

Borghese Vastgoed
Participaties V BV

Parkeren ontwikkeling Damsigt

Omdat we ons verplaatsen

adviseurs
mobiliteit

**Goudappel
Coffeng**

Borghese Vastgoed Participaties V BV

Parkeren ontwikkeling Damsigt

Datum
Kenmerk

23 juni 2021
004740.20191104.R1.09

Documentatiepagina

Opdrachtgever(s)	Borghese Vastgoed Participaties V BV
Titel rapport	Parkeren ontwikkeling Damsigt
Kenmerk	004740.20191104.R1.09
Datum publicatie	23 juni 2021

	Inhoud	Pagina
1	Inleiding	1
2	Programma	4
3	Parkeervraag (gemeentelijk parkeerbeleid)	5
4	Reductie parkeervraag (specifieke eigenschappen van Damsigt)	8
4.1	Locatie Damsigt	8
4.2	Type huishouden heeft lager dan gemiddeld autobezit	9
4.3	Concluderend	11
5	Reductie parkeervraag (t.g.v. deelauto's)	14
6	Reductie parkeervraag (trends en referenties)	18
6.1	Trends	18
6.2	Referenties	19
7	Parkeervraag (gereduceerd) en parkeerbalans	21
	Bijlage	
1	Factsheet Mobeazy	

1

Inleiding

Als onderdeel van het transformatiegebied Klein Plaspoelpolder wordt de locatie Damsigt ontwikkeld naar een woonlocatie. Voor deze transformatie heeft de gemeente de 'Ontwikkelvisie Klein Plaspoelpolder' opgesteld. Op basis hiervan is een stedenbouwkundig plan opgesteld met een breed palet aan woningen in gestapelde blokken met gebouwde parkeervoorzieningen en met parkeren op maaiveld in een groene omgeving. De visie van de ontwikkelaar is nog wat ambitieuzer, namelijk om het parkeren op maaiveld tot een minimum te beperken, waardoor er meer ruimte voor groen beschikbaar is. Kortom, door parkeren zo veel mogelijk in parkeergarages onder de woonblokken te situeren, is de ambitie om een groene wijk met tussen de woonblokken parkachtige ruimten die een directe verbinding krijgen met de centrale groene ruimte, te creëren. Deze visie maakt deel uit van het in de markt zetten van de ontwikkeling. Hierbij is er tevens direct aandacht voor het inzetten van deelmobiliteit op deze ontwikkeling. Dat zal gebeuren in de vorm van info- en promotiebrochures en het organiseren van info-avonden.

Om het fietsen van de toekomstige bewoners optimaal te faciliteren, zijn er ruim voldoende afsluitbare fietsenstallingen in de ontwikkeling voorzien, waarbij tevens aandacht is voor voldoende laadplekken en voor het stallen van bakfietsen en scooters. De fietsenstallingen zijn gesitueerd op logische en goed bereikbare plaatsen, dit alles om het gebruik van de fiets door de bewoners te stimuleren. Het laagdrempelig maken van het gebruik van de fiets is erg belangrijk, omdat hierdoor het gebruik/aanschaf van een auto kan worden verminderd op deze locatie, aangezien op 3 minuten fietsafstand het RandstadRailstation is gelegen en er vanaf daar een rechtstreekse verbinding naar Den Haag Centraal en Rotterdam Centraal is.

In figuur 1.1 is een impressie van de ontwikkeling opgenomen, waarin de geplande groene ruimte duidelijk herkenbaar is.



Figuur 1.1: Impressie van de ontwikkellocatie

Locatie Damsigt is deelplan 3a van de gemeentelijke spelregelkaart. Binnen dit deelplan worden twee gebouwtypen gerealiseerd: de Urban villa's en het 'U-Shape'-blok. Binnen deze gebouwen worden woningen gerealiseerd van circa 55 tot circa 80 m² gericht op de huursector.

Goudappel Coffeng BV is gevraagd te bepalen hoeveel parkeerplaatsen bij de ontwikkeling van de woningen benodigd zijn om een zo prettig mogelijk gebied om te wonen en te verblijven te realiseren. Dit alles met de inzet van een goed en duurzaam mobiliteitsaanbod, waarbij de bereikbaarheid gewaarborgd blijft, de ambitie op het gebied van de ruimtelijke kwaliteit verwezenlijkt wordt en geen afwenteling plaatsvindt op de omgeving.

In de toekomst zou, wanneer daar behoefte aan is, de omgeving mogelijk kunnen aansluiten bij het deelmobiliteitsconcept van de ontwikkeling. In plaats van overlast te ondervinden, kan de omgeving dan juist de vruchten plukken van de deelmobiliteitsoplossing van Damsigt.

Kortom, welk pakket aan maatregelen/campagne dient te worden ingezet om de bewoners gebruik te laten maken van andere vervoermiddelen dan de auto.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is het programma (aantallen en type woningen) van de ontwikkeling opgenomen.

Op basis van dit programma wordt in hoofdstuk 3 de parkeervraag op basis van het gemeentelijke parkeerbeleid bepaald. Gezien de typologie en de gebruikers van de woningen zien wij mogelijkheden om gemotiveerd de parkeervraag te verlagen.

Dit is opgenomen in hoofdstuk 4 en wordt afgesloten met de parkeervraag, rekening houdend met de genoemde onderbouwing.

Ook de inzet van deelauto's leidt tot een reductie van de parkeervraag, in hoofdstuk 5 wordt dit nader toegelicht en tevens weer afgesloten met de parkeervraag (rekening houdend met de inzet van deelauto's).

In hoofdstuk 6 geven we aan dat de gehanteerde afwijkingen (bepalen gebruik op basis van doelgroepen en deelauto's) inmiddels gebruikelijk zijn om te komen tot het bepalen van de parkeervraag. Tevens is een referentielijst opgenomen van projecten waar we deze werkwijze al succesvol hebben toegepast.

In hoofdstuk 7 wordt de parkeerbalans opgesteld om te zien of en hoe de parkeervraag te faciliteren is op de ontwikkellocatie.

In bijlage 1 is de factsheet van Mobeazy opgenomen.

