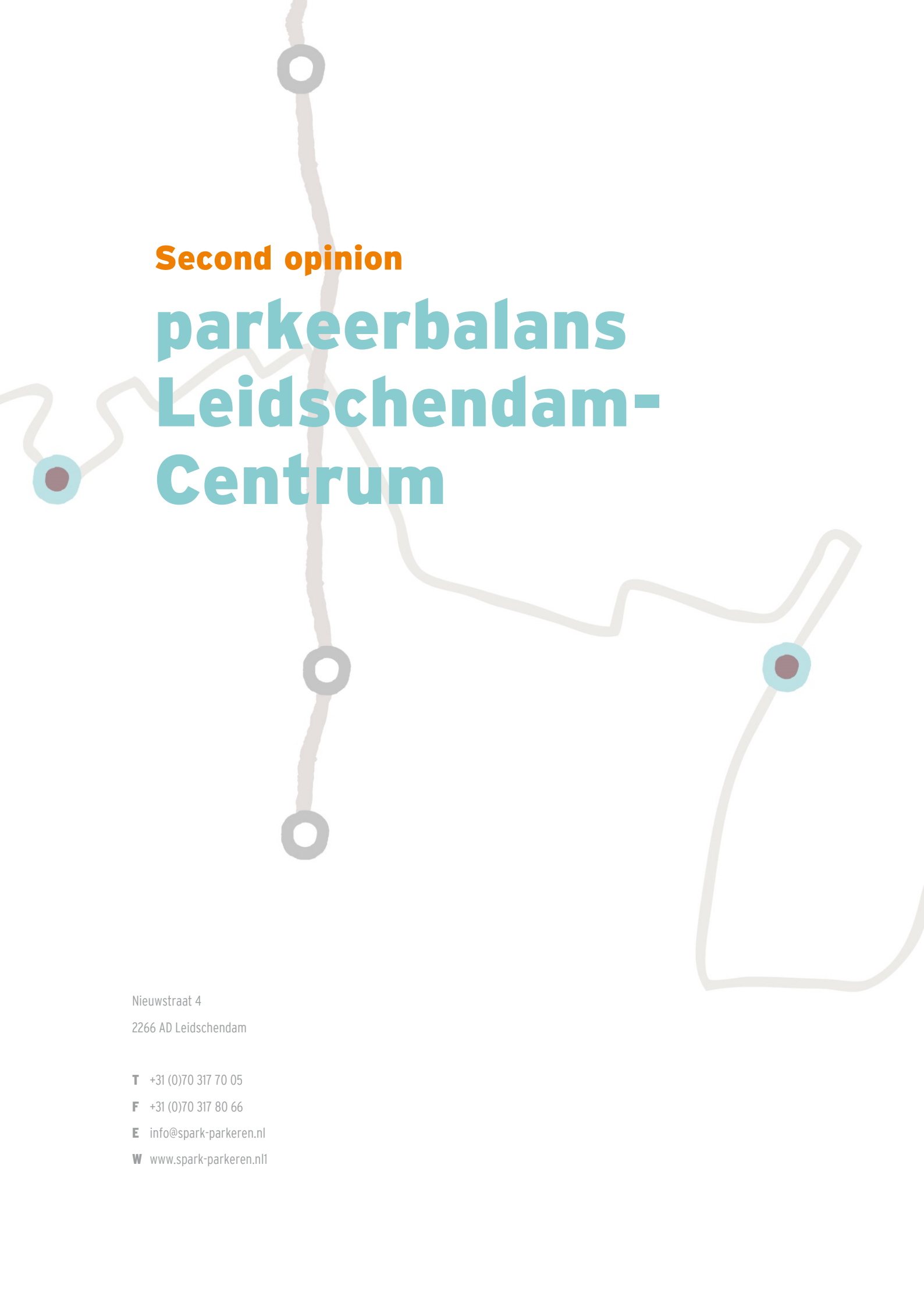


A stylized, hand-drawn map of Leidschendam-Centrum in the background. It features a central vertical road with three circular nodes, a horizontal road intersecting it, and a winding road on the right side with one circular node. The map is drawn in a light grey, sketchy style.

