

Aan de raad van de gemeente
LEIDSCHENDAM-VOORBURG

Datum 15 augustus 2017
Onderwerp Parkeerbilans Leidschendam Centrum
Categorie A

Versionnummer 1936122 / 1940499
Portefeuillehouder Wethouder Kist
Behandeld door Mevrouw Van der Ark

1. Samenvatting

Er is onderzoek gedaan naar de parkeerbilans in Leidschendam Centrum. Vervolgens zijn tellingen gedaan om de bestaande situatie in beeld te brengen. Het parkeeronderzoek laat zien dat de daadwerkelijke parkeerdruk in het centrum lager ligt dan in de dynamische parkeerbilans was aangenomen en ook lager ligt dan in de vastgestelde parkeerbilans behorend bij het bestemmingsplan Damcentrum.. Het externe bureau heeft op basis van deze telling een nieuwe parkeerbilans opgesteld. Voorgesteld wordt bij de beoordeling van de komende bouwplannen deze nieuwe parkeerbilans als toetsingskader te gebruiken. De parkeerbilans wordt daarnaast gebruikt om dit najaar met bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden in het gebied te overleggen over bijstelling van het Parkeerbeleid Leidschendam Centrum. Het aangepaste Parkeerbeleid Leidschendam Centrum wordt vervolgens aan de raad voorgelegd voor besluitvorming.

2. Inhoudelijke toelichting

2.1 Aanleiding

In het huidige Parkeerbeleid Leidschendam Centrum (vastgesteld op 3 juli 2012, kenmerk 739893) is gekozen voor een gefaseerde uitbreiding van de blauwe zone in combinatie met een ontheffingenbeleid. Dit beleid is echter nog niet geëffectueerd. Zo heeft het college op 18 juni 2013 besloten de invoering van een blauwe zone in de parkeergarage onder het Damplein uit te stellen (kenmerk 868532). Reden hiervoor is dat de herontwikkeling van het gebied stagneerde en er (nog) geen noodzaak was voor een strikt parkeerbeleid.

De nieuwbouw van Leidschendam Centrum, is na een lange periode van crisis, weer volop op gang gekomen. Omdat door de bewoners nu al parkeerdruk wordt ervaren, is de vraag in de raad gesteld om onderzoek te doen naar de parkeersituatie in Leidschendam centrum. Daarom is de parkeerbilans die gebruikt wordt bij het bepalen van de toekomstige parkeersituatie getoetst door een extern parkeeradviesbureau. Eerst is onderzocht of de balans juist is opgezet, conform de beleidsregels en afspraken. De conclusie van dit onderzoek is dat de balans klopt (zie bijlage:

rapportage van Spark van maart 2017). Vanwege de lange looptijd van de gebiedsontwikkeling stelde het bureau wel de vraag of de berekende balans nog voldoende recht doet aan de huidige bezetting. Het college heeft dit laten onderzoeken, waarvoor in mei 2017 een gedetailleerde parkeertelling is uitgevoerd. In dit voorstel is een toelichting gegeven op de telling en hoe deze verwerkt is in de nieuwe parkeerbalans.

2.2 Resultaat tellingen huidige situatie

Zoals al eerder aan uw raad bericht, laat de parkeerdrukmeting van mei 2017 zien, dat er op dit moment over het gehele gebied gezien op geen enkel meetmoment sprake is van te hoge parkeerdruk. Dat neemt niet weg dat plaatselijk op bepaalde momenten (met name de Plaspoelstraat/Tuinderijstraat) wel een hoge parkeerdruk is gemeten. Zie daarvoor bv figuur 2.2 in bijgaand rapport van het bureau Trajan van 9 augustus 2017. Uit een analyse van de onderliggende telgegevens, blijkt dat de privé parkeerplaatsen binnen het gebied, een relatief lage bezetting hebben op alle meetmomenten. De bezetting fluctueert tussen de 32 en 55 procent. Overigens is de bezetting van de privé parkeergarage Damplein niet gemeten. Daarvoor is geen toestemming gegeven door de VVE van deze garage. Volgens opgave van de voorzitter van de VVE, worden deze privé parkeerplaatsen wel goed gebruikt.

Aangezien in de parkeerbalans wordt uitgegaan van een optimaal gebruik alle privé parkeerplaatsen, levert de onderbezetting in de privé parkeergarages een extra parkeerdruk in de openbare ruimte op. Dit is waarschijnlijk ook (mede) de verklaring voor de hiervoor genoemde hoge parkeerdruk op enkele plaatsen in het gebied.

2.3 Nieuwe parkeerbalans

Het parkeeradviesbureau is gevraagd om op basis van de parkeerdrukmeting een nieuwe parkeerbalans op te stellen. Het bureau heeft voor deze balans voor alle bestaande functies in het centrum de telling van de huidige situatie als maatgevend aangehouden. Daarna zijn alle nog te realiseren en nog niet opgeleverde woningen en functies in de balans verwerkt, met de parkeernormen die daarvoor zijn vastgesteld in de nota parkeernormen. Vervolgens zijn daar nog correcties op gedaan ten aanzien van de huidige structurele leegstand van winkels in het gebied en het lage gebruik van de privé parkeerplaatsen. Dit laatste er van uitgaande dat het gebruik van die privé parkeerplaatsen via beleid kan worden geoptimaliseerd.

De nieuwe parkeerbalans is, samen met het aanvullende advies van het parkeeradviesbureau, als bijlage toegevoegd. Voor de eindsituatie wordt gerekend met een parkeerdruk voor de zaterdagmiddag van 95% en voor de werkdagavond 96%, waarbij voor de werkdagavond de drukste avond (donderdag) als maatgevend is aangehouden. De andere momenten zitten daar ruim onder. Dan gaat het over de werkdagmiddag met 77% en tot slot de nacht met 73%. De nieuwe parkeerbalans is overigens ook een dynamische balans, zodat op de actuele situatie kan worden ingespeeld, bv. als plannen wijzigen.