2

Programma

De ontwikkeling in deelplan 3a bestaat uit appartementen (geen grondgebonden woningen) die in de huursector worden aangeboden. De appartementen zijn compact en hebben een beperkt aantal slaapkamers. De kleinste appartementen (55 m²) worden ingericht als studio en hebben daarmee geen of een kleine slaapkamer. De iets grotere appartementen van 65 m² hebben 1 slaapkamer, de grotere appartementen van 72 m² hebben 2 slaapkamers en die van 80 m² hebben 2 à 3 slaapkamers (50% 2 slaapkamers). Het exacte aantal woningen is nog niet vastgesteld, aangezien de planontwikkeling momenteel in volle gang is. Vooralsnog is het uitgangspunt 295 woningen. Deze zijn als volgt verdeeld naar omvang:

omvang woning	aantal slaapkamers	aantal woningen blok 1 t/m 5	aantal woningen blok 6
55 m ²	0 à 1	28	17
65 m ²	1	26	18
72 m ²	2	119	10
80 m ²	2	41	21
80 m ²	3	14	1
subtotaal		228	67
totaal aantal woningen		295	

Tabel 2.1: Voorlopig programma Damsigt

Onder de geplande woonblokken worden op de begane grond parkeerplaatsen gerealiseerd die bestemd zijn voor de bewoners en bezoekers van de bovengelegen woonblokken. De parkeerplaatsen zijn voorzien op twee locaties, één onder de blokken 1 t/m 5 en één onder blok 6. Door het realiseren van een laagdrempelig systeem (bijvoorbeeld voor bewoners met een pasje of kentekenherkenning en voor de bezoekers via de intercom of ook kentekenherkenning) voor het toegang verlenen in de garage voor zowel bewoners als de bezoekers in combinatie met korte en droge looproutes naar de opgangen maakt dat deze plekken aantrekkelijker zijn om de auto te parkeren dan de parkeerplekken op maaiveld. Het streven is om in de openbare ruimte zo min mogelijk parkeerplaatsen te realiseren, zodat er zoveel mogelijk ruimte beschikbaar blijft voor groen.

3

Parkeervraag (gemeentelijk parkeerbeleid)

Het gemeentelijke beleid ten aanzien van parkeren is verwoord in de Nota Parkeernormen (versie 6 september 2012). Hierna zijn de van belang zijnde punten weer-gegeven (zie ook kader):

- Hanteren CROW-parkeerkcijfers, zoals opgenomen in de bijlage bij de Nota.
- Parkeerkcijfers kennen de bandbreedte.
- Standaard gemiddelde tussen minimum en maximum.
- Anders mogelijk binnen de bandbreedte op basis van:
 - bereikbaarheidskenmerken van de locatie;
 - specifieke kenmerken van de functie;
 - mobiliteitskenmerken van gebruikers/bezoekers gebouw;
 - aantal te verwachten verkeersbewegingen.

'In deze Nota Parkeernormen wordt gewerkt met een bandbreedte voor de functies conform de CROW-richtlijnen, waarbij de minimumnorm de absolute ondergrens aangeeft voor het aantal te realiseren parkeerplaatsen. De eis voor het parkeren is dat op eigen terrein de parkeercapaciteit gerealiseerd wordt die ligt tussen de minimum- en maximumnorm.' (paragraaf 2.10 Vrijstellingsmogelijkheden en flexibiliteits-regels, pagina 11)

Parkeernormen

Ten behoeve van de ontwikkeling zijn hierna de bijbehorende parkeernormen voor huurhuizen uit de Nota Parkeernormen weergegeven. Damsigt is gelegen in de zone 'rest bebouwde kom' en de categorie 'zeer sterk stedelijk'.

Huurhuis, etage (goedkoop/middelduur)													
Parkeren per woning	Centrum			Schil centrum			Rest beb. kom			Buitengebied			Aandeel bezoekers
	Min	Gem	Max	Min	Gem	Max	Min	Gem	Max	Min	Gem	Max	0,3 pp per woning
Zeer sterk stedelijk	0,6	1,0	1,4	0,7	1,1	1,5	0,8	1,2	1,6	1,0	1,4	1,8	
Niet stedelijk	-	-	-	-	-	-	1,0	1,4	1,8	1,0	1,4	1,8	

Huurhuis, etage (duur)													
Parkeren per woning	Centrum			Schil centrum			Rest beb. kom			Buitengebied			Aandeel bezoekers
	Min	Gem	Max	Min	Gem	Max	Min	Gem	Max	Min	Gem	Max	0,3 pp per woning
Zeer sterk stedelijk	0,9	1,3	1,7	1,1	1,5	1,9	1,3	1,7	2,1	1,5	1,9	2,3	
Niet stedelijk	-	-	-	-	-	-	1,5	1,9	2,3	1,5	1,9	2,3	

Tabel 3.1: Relevante parkeernormen

De onderverdeling van de parkeernormen van de gemeente is op basis van prijs. De onderverdeling van de geplande huurwoningen is op basis van grootte. Daarom is een aanname gedaan over de prijsklasse per woninggrootte (zie ook tabel 3.2).

categorie	omvang
goedkope huur (< € 710,-)	55 m ²
middendure huur (€ 710,- - € 1.000,-)	65 m ²
dure huur (> € 1.000,-)	72-80 m ²

Tabel 3.2: Toepassing categorie parkeernormen

In tabel 3.3 zijn de parkeernormen per type woning (m²) weergegeven. Dit is dus de combinatie van wat is weergegeven in de tabellen 3.1 en 3.2. De gemeente Leidschen-dam-Voorburg gaat standaard uit van de gemiddelde parkeernorm. Deze waarde is in de tabel rood omcirkeld.

type woning	parkeernorm			aandeel bezoekers
	minimum	gemiddeld	maximum	
circa 55 m ²	0,8	1,2	1,6	0,3 pp per woning
circa 65 m ²	0,8	1,2	1,6	0,3 pp per woning
circa 72 m ²	1,3	1,7	2,1	0,3 pp per woning
circa 80 m ²	1,3	1,7	2,1	0,3 pp per woning

Tabel 3.3: Parkeernormen per woningtype (m²)

‘De Nota Parkeernormen werkt met een bandbreedte voor de functies conform de CROW-richtlijnen, waarbij als standaard het gemiddelde tussen minimum en maximum de waarde aangeeft voor het bepalen van het aantal te realiseren parkeerplaatsen.’

Aanwezigheidspercentages

De parkeergelegenheden binnen het plan zijn zowel voor de bewoners als bezoekers van de bewoners. Uitgangspunt is dat de parkeerplaatsen onder de beide woonblokken zowel door de bewoners van het bovengelegen woonblok als hun bezoek te gebruiken zijn. Aangezien de bewoners en bezoekers van de bewoners verschillende aanwezigheidspercentages kennen, kan dubbelgebruik worden toegepast. Het gemeentelijke beleid geeft hiervoor de hiernavolgende aanwezigheidspercentages.

doelgroep	werkdag-ochtend	werkdag-middag	werkdag-avond	koop-avond	werkdag-nacht	zaterdag-middag	zaterdag-avond	zondag-middag
bewoners	50%	60%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%

Tabel 3.4: Aanwezigheidspercentages

In tabel 3.5 is de parkeervraagberekening opgenomen met als uitgangspunten de gemiddelde parkeernorm en het dubbelgebruik. Hieruit volgt dat op het maatgevende moment **402** parkeerplaatsen benodigd zijn.

type woning	werkdag-ochtend	werkdag-middag	werkdag-avond	koop-avond	werkdag-nacht	zaterdag-middag	zaterdag-avond	zondag-middag
BLOK 1 t/m 5								
ca. 55 m ²	13	15	23	20	25	15	20	18
ca. 65 m ²	12	14	21	19	23	14	19	16
ca. 72 m ²	83	100	150	133	167	100	133	117
ca. 80 m ²	39	46	69	62	77	46	62	54
bezoek	7	14	55	48	0	41	68	48
totaal blok 1 t/m 5	153	189	318	282	292	216	302	252
BLOK 6								
ca. 55 m ²	8	9	14	12	15	9	12	11
ca. 65 m ²	8	10	15	13	16	10	13	11
ca. 72 m ²	7	8	13	11	14	8	11	10
ca. 80 m ²	15	18	28	25	31	18	25	22
bezoek	2	4	16	14	0	12	20	14
totaal blok 6	40	50	85	75	76	58	81	67
totaal ontwikkeling	193	239	402	357	369	274	383	320

Tabel 3.5: Parkeervraagberekening (gemiddelde parkeernorm en dubbelgebruik)

4

Reductie parkeervraag (specifieke eigenschappen van Damsigt)

Vanwege de specifieke eigenschappen van Damsigt, die hierna worden toegelicht, ziet Goudappel Coffeng dat het hanteren van de gemiddelde parkeerkcijfers voor Damsigt leidt tot een overschatting van de parkeervraag en niet aansluit bij het woningtype en de ambities voor een duurzame en groene omgeving.

