardoor zij niet in aanmerking komen als reële optie voor de huidige en nieuwe bewoners van de galerijflats.

3.1 Alle secties

In de tabellen Tabel 3-1, Tabel 3-2 en Tabel 3-3 zijn de bezetting in absolute aantallen, de bezettingsgraad in percentage en de restcapaciteit per sectie opgenomen².

Uit de tabellen is op te maken dat tussen 10:00 en 11:00 uur de parkeerdruk het laagst is. In deze periode zijn slechts 38 van de 93 parkeerplekken bezet, een bezettingsgraad van 41% met een restcapaciteit van 55 parkeerplaatsen. De parkeervraag is om 17:00 uur het hoogst met een totale bezetting van 67 parkeerplaatsen wat een bezettingsgraad van 72% betekent. De restcapaciteit op dit tijdstip bedraagt 26 parkeerplaatsen. De hoge parkeervraag om 17:00 uur wordt met name veroorzaakt door het einde van de schooldag van de naastgelegen schoollocatie Signtaal (De Tol 8). Kinderen worden opgehaald met taxibussen of door ouders met auto's. Hierdoor stijgt de parkeerdruk in sectie 5 tot 72%. Na de periode van ophalen daalt de parkeervraag weer, wat resulteert in een bezettingsgraad van 12% op het parkeerterrein.

De bezettingsgraad van de parkeerlocaties 1, 3 en 4 zijn het hoogste tijdens de avonduren. De bezettingsgraad stijgt op deze momenten tot wel 100%. Opvallend is de bezettingsgraad van sectie 2 die gedurende de gehele dag op 100% of hoger ligt. Dit wordt veroorzaakt door de zeer beperkte capaciteit van vier parkeerplaatsen en het foutief parkeren. In de avonduren daalt de parkeervraag en bedraagt de bezettingsgraad maximaal 60%. De late avonduren (vanaf 23:00 uur) zijn vaak maatgevend omdat dan de meeste bewoners thuis zijn. Op deze momenten bedraagt de restcapaciteit 37 parkeerplaatsen.

² Opgemerkt dient te worden dat tijdens de tellingen twee parkeerplaatsen in gebruik waren voor groenstort en twee parkeerplaatsen gedurende de hele dag werden bezet door aanhangwagens. Hierdoor waren 4 van de parkeerplaatsen in sectie 5 gedurende de hele dag niet bruikbaar voor bezoekers. Op basis van het APV is het niet toegestaan om langer dan 3 dagen een aanhangwagen op openbaar terrein te stallen. Daarnaast is het niet toegestaan om groenafval te storten in de openbare ruimte. De aanhangwagens en het groenafval zijn inmiddels door de gemeente verwijderd. In overleg met gemeente Leidschendam-Voorburg is bepaald om de berekening uit te voeren waarbij de parkeerplaatsen bezet door groenafval of aanhangwagens worden gerekend als beschikbaar.

Sectie ↓	Capaciteit	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00	00:00
1	9	7	7	6	7	6	7	6	5	4	6	7	7	7	8	8	8	7
2	4	3	3	4	5	6	5	4	4	5	5	6	5	7	7	6	7	7
3	26	15	15	10	12	13	11	14	15	16	17	20	22	18	19	22	26	26
4	11	9	10	8	8	8	9	8	5	7	8	9	10	10	10	11	11	11
5	43	5	8	10	14	22	23	28	27	29	31	22	16	5	4	5	4	5
totaal	93	39	43	38	46	55	55	60	56	61	67	64	60	47	48	52	56	56

Tabel 3-1 Bezetting in absolute aantallen inclusief bezetting door groenafval en aanhangwagens

Sectie ↓	Capaciteit	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00	00:00
1	9	78%	78%	67%	78%	67%	78%	67%	56%	44%	67%	78%	78%	78%	89%	89%	89%	78%
2	4	75%	75%	100%	125%	150%	125%	100%	100%	125%	125%	150%	125%	175%	175%	150%	175%	175%
3	26	58%	58%	38%	46%	50%	42%	54%	58%	62%	65%	77%	85%	69%	73%	85%	100%	100%
4	11	82%	91%	73%	73%	73%	82%	73%	45%	64%	73%	82%	91%	91%	91%	100%	100%	100%
5	43	12%	19%	23%	33%	51%	53%	65%	63%	67%	72%	51%	37%	12%	9%	12%	9%	12%
totaal	93	42%	46%	41%	49%	59%	59%	65%	60%	66%	72%	69%	65%	51%	52%	56%	60%	60%

Tabel 3-2 Bezetting in percentages inclusief bezetting door groenafval en aanhangwagens

Sectie ↓	Capaciteit	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00	00:00
1	9	2	2	3	2	3	2	3	4	5	3	2	2	2	1	1	1	2
2	4	1	1	0	-1	-2	-1	0	0	-1	-1	-2	-1	-3	-3	-2	-3	-3
3	26	11	11	16	14	13	15	12	11	10	9	6	4	8	7	4	0	0
4	11	2	1	3	3	3	2	3	6	4	3	2	1	1	1	0	0	0
5	43	38	35	33	29	21	20	15	16	14	12	21	27	38	39	38	39	38
totaal	93	54	50	55	47	38	38	33	37	32	26	29	33	46	45	41	37	37

Tabel 3-3 Restcapaciteit (rood is negatieve restcapaciteit) inclusief bezetting door groenafval en aanhangwagens

3.2 Sectie 5

In een eerder gemeentelijk onderzoek zijn de sectie 1 tot en met 4 al onderzocht. Indien er gekeken wordt naar enkel de resultaten voor sectie 5 uit het parkeeronderzoek, dan blijkt dat op het piekmoment om 17:00 uur de restcapaciteit 12 parkeerplaatsen bedraagt. Hierbij dient opgemerkt te worden dat deze parkeerdruk wordt veroorzaakt door het haalgedrag van ouders van de naastgelegen schoollocatie. Na het piekmoment daalt de bezetting en stijgt de restcapaciteit. In de nachtelijke uren zijn de meeste bewoners thuis en is er geen extra parkeervraag van andere functie. Op deze momenten bedraagt de restcapaciteit 38 parkeerplaatsen in sectie 5.