2.4 Parkeerdruk toekomstige situatie

De hoge parkeerdruk op de zaterdagmiddag met 95% en op de werkdagavond met 96%, heeft tot gevolg dat op die momenten bijna alle parkeerplaatsen bezet zijn. Overigens zal de hoge parkeerdruk in de avonden zich vooral voordoen op de donderdag- en vrijdagavond als er meer horecabezoek is, dan op de andere avonden. Dat betekent dat bewoners en bezoekers op zaterdagmiddag en de donderdag en vrijdagavond meer moeten zoeken naar een vrije parkeerplaats. Dit zal waarschijnlijk als een parkeerprobleem worden ervaren. In het gemeentelijk parkeerbeleid is opgenomen dat een gemiddelde parkeerdruk van 85% in een gemengd gebied als waar hier sprake van is, wenselijk zou zijn. Dat daarbij op enig moment sprake is van een 100% bezetting is nog geen probleem, immers voor die piek wordt het aantal parkeerplaatsen ook gerealiseerd. In dit geval is sprake van twee piekmomenten van ca 95%. Het parkeeradviesbureau adviseert om met behulp van parkeerbeleid deze piekmomenten te verlagen, dan wel dichterbij de 85% te brengen.

Overigens is in de huidige parkeerbalans, die een uitwerking is van de parkeerbalans behorend bij het bestemmingsplan Damcentrum, sprake van een parkeerdruk van circa 100% op zowel de werkdagavond als de zaterdagmiddag. Ook in de afspraken met de ontwikkelaars is daar tot nu toe altijd van uitgegaan.

Niettemin zal in overleg met de ontwikkelaars worden gezien of het mogelijk is om toch nog extra parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren. Door de ontwikkelaars wordt gemiddeld genomen voor alle nog te vergunnen bouwplannen wel meer dan 1 pp per woning op eigen terrein gerealiseerd. Totaal zal nog voor 208 woningen vergunning worden aangevraagd, waarvoor in totaal 212 pp op eigen terrein zijn voorzien.

Tot slot is aan de overzijde van de Vliet nabij de Venestraat nog een parkeerterrein voorzien van ca. 70 plaatsen. Uit de tellingen van Trajan blijkt de noodzaak van dit parkeerterrein voor het Venestraatgebied en directe omgeving, waar op diverse plaatsen en op meerdere meetmomenten een parkeerdruk van 100% en hoger is gemeten. Het geplande parkeerterrein zal daarin verlichting brengen. Bijkomend voordeel is dat dit parkeerterrein ook kan voorzien in een deel van de parkeerbehoefte van de horeca rond het sluisgebied. Dit zal nog een positief effect hebben op de parkeerdruk in Leidschendam Centrum voor de werkdagavond en zaterdagmiddag.

Parkeerbeleid

Daarnaast zal beleid moeten worden ontwikkeld voor het beter benutten van de privé parkeerplaatsen en het weren van permanent gestalde auto's in de parkeergarage op het Damplein. Dit kan bijvoorbeeld door verkoop van privé parkeerplaatsen van de corporaties aan naastgelegen koopwoningen en door het instellen van een adequaat parkeer- en ontheffingenbeleid. Over de verkoop van privé parkeerplaatsen zijn de ontwikkelaars in gesprek met de corporaties. Daarvoor is ook overigens de medewerking van de gemeente noodzakelijk, omdat in de leveringsaktes een kettingsbeding is opgenomen waarbij de parkeerplaatsen zijn

gekoppeld aan de woningen.

Later dit jaar zal een discussieavond worden georganiseerd met bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden in het gebied over bijstelling van het Parkeerbeleid Leidschendam Centrum, gezien de nieuwe bevindingen.

3. Communicatie

De gemeente organiseert later dit jaar een discussieavond met bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden een gesprek over het genoemde parkeer- en ontheffingenbeleid.

4. Conclusie en voorstel

Het parkeeronderzoek van mei jl. laat zien dat de daadwerkelijke parkeerdruk in het centrum lager ligt dan in de dynamische parkeerbalans was aangenomen en ook lager ligt dan in de vastgestelde parkeerbalans behorend bij het bestemmingsplan Damcentrum. Wel valt op dat de privé parkeerplaatsen niet optimaal worden benut. De nieuwe parkeerbalans is opgebouwd vanuit de getelde parkeerbehoefte in het centrum en aangevuld met de nog komende woningen en functies. Deze nieuwe parkeerbalans leidt tot een lagere parkeerdruk in de eindsituatie, dan in de huidige parkeerbalans. Niettemin wordt onderzocht hoe in de twee piekmomenten in de parkeerdruk enige verlichting kan worden gebracht.

Daarnaast is het van belang om een adequaat parkeer- en ontheffingenbeleid in te stellen, om daarmee het gebruik van privé parkeergarages te optimaliseren en permanente stalling van auto's te weren.

Voorgesteld wordt de nieuwe parkeerbalans te hanteren als toetsingskader voor de beoordeling van de toekomstige bouwplannen. Daarnaast zal in overleg met de ontwikkelaars worden gezien welke mogelijkheden de bouwplannen nog bieden om de parkeerdruk te verlichten en zal beleid worden ontwikkeld ter bevordering van het gebruik van privé parkeerplaatsen en het weren van permanente stalling van voertuigen in de garage Damplein.

burgemeester en wethouders van Leidschendam-Voorburg,

B.J.D. Huykman
secretaris

K. Tigelaar
burgemeester