Het gemeentelijke beleid biedt de mogelijkheid om binnen de bandbreedte uit te gaan van andere parkeerkcijfers dan het standaard gemiddelde parkeerkcijfer om de parkeervraag te berekenen.

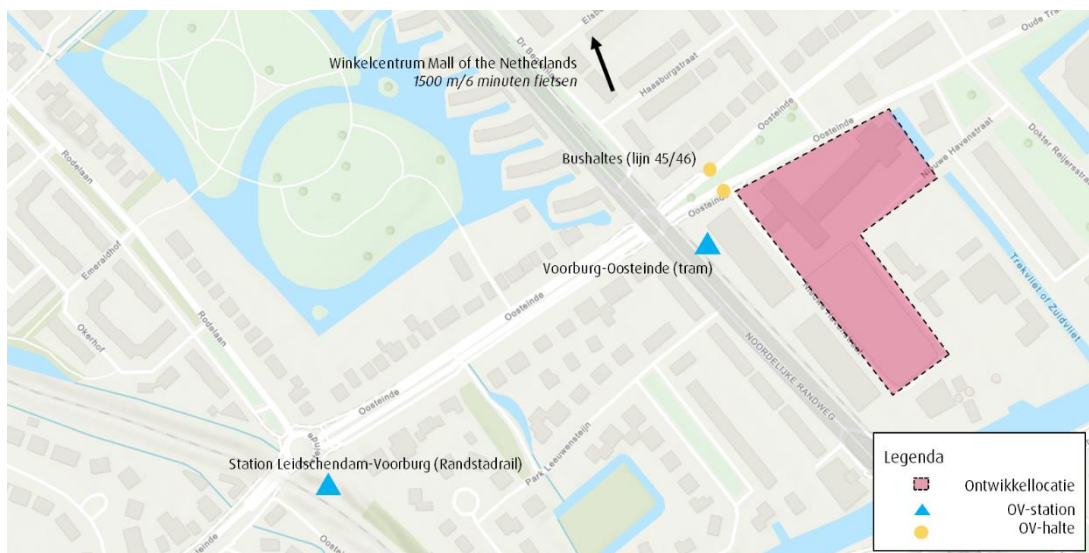
Goudappel Coffeng ziet een aantal redenen om anders binnen de bandbreedte te gaan zitten. Hierna beschrijven wij deze redenen.

4.1 Locatie Damsigt

De ontwikkellocatie Damsigt is gunstig gelegen. Zo is het winkelcentrum Mall of the Netherlands gelegen op 6 minuten fietsafstand. Tevens zijn er verschillende openbaarvervoerstations/-halten op loop- en fietsafstand van de ontwikkellocatie gelegen. Zie hierna (zie ook figuur 4.1) voor de loop-/fietsafstanden van de verschillende stations/halten:

- bushaltes (lijnen 45 en 46) op 3 minuten loopafstand;
- tramhalte Oosteinde op 3 minuten loopafstand;
- station Leidschendam-Voorburg (RandstadRailstation) op 3 minuten fietsafstand.

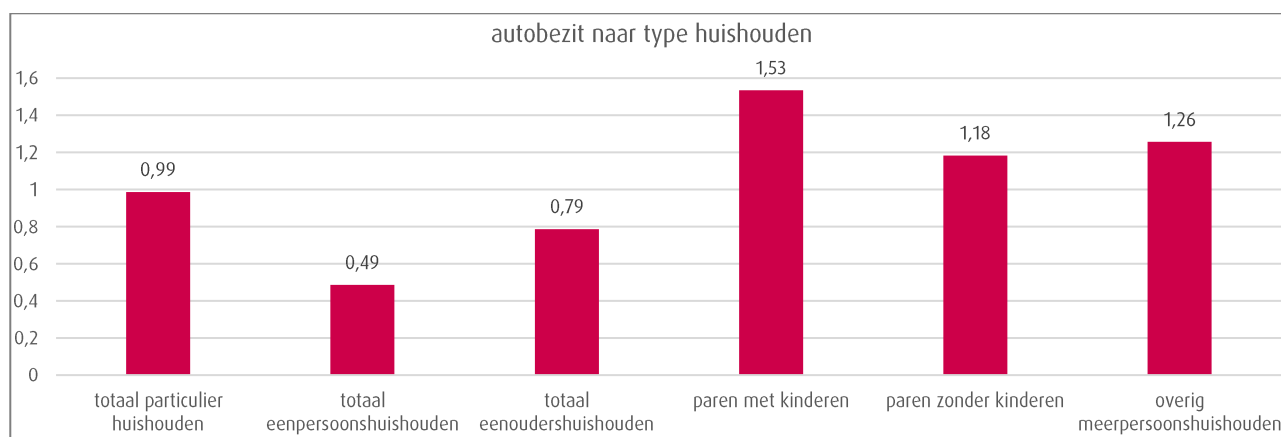
De locatie is dus bij uitstek geschikt voor bewoners die minder gebruik willen maken van de auto. Of die door de gunstige ligging geen tweede auto hoeven aan te schaffen. Dit alles is uiteraard gunstig voor de parkeervraag, echter dit is niet te kwantificeren en daarom niet gebruikt om de parkeervraag te reduceren.



Figuur 4.1: Ligging ontwikkellocatie ten opzichte van het openbaar vervoer

4.2 Type huishouden heeft lager dan gemiddeld autobezit

Wanneer woningen primair interessant zijn voor een doelgroep die een lager autobezit kent, volgt dat de parkeerbehoefte van die doelgroep ook lager dan gemiddeld is. Kijkend naar de CBS-gegevens over autobezit naar type huishouden blijkt dat het type huishouden veel invloed heeft op het autobezit¹. Dit is te zien in figuur 4.2.



Figuur 4.2: Autobezit naar type huishouden (bron: CBS)

¹ Om het autobezit naar type huishouden te analyseren is gebruik gemaakt van de tabel van CBS/Statline: 'Huishoudens in bezit van auto of motor; huishoudkenmerken, 2015'. Aangenomen is dat huishoudens in de categorie drie of meer auto's, gemiddeld drie auto's bezitten.