3.3 Parkeerbehoefte inclusief correctie leegstaande appartementen

De parkeerdrukmeting is uitgevoerd om inzichtelijk te maken hoeveel parkeerplaatsen nog beschikbaar zijn bij een uitbreiding van het aantal wooneenheden. Echter, ten tijde van de parkeerdrukmeting waren 44 van de 62 appartementen bewoond (71%). Hierdoor was tijdens de parkeerdrukmeting de parkeerbehoefte van de galerijflats naar alle waarschijnlijkheid lager dan wanneer alle appartementen zijn bewoond. Om de parkeerbehoefte ten tijde van volledige woninggebruik te bepalen is een correctiefactor op de telwaarden toegepast.

Piekmoment

De parkeerdruk in de periode van 17:00 tot 20:00 uur is difuus. Enerzijds is de parkeerdruk kortstondig hoog vanwege het uitgaan van de naastgelegen schoollocatie Signtaal (De Tol 8). Kinderen worden opgehaald met taxibussen of door ouders met auto's. Anderzijds loopt de parkeerdruk gelijdelijk op omdat bewoners terugkomen van hun werk buiten de deur.

Tabel 3-4 bevat de parkeerdruk met en zonder correctiefactor voor het gemiddelde van de metingen in de periode 17:00 t/m 20:00 uur en de meting om 24:00 uur. De parkeerdruk inclusief de correctiefactor bedraagt in de periode van 17 tot 20:00 uur gemiddeld 85 voertuigen. Dit geeft een bezettingsgraad van 91% met een restcapaciteit van 8 parkeerplaatsen.

	Gemiddelde 17:00 -20:00	Telling 24:00	Met correctiefactor 17:00 -20:00	Met correctiefactor 24:00
Parkeerdruk (ppl)	60	56	85	79
Bezettingsgraad	65%	60%	91%	85%
Restcapaciteit	33	37	8	14

Tabel 3-4 Restcapaciteit inclusief correctiefactor leegstaande appartementen (71%), o.b.v. parkeertellingen

Nachtelijk moment

Gebaseerd op de parkeerdrukmeting kan de parkeerbehoefte van de huidige galerijflats (met volledige woningbezetting) berekend worden. Daarbij is de parkeerbezetting van de parkeerlocaties om 24:00 uur het meest representatief. Om dit tijdstip kan namelijk uitgegaan worden dat (vrijwel) alle geparkeerde voertuigen van de bewoners zijn. In Tabel 3-4 zijn de gecorrigeerde waarden weergegeven. De parkeerdruk inclusief de correctiefactor bedraagt om 24:00 uur in totaal 79 voertuigen. Dit geeft een bezettingsgraad van 85% met een restcapaciteit van 14 parkeerplaatsen.

4 Benodigde capaciteit toekomstige situatie

Over het algemeen hanteren gemeenten in Nederland een maximale bezettingsgraad van 80 tot 90% bij openbare parkeerplekken voor dagelijkse voorzieningen (onderwijs, recreatie, winkelen, etc.). Dit omdat anders zoekgedrag ontstaat en auto's rond blijven rijden tot zij parkeerruimte hebben gevonden. Voor woningen geldt echter dat in stedelijk gebied de bezettingsgraad vaak hoger ligt, omdat bewoners voor hun huis willen parkeren en hier geen sprake is van incidenteel bezoek.

Parkeerbehoefte op basis van parkeernormen

Uit de resultaten van hoofdstuk 3 is gebleken dat de gemeten parkeerdruk met correctiefactor voor leegstaande appartementen in de nachtelijke uren (79) nagenoeg overeenkomt met de parkeerbehoefte o.b.v. de gemeentelijke parkeernormen (81). De toekomstige parkeerbehoefte bedraagt op basis van de gemeentelijke parkeernormen 96,4 parkeerplaatsen. Dit houdt in dat de maximale parkeerbehoefte voor de bewoners van de appartementen stijgt van 81 parkeerplaatsen in de huidige situatie naar 96,4 parkeerplaatsen in de toekomstige situatie.

Daarnaast is de parkeerdruk in de periode 17:00 - 20:00 uur tijdelijk hoger. Het ophalen van kinderen en de bewoners die terugkomen van hun werk zorgen voor een tijdelijke extra vraag van 6 parkeerplaatsen (verschil periode 17:00 - 20 uur en 24:00 uur).

In de toekomstige situatie, met maximaal gelijkblijvende parkeerdruk (uitgangspunt gemeente), moet de parkeercapaciteit 103 ($96,4 + 6$) parkeerplaatsen bedragen. In de huidige situatie zijn 93 parkeerplaatsen aanwezig. Dit houdt in dat de ontwikkelende partijen minimaal 10 nieuwe parkeerplaatsen moeten realiseren, waarbij de gemiddelde parkeerdruk in de drukste periode (17.00 - 20.00 uur) 91% bedraagt. De ontwikkelende partijen zijn voornemens om 12 extra parkeerplaatsen aan te leggen. De twee extra parkeerplaatsen dragen bij aan verder verlagen van de parkeerdruk.

De tekeningen van de bestaande en nieuwe situatie zijn ter informatie toegevoegd aan deze memo.

[illegible]

[illegible]