De gemeentelijke parkeernormen van Leidschendam-Voorburg zijn ingedeeld op typologie en prijs (goedkoop, midden en duur). In een woning die in de categorie 'goedkoop' valt, kunnen dus allerlei doelgroepen wonen. Dat kunnen bijvoorbeeld gezinnen zijn, maar ook een eenpersoonshuishouden. Het autobezit van die twee doelgroepen loopt zeer uiteen (te zien in figuur 4.1). Om hiermee rekening te houden, zijn parkeerkencijfers (van het CROW), en daarmee de parkeernormen (van de gemeente) gebaseerd op het autobezit van alle particuliere huishoudens.

De woningen van Damsigt zijn vanwege hun omvang en indeling echter aantrekkelijk voor specifieke doelgroepen. Zo zijn de appartementen van 55 m² met maximaal 1 slaapkamer met name aantrekkelijk voor 1-persoonshuishoudens, niet voor 2-persoonshuishoudens of gezinnen. In Nederland ligt het autobezit voor 1-persoonshuishoudens op 0,49 auto per huishouden². Dit komt overeen met het gemiddelde autobezit per persoon in Nederland³. In de gemeente Leidschendam-Voorburg ligt het aandeel 1-persoonshuishoudens op 41%, waar dit in Nederland 38% van de totale particuliere huishoudens is. Omdat de ontwikkeling van Damsigt leidt tot het aantrekken van nieuwe huishoudens en het aandeel 1-persoonshuishoudens in de gemeente in lijn ligt met het landelijke aandeel, is het gemiddelde van Nederland toegepast, en niet ingezoomd tot gemeentelijk niveau.

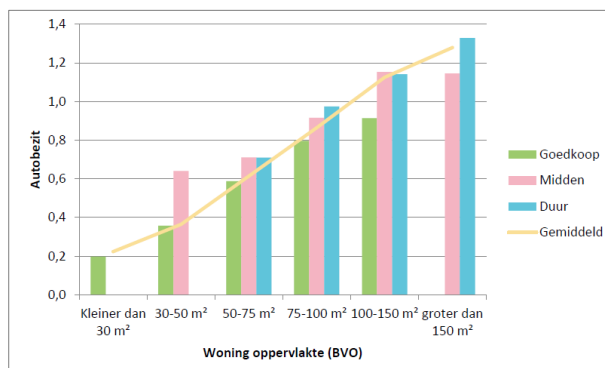
De appartementen van 65 en 72 m² met 1 tot 2 slaapkamers zijn met name aantrekkelijk voor 1- tot 2-persoonshuishoudens en niet voor gezinnen. Daarmee zullen deze woningen ook een parkeerbehoefte kennen die overeenkomt met deze doelgroepen. Het gewogen gemiddelde autobezit van alleenstaanden (1-persoonshuishoudens) en samenwonenden (paren zonder kinderen) is 0,79 auto per huishouden. In dit gewogen gemiddelde is conform de verdeling in Nederland rekening gehouden met 57% 1-persoonshuishoudens en 43% 2-persoonshuishoudens. Dit komt overeen met de verdeling van beide doelgroepen in de gemeente Leidschendam-Voorburg. Hier is 60% van de 1- en 2-persoonshuishoudens een 1-persoonshuishouden, 40% is 2-persoonshuishoudens. Wederom is het gemiddelde van Nederland gehanteerd, in verband met het aantrekken van nieuwe huishoudens door de ontwikkeling van Damsigt.

Recent onderzoek van de gemeente Haarlem bevestigt ook dat de woningoppervlakte van grote invloed is op het autobezit⁴. Bij kleinere woningen (kleiner dan 100 m²) is, onafhankelijk van de prijscategorie, het autobezit lager, zoals figuur 4.3 (autobezit per woningwaarde en oppervlakte voor de gemeente Haarlem) laat zien.

² Alle 1-persoonshuishoudens in heel Nederland zijn onderdeel van deze analyse. Dit betekent dat ook studenten hier onderdeel van zijn, maar alleen studenten in zelfstandige units.

³ Om het autobezit naar persoon te analyseren is gebruik gemaakt van de tabel van CBS/Statline: 'Personen in bezit van auto of motor; persoonskenmerken, 2015'. Aangenomen is dat huishoudens in de categorie drie of meer auto's, gemiddeld drie auto's bezitten.

⁴ 'Analyse naar autobezit in Haarlem 2018, gemeente Haarlem, 27 november 2018'.



Figuur 4.3: Autobezit per woningwaarde en oppervlakte in de gemeente Haarlem

De gemeente Nieuwegein past deze systematiek ook toe, waarbij de onderbouwing met de doelgroep voldoende is voor het verstrekken van een omgevingsvergunning (bijvoorbeeld Fultonbaan 70). Ook in Haarlem heeft Goudappel Coffeng op basis van doelgroepenanalyse succesvol een plan onderbouwd (STACK). En is daarbij door de rechtbank in het gelijk gesteld.

4.3 Concluderend

Het type huishouden heeft dus veel invloed op het autobezit en is daarmee zeer relevant voor de verwachte parkeervraag. Door te werken met de gegevens van het autobezit per type huishouden is het juist mogelijk om de parkeervraag van de nieuwe woningen zo reëel mogelijk te bepalen met als resultaat een gebalanceerde totale parkeervoorziening van de juiste omvang. En dit leidt vervolgens weer tot de meest optimale en efficiënte inrichting van het gebied.

Wanneer we kijken naar het gemiddelde autobezit per type huishouden ten opzichte van het gemiddelde autobezit over alle huishoudens en dit vertalen naar het type woning in Damsigt komen we tot het resultaat zoals opgenomen in tabel 4.1.

omvang woning	aantal slaapkamers	type huishouden	gemiddeld autobezit huishouden*
55 m²	0 à 1	1-persoons	0,49
65 m²	1	1-2 persoons	0,79
72 m²	2	1-2 persoons	0,79
80 m²	2	brede doelgroep	0,99
80 m²	3	brede doelgroep	0,99

* Afgeleid van figuur 4.1 op basis van het gewogen gemiddelde.

Tabel 4.1: Gemiddeld autobezit naar type huishouden

Om de vertaling van de landelijke cijfers over het gemiddelde autobezit per type huishouden naar de parkeernorm van de gemeente Leidschendam-Voorburg te maken, gaan we ervan uit dat de gemiddelde gemeentelijke parkeernorm voor het type woning aansluit bij de brede doelgroep. Voor de woningen in Damsigt leidt dit tot de volgende parkeernormen.

omvang woning	aantal slaapkamers	gemiddeld autobezit huishouden	gemiddelde gemeentelijke parkeernorm	parkeernorm naar type doelgroep*
55 m ²	0 à 1	0,49	1,2	0,74
65 m ²	1	0,79	1,2	1,02
72 m ²	2	0,79	1,7	1,42
80 m ²	2	0,99	1,7	1,7
80 m ²	3	0,99	1,7	1,7

* Bezoekersdeel van de woningen blijft 0,3 parkeerplaats per woning. Berekend op basis van de volgende formule ((gemiddelde gemeentelijke norm minus 0,3 voor bezoek) x (gemiddeld autobezit huishouden/autobezit brede doelgroep) plus 0,3 voor bezoek).

Tabel 4.2: Gemiddelde autobezit per type huishouden naar de parkeernorm van de gemeente Leidschendam-Voorburg

Op basis van het voorgaande acht Goudappel Coffeng het hanteren van een minimum parkeernorm voor de kleine woningen, een parkeernorm halverwege tussen het minimum en het gemiddelde voor de 1-2 persoonshuishoudens, en de gemiddelde parkeernorm voor de woningen van 80 m² zeer reëel voor deze ontwikkeling. Daarmee worden voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd (zonder onder- of bovenmaat), waarmee wordt voorkomen dat bewoners een parkeerplaats in de omliggende woonwijk moeten zoeken. In tabel 4.3 zijn de te hanteren parkeernormen opgenomen.

type woning	voorstel parkeernorm	aandeel bezoekers
55 m ²	0,8	0,3 pp per woning
65 m ²	1,0	0,3 pp per woning
72 m ²	1,5	0,3 pp per woning
80 m ²	1,7	0,3 pp per woning

Tabel 4.3: Aanbevolen te hanteren parkeernormen

De Nota Parkeernormen biedt de mogelijkheid te zakken tot het minimum van de bandbreedte. De door Goudappel Coffeng voorgestelde parkeernormen vallen dus binnen de mogelijkheden, zoals opgenomen in de Nota Parkeernormen die door de gemeente Leidschendam-Voorburg wordt gehanteerd.

In tabel 4.4 is de parkeervraagberekening opgenomen met als uitgangspunten de door Goudappel Coffeng aanbevolen parkeernorm en dubbelgebruik. Hieruit volgt dat op het maatgevende moment **355** parkeerplaatsen benodigd zijn.

type woning	werkdag- ochtend	werkdag- middag	werkdag- avond	koop avond	werkdag- nacht	zaterdag- middag	zaterdag- avond	zondag- middag
BLOK 1 t/m 5								
ca. 55 m ²	7	8	13	11	14	8	11	10
ca. 65 m ²	9	11	16	15	18	11	15	13
ca. 72 m ²	71	86	129	114	143	86	114	100
ca. 80 m ²	39	46	69	62	77	46	62	54
bezoek	7	14	55	48	0	41	68	48
totaal blok 1 t/m 5	133	165	282	249	252	192	270	224
BLOK 6								
ca. 55 m ²	4	5	8	7	9	5	7	6
ca. 65 m ²	6	8	11	10	13	8	10	9
ca. 72 m ²	6	7	11	10	12	7	10	8
ca. 80 m ²	15	18	28	25	31	18	25	22
bezoek	2	4	16	14	0	12	20	14
totaal blok 6	34	42	74	65	64	50	71	59
totaal ontwikkeling	167	207	355	315	316	243	341	283

Tabel 4.4: Parkeervraagberekening (voorgestelde parkeernorm en dubbelgebruik)

5

Reductie parkeervraag (t.g.v. deelauto's)

Om in een deel van de automobilitéitsbehoefte 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.

Veel verschillende onderzoeken zijn beschikbaar naar de effecten van autodelen op het autobezit. Zo laat onderzoek van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid zien dat de parkeerbehoefte van bewoners door de inzet van deelauto's met circa 15% tot 30% kan dalen⁵. Uit dit onderzoek blijkt ook dat grote veranderingen in persoonlijke levenssfeer, zoals een verhuizing vaak aanleiding zijn om ingesloten mobiliteitskeuzes te heroverwegen. Het verhuizen naar de nieuwe woningen bij Damsigt is dan ook bij uitstek een moment ter heroverweging.

Veel gemeenten waaronder de gemeenten Utrecht en Amsterdam, bieden standaard de mogelijkheid om de parkeervraag voor woningen met 20% te reduceren door het stallen van deelauto's. In de gemeente Den Haag mag zelfs 50% van de parkeervraag worden vervangen door deelmobiliteit. Maar ook in kleinere gemeenten zoals Haarlem, Delft, Nieuwegein, Houten en Zeist worden als gevolg van de inzet van deelauto's minder parkeerplaatsen gerealiseerd.

De laatste jaren zijn op verschillende locaties ook daadwerkelijk deelauto's geplaatst en in gebruik genomen. Hierdoor ontbreekt het nog aan goede openbare evaluatie-data 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 vervangen⁶.

⁵ 'Mijn auto, jouw auto, onze auto – Deelautogebruik in Nederland: omvang, motieven en effecten', Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, 2015.

⁶ '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;
- er variëteit is in het aanbod van deelauto's;
- voor bewoners een aantrekkelijk product wordt geboden;
- gemak en flexibiliteit worden geboden.

Voor het invullen van de component deelauto's (mobiliteit) is initiatiefnemer voornemens om Mobeazy B.V. als ervaren deelmobiliteit exploitant in te schakelen.

Hierna zijn een korte introductie en enkele uitgangspunten die Mobeazy hanteert, opgenomen (in bijlage 1 is de factsheet van Mobeazy opgenomen).

Mobeazy is een deelautoaanbieder die deelmobiliteit levert 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 en 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 Damsigt 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 Damsigt. Het openstellen van het deelautosysteem voor omwonenden draagt bij aan het draagvlak van omwonenden voor de ontwikkeling van Damsigt.

Nu de vragen steeds breder uitgezet worden en de techniek van Mobeazy het toelaat, kan zij naast deelauto's ook deelfietsen, deelscooters en deelmotoren aanbieden. 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 Mobeazy levert dat product waarmee de gebruikers eigenlijk een eigen micro-maas aanbieder hebben, in dit geval, in haar appartementencomplex.

De gebruiker betaalt alleen voor het gebruik en heeft in principe geen abonnement nodig om gebruik te maken van de deelmobiliteit van Mobeazy. Ook kan Mobeazy de voertuigen White-label aanbieden, zodat het een eigen label van de community is. Mobeazy is eigenaar van de voertuigen en zorgt voor het operationele gedeelte. Dat betekent dat zij het wagenpark regelmatig controleert en zorgt voor het schoonmaken van de auto's en voor reparatie en onderhoud.

Het voorgaande is een korte inleiding van Mobeazy. In bijlage 1 is ook een factsheet opgenomen, waarin meer over Mobeazy en haar werkwijze is vermeld.

Mobeazy is voornemens aan te sluiten bij MAAS-platformen als een keuze is gemaakt door I&W wat de standaard wordt voor de API-koppeling. Nu zijn er vijf pilots voor MAAS in gang gezet, die verschillende koppelingen gebruiken. Mobeazy heeft de keuze gemaakt om te wachten op de uiteindelijke standaard en dan pas aan te sluiten. Bij het moment van opleveren zal bij de standaard worden aangesloten.

De ervaring van Mobeazy is dat een gedeelde auto tussen de 4 tot 8 privéauto's vervangt. Door deelauto's vanaf het begin aan te bieden op een project, zien bewoners 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. Initiatiefnemer is voornemens om bij het vermarkten van de woningen ook te focussen op de deelauto's en de groene en duurzame uitstraling van Damsigt. 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 auto-delen 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.

Wanneer je dit vertaalt naar dit project kun je de volgende berekening maken: van de 296 huishoudens zullen er naar verwachting 438 potentiële gebruikers zijn⁷. Mobeazy gaat uit van een rendabele case dat 1 auto gebruikt moet worden door 10 tot 20 gebruikers per deelauto. Uitgaande van de 57% uit het hiervoor genoemde onderzoek, zal van de 438 gebruikers 30% geen eigen auto nodig hebben. Dat zijn dan 131 gebruikers. Het aantal deelauto's die dan daarvoor geplaatst moet worden, is dan 7 tot 13 deelauto's.

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) wordt 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.

Wanneer naast de uitgangspunten uit de vorige parkeervraagberekening tevens 20% van de parkeervraag van bewoners wordt vervangen door deelauto's, komen we tot de hier-

⁷ Gemiddeld 1 persoon in de 1-persoonshuishoudens, 1,5 personen in de 1-2 persoonshuishoudens en 2 personen voor de brede doelgroep.

navolgende parkeervraagberekening.⁸ Bij het uitgangspunt dat 1 deelauto 4 privéauto's vervangt, zijn 18 deelauto's benodigd. Mobeazy gaat uit van een grotere vervanging van privéauto's per deelauto. In de praktijk zal een ingroeimodel worden gehanteerd waarbij wordt gestart met 9 deelauto's. Een verlaging van 20% van de parkeervraag door het stallen van deelauto's is ambitieus, maar realistisch. Initiatiefnemer is voornemens om vooraf draagvlak te creëren bij de toekomstige bewoners. Tevens is er sprake van een fall-back scenario mocht de parkeeroplossing niet zoals beoogd functioneren, dit is verder toegelicht in hoofdstuk 7.

type woning	werkdag-ochtend	werkdag-middag	werkdag-avond	koop-avond	werkdag-nacht	zaterdag-middag	zaterdag-avond	zondag-middag
BLOK 1 t/m 5								
ca. 55 m ²	7	8	13	11	14	8	11	10
ca. 65 m ²	9	11	16	15	18	11	15	13
ca. 72 m ²	71	86	129	114	143	86	114	100
ca. 80 m ²	39	46	69	62	77	46	62	54
bezoek	7	14	55	48	0	41	68	48
totaal blok 1 t/m 5	133	165	282	249	252	192	270	224
BLOK 6								
ca. 55 m ²	4	5	8	7	9	5	7	6
ca. 65 m ²	6	8	11	10	13	8	10	9
ca. 72 m ²	6	7	11	10	12	7	10	8
ca. 80 m ²	15	18	28	25	31	18	25	22
bezoek	2	4	16	14	0	12	20	14
totaal blok 6	34	42	74	65	64	50	71	59
deelauto's	-27	-32	-49	-43	-54	-32	-43	-38
totaal ontwikkeling	140	175	307	271	262	210	298	245

Tabel 5.1: Parkeervraagberekening (midden tussen minimale en gemiddelde parkeernorm en dubbelgebruik en gebruik van 18 deelauto's)

⁸ Veel gemeenten hanteren momenteel het uitgangspunt dat 20% van de parkeervraag door deelmobiliteit kan worden vervangen, waarbij 1 deelauto 4 privéauto's vervangt.

6

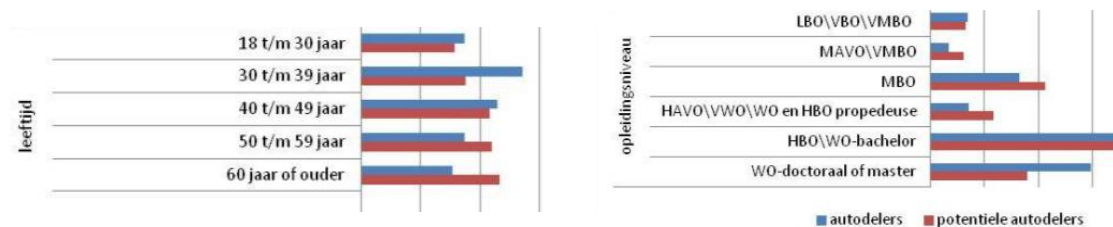
Reductie parkeervraag (trends en referenties)

6.1 Trends

Het benaderen van de parkeervraag op basis van de doelgroep zorgt voor een betere aansluiting van de parkeervraag op het te realiseren parkeeraanbod. Het toestaan van dubbelgebruik in de parkeergarage (bewoners en bezoekers) zorgt ervoor dat er minder parkeerplaatsen nodig zijn. Daarnaast zorgt het inzetten van deelauto's (-mobiliteit) voor een verlaging van die parkeervraag, omdat de deelauto's (-mobiliteit) een deel van de parkeervraag zullen vervangen.

Dit is geheel in lijn met de huidige binnenstedelijke ontwikkelingen, waarvoor op het gebied van mobiliteitsvraagstukken regelmatig de deskundigheid wordt gevraagd van Goudappel Coffeng. Door de toenemende druk om binnen bestaand stedelijk gebied te ontwikkelen, ontstaat ook de behoefte om slim om te gaan met mobiliteit. Steden moeten meer mensen huisvesten, en tegelijkertijd moeten steden leefbaarder en vitaler worden. Het toepassen van doelgroepenanalyses (zoals hier is gedaan op basis van het type huishouden) zorgt ervoor om bij ontwikkelingen zo goed mogelijk de parkeervraag van die specifieke ontwikkeling vast te stellen. Binnenstedelijke ontwikkelingen kampen immers vaak met beperkte fysieke ruimte. Hoe elk stukje ruimte wordt ingezet, is dus relevant. Dit geldt vooral voor parkeerplaatsen, die relatief veel ruimte innemen. Hoe beter het parkeeraanbod aansluit op de parkeervraag van de ontwikkeling, hoe efficiënter de ontwikkelruimte kan worden gebruikt.

Deelauto's helpen deze ambitie verder te brengen. Uit onderzoeken blijkt dat het auto-bezit aanzienlijk wordt gereduceerd wanneer deelauto's worden aangeboden. De gebruiker blijft immers mobiel, maar organiseert mobiliteit op een andere manier. Verder blijkt uit onderzoek van TNS Nipo en het KIM (Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid) dat vooral onder 30- tot 40-jarigen relatief veel gebruik wordt gemaakt van deelauto's (zie figuur 6.1). Maar ook de 18- tot 30-jarigen vormen een belangrijke gebruikersgroep. Indien naast leeftijd ook wordt gekeken naar de huishoudensamenstelling, blijkt dat het autodelen vooral populair is onder jonge alleenstaanden (18 tot 40 jaar) en huishoudens met jonge kinderen. Een andere belangrijke gebruikersgroep betreft 2-persoonshuishoudens (stellen zonder kinderen) in de leeftijd van 50 tot 65 jaar. Daarnaast worden deelauto's in toenemende mate door hoogopgeleiden gebruikt.



Figuur 6.1: Achtergrondkenmerken van autodelers en potentiële autodelers (bron: TNS Nipo, bewerking KiM)

6.2 Referenties

De hiernavolgende referenties zijn niet allemaal een-op-een vergelijkbaar, maar geven wel aan dat zowel door grote als kleinere gemeenten het gebruikte principe van specifieke doelgroepen en deelauto's ingezet wordt.

Laan van Spartaan, Amsterdam

Een ontwikkeling van Ymere van een woningbouwlocatie net buiten de ring van Amsterdam. De afrit van de A10 en OV is dichtbij de locatie. Er is een parkeernorm van 1,0 parkeerplaats per woning gebruikt. De parkeergarage is goed gebruikt, maar de parkeerplaatsen in de openbare ruimte staan zo goed als leeg. Op YouTube is hiervan een filmpje te zien.

Blauwe Wetering, Haarlem

Het kantorencomplex De Blauwe Wetering wordt getransformeerd naar woongebouw met 428 woningen. De woningen variëren in omvang tussen de 40 en 85 m². Onder het gebouw wordt een parkeervoorziening gerealiseerd, waar zowel bewoners als bezoekers kunnen parkeren. Hier worden ook de 29 deelauto's gestald die aan de bewoners beschikbaar worden gesteld. Het plan is nog niet gerealiseerd. Naar verwachting wordt in september 2019 het bestemmingsplan met omgevingsvergunning ter inzage gelegd. In plaats van een parkeernorm van 1,2 parkeerplaats per woning, is onderbouwd dat 0,83 parkeerplaats per woning beter aansluit bij de parkeerbehoefte van de ontwikkeling.

Waldo Toren, Den Haag

Twee à drie jaar geleden is dit project opgeleverd. Ten tijde van de planvormingsfase is onderbouwd dat voor dit project gewerkt kan worden met een verlaagde parkeernorm. Dit vanwege de specifieke doelgroep die het project aantrok. De gehanteerde parkeernorm werd 0,5 parkeerplaats per woning. Hoewel dit al een verlaging was, blijkt dat de parkeervraag in de praktijk nog lager uitviel. De parkeervoorziening staat nu voor een groot deel leeg.

STACK, Haarlem

Ook in Haarlem heeft Goudappel Coffeng succesvol met onderbouwing op basis van doelgroepenanalyse een reële parkeernormreductie verdedigd. En is daarbij door de rechtbank in het gelijk gesteld (appellanten zijn niet naar de Raad van State gegaan).

Fultonbaan 70, Nieuwegein

In Nieuwegein heeft Goudappel Coffeng tevens succesvol met onderbouwing op basis van doelgroepenanalyse een reële parkeernormreductie verdedigd. De gemeente is akkoord met de opgestelde onderbouwing. De omgevingsvergunning voor dit plan is verleend en de ontwikkeling is in aanbouw.

7

Parkeervraag (gereduceerd) en parkeerbalans

In tabel 7.1 is de parkeerbalans opgesteld. Hierin is de parkeervraag (voorgestelde parkeernorm, dubbelgebruik en inzet van deelauto's) afgezet tegen het parkeeraanbod in de kelders om te bepalen hoeveel parkeerplaatsen nog nodig zijn op het maaiveld (in groen het overschot en in rood het tekort). Hieruit volgt dat met het toevoegen van 39 parkeerplaatsen op het maaiveld een sluitende parkeerbalans ontstaat.

type woning	werkdag- ochtend	werkdag- middag	werkdag- avond	koop avond	werkdag- nacht	zaterdag- middag	zaterdag- avond	zondag- middag
BLOK 1 t/m 5								
ca. 55 m ²	7	8	13	11	14	8	11	10
ca. 65 m ²	9	11	16	15	18	11	15	13
ca. 72 m ²	71	86	129	114	143	86	114	100
ca. 80 m ²	39	46	69	62	77	46	62	54
bezoek	7	14	55	48	0	41	68	48
totaal blok 1 t/m 5	133	165	282	249	252	192	270	224
aanbod in kelders blok 1 t/m 5	214	214	214	214	214	214	214	214
benodigd in openbare ruimte*	0	0	68	35	38	0	56	10
BLOK 6								
ca. 55 m ²	4	5	8	7	9	5	7	6
ca. 65 m ²	6	8	11	10	13	8	10	9
ca. 72 m ²	6	7	11	10	12	7	10	8
ca. 80 m ²	15	18	28	25	31	18	25	22
bezoek	2	4	16	14	0	12	20	14
totaal blok 6	34	42	74	65	64	50	71	59
aanbod in kelders blok 6	54	54	54	54	54	54	54	54
benodigd in openbare ruimte*	0	0	20	11	10	0	17	5
deelauto's	-27	-32	-49	-43	-54	-32	-43	-38
benodigd op maaiveld*	0	0	39	3	0	0	30	0

* let op: als het benodigde parkeeraanbod in de openbare ruimte een negatieve waarde geeft, zijn geen parkeerplaatsen in de openbare ruimte benodigd. De waarde is op 0 gezet

Tabel 7.1: Parkeervraagberekening (voorgestelde parkeernorm, dubbelgebruik en inzet van 18 deelauto's)

Ten behoeve van de ontwikkeling dienen er 39 parkeerplaatsen op maaiveld gerealiseerd te worden om een sluitende parkeerbalans te krijgen. Volgens opgave van de gemeente dienen er tevens nog 15 parkeerplaatsen gecompenseerd te worden ten behoeve van de Sijtwendeflats. In totaal dienen er dus 54 (39+15) parkeerplaatsen op maaiveld aangelegd te worden, een deel van deze 15 pp is al aanwezig op maaiveld.

Op basis van de parkeerbalans blijkt dat een groot deel van de parkeerders, bewoners en hun bezoek in de parkeergarages kunnen parkeren. Door het realiseren van een laagdrempelig systeem (bijvoorbeeld voor bewoners met pasje of kentekenherkenning en voor de bezoekers via de intercom of ook kentekenherkenning) voor het toegang verlenen in de garage voor zowel bewoners als de bezoekers in combinatie met korte en droge looproutes naar de opgangen maakt dat deze plekken aantrekkelijker zijn om de auto te parkeren dan de parkeerplekken op maaiveld.

De parkeergarages worden zodanig ontworpen dat wordt voldaan aan het bouwbesluit. Ten aanzien van het realiseren van laadpunten voor elektrische auto's betekent dit dat per garage minimaal één oplaadpunt wordt gerealiseerd en dat 20% van de parkeervakken zijn voorzien van leidingdoorvoeren, zodat het aantal laadpunten naar behoefte kan worden uitgebreid.

Conclusie:

Met het toepassen van de volgende uitgangspunten

1. dubbelgebruik,
2. een parkeernorm welke valt tussen minimale en gemiddelde parkeernorm van de gemeente en
3. gebruik van deelauto's

hoeven er naast de parkeerplaatsen in de parkeergarages (totaal 268) op het maaiveld nog maar 54 parkeerplaatsen gerealiseerd te worden om te voorzien in de gehele parkeerbehoefte van de ontwikkeling (inclusief compensatie voor de Sijtwendeflats). Dit biedt de mogelijkheid een leefbare/groene buitenruimte te creëren.

Fall-back optie

De gemeente heeft haar opmerkingen/aanvullingen op de conceptnotitie reeds kenbaar gemaakt en deze zijn besproken en verwerkt in deze notitie. Een van de opmerkingen wordt hierna apart nog nader toegelicht, de opmerking was:

'Een risico van te weinig parkeerplaatsen is parkeerdruk in de omliggende buurten. Zeker gezien het feit dat daar geen parkeerregulering van kracht is. Mocht dit zich onverhoopt gaan voordoen, kan initiatiefnemer dan aangeven welk plan B zij voor zich zien?'

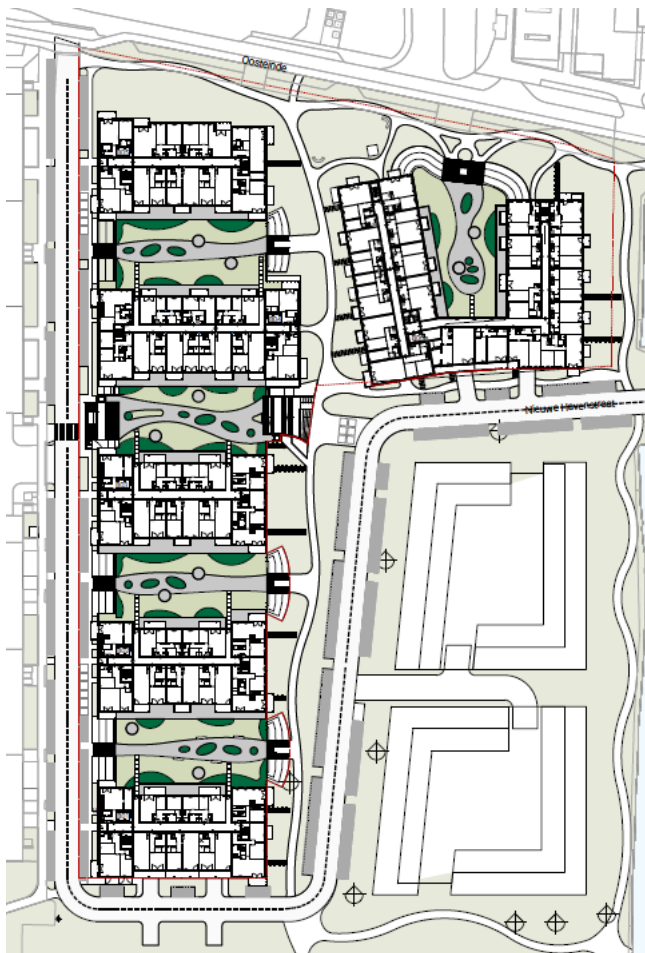
Uiteraard is Goudappel Coffeng van mening dat met de in deze notitie opgenomen gedegen en gemotiveerde bepaling van het aantal benodigde parkeerplaatsen voor deze ontwikkeling er geen tekort aan parkeerplaatsen zal ontstaan. Dit wordt nog eens extra ondersteund door het feit dat er bijvoorbeeld voor het berekenen van het in mindering brengen van het aantal benodigde parkeerplaatsen als gevolg van de inzet van

deelauto's gerekend is met de 'onderkant' van de normaliter gehanteerde bandbreedte. Wel is er rekening gehouden dat de deelauto's 'als gedacht werken', kortom een reductie van 49 pp op het maatgevende moment. Tevens is er geen extra reductie van het aantal parkeerplaatsen toegepast als gevolg van de ligging van de locatie ten opzichte van het openbaar vervoer en winkels. Deze ligging is namelijk gunstig, te weten slechts 3 minuten fietsen naar RandstadRailstation en een tram- en bushalte liggen op slechts 3 minuten loopafstand. Tevens ligt het winkel-centrum Mall of the Netherlands op 6 minuten fietsafstand.

Mocht toch onverhoopt een tekort aan parkeerplaatsen ontstaan, dan is het mogelijk om in de buitenruimte extra parkeerplaatsen langs de weg te realiseren, zodat er geen extra parkeerdruk op de omliggende wijken ontstaat. Naast de al aanwezige 39 parkeerplaatsen, voor de ontwikkeling Damsigt, is het mogelijk nog eens 17 extra parkeerplaatsen op maaiveld te realiseren. In totaal is er ruimte om 71 parkeerplaatsen in de openbare ruimte te realiseren. Hierbij zijn alleen de parkeerplaatsen langs de zijde van de kavel van initiatiefnemer in beschouwing genomen. Het totale aantal beschikbare parkeerplaatsen zou daarmee op 339 komen. Zie figuur 7.1 voor een impressie van de ontwikkeling met de uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen op maaiveld.

Met de gemeente Leidschendam-Voorburg is afgesproken dat de parkeerdruk bij de ontwikkeling wordt gemonitord. De exacte afspraken wat betreft de monitoring en wanneer extra parkeerplaatsen worden aangelegd, dienen te worden uitgewerkt en vastgelegd in de anterieure overeenkomst. Tevens zal dit onderdeel zijn van de omgevingsvergunning. Op die manier wordt geborgd dat een goede parkeersituatie blijft bestaan: zowel voor de huidige omwonenden als de toekomstige bewoners van de Damsigt.

Wanneer de parkeeroplossing niet blijkt te werken zoals beoogd zullen niet direct extra parkeerplaatsen worden gerealiseerd: in eerste instantie wordt ingezet op het extra stimuleren van het gebruik van de deelauto's in plaats van het bezit van een eigen auto, maar ook – indien noodzakelijk – het beter benutten van de parkeerplaatsen op eigen terrein in plaats van de openbare ruimte. De laatste stap is de aanleg van extra parkeerplaatsen. Om inzicht te verkrijgen in de werking van de beoogde parkeeroplossing en de effecten op de mogelijkheden, kunnen verschillende typen onderzoek worden uitgevoerd. Zo is het van belang om het gebruik van de deelauto's te monitoren en het aantal deelauto's bij stellen waar nodig. Ook het monitoren van de parkeerdruk in omliggende wijken voorafgaand aan de ontwikkeling en circa één jaar na oplevering biedt inzicht in de effecten van de ontwikkeling op de parkeersituatie. Mogelijk kan hier nog een koppeling worden gelegd met de herkomst van de parkeerders. Daarnaast kan onderzoek worden verricht naar de mate waarin toekomstige bewoners gebruik maken van parkeerplaatsen op eigen terrein en kan daar mogelijk meer op gestuurd worden. Tenslotte is het ook een mogelijkheid om een enquête uit te voeren onder de toekomstige bewoners over de parkeersituatie en de ervaringen. Aan de hand van de resultaten van de onderzoeken dienen mogelijk vervolgstappen worden ondernomen.



Figuur 7.1: Impressie ontwikkeling (op maaiveld in totaal 71 parkeerplaatsen)

Bijlage 1

Factsheet Mobeazy

Vestiging Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0570) 666 222
F +31 (0570) 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

www.goudappel.nl
goudappel@goudappel.nl

adviseurs
mobiliteit
Goudappel
Coffeng