Second opinion

parkeerbalans Leidschendam- Centrum

Nieuwstraat 4
2266 AD Leidschendam

T +31 (0)70 317 70 05

F +31 (0)70 317 80 66

E info@spark-parkeren.nl

W www.spark-parkeren.nl

Colofon

Opdrachtgever	Bas Ligthart
Titel	Second opinion
Versie	1.0
Datum	7 maart 2017
Projectteam Opdrachtgever	Bas Ligthart Paula van de Ark
Projectteam Spark	Jan-Joost van Eeuwijk
Projectleider Spark	Stan van de Hulsbeek

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
1.1	Aanleiding second opinion	4
1.2	Aanpak	5
1.3	Leeswijzer	5
2	Analyse parkeerbalans Leidschendam-Centrum	6
2.1	Is de parkeerbalans correct opgebouwd?	6
2.1.1	Parkeerbeleid als kader	7
2.1.2	Afspraken met ontwikkelaar over parkeeropgave	8
2.1.3	Conclusie: rekenregels, beleid en afspraken correct in de parkeerbalans?	9
2.2	Geeft de parkeerbalans de eindsituatie in het gebied goed weer?	9
2.2.1	Aandeel normatieve behoefte in parkeerbalans leidt tot onzekerheid	9
2.2.2	Autonome ontwikkeling van het gebied tijdens realisatie	10
2.2.3	Conclusie: eindsituatie goed in beeld?	10
2.3	Ontstaat er in de eindsituatie een parkeerprobleem?	10
3	Conclusies en aanbevelingen	12

1 Inleiding

Het historische centrum van Leidschendam bevindt zich op dit moment midden in een integraal herontwikkelingstraject, waarbij de diverse centrumfuncties (wonen, werken, winkelen en horeca, etc.) worden vervangen, verbeterd en/of uitgebreid. De veranderingen in het gebied leiden tot een verschuiving in de vraag naar parkeerplaatsen; zowel gedurende de herontwikkeling, als in de eindsituatie.

1.1 Aanleiding second opinion

Conform het parkeerbeleid heeft de gemeente ervoor gekozen om de parkeeropgave voor de hele gebiedsontwikkeling integraal te beschouwen. Uit oogpunt van efficiënt gebruik van parkeerruimte is daarom met de ontwikkelaar afgesproken dat de parkeeropgave niet per deelgebied of ontwikkeling, maar in het gehele ontwikkelgebied mag worden gerealiseerd, voor zover dat binnen de beleidskaders past.

Om grip te houden op de parkeeropgave in het ontwikkelgebied, en te voorkomen dat in de eindsituatie te weinig parkeerruimte wordt gerealiseerd, heeft de gemeente aan het begin van het herontwikkelingstraject een parkeerbalans opgesteld. In deze parkeerbalans wordt de parkeerbehoefte voor de nieuw te realiseren en veranderende functies op een berekende parkeerdruk van de bestaande (en niet-veranderende) functies geprojecteerd.

De parkeerbalans, en de onderliggende uitgangspunten en rekenmethodiek, dienen als onderbouwing voor de vergunningaanvraag van de diverse bouwplannen. In de loop der jaren is de invulling van diverse deelprojecten op de ontwikkelagenda gewijzigd. Daarbij is onder andere de eis om parkeerruimte zoveel mogelijk op eigen terrein te faciliteren vanwege de economische crisis deels losgelaten. De parkeerbalans is bij veranderende bouwplannen telkens aangepast, om altijd de actuele inzichten in de toekomstige vraag naar en aanbod van parkeerruimte weer te geven, met als doel voldoende parkeercapaciteit in de eindsituatie te realiseren.

Op dit moment bevindt de herontwikkeling van het centrum zich in een gevorderd stadium. Er zijn nog een aantal deelprojecten die vergund moeten worden. Omdat de werkzaamheden langer duren dan oorspronkelijk gepland en het bestemmingsplan voor het gebied nog niet is geactualiseerd, zijn de kaders voor de verlening van de benodigde bouwvergunningen onder druk komen te staan, en is de vraag gerezen of gebruikmaken van de parkeerbalans wel leidt tot het realiseren van voldoende parkeercapaciteit in de eindsituatie. Gebruikers van het gebied beweren bovendien dat de reeds gerealiseerde parkeercapaciteit intensiever wordt gebruikt door de gereedgekomen functies dan in de parkeerbalans was voorzien.

Er is een gevoel ontstaan onder de bevolking en in de politiek, dat de parkeerbalans de toekomstige parkeerbehoefte van Leidschendam-Centrum niet meer goed weergeeft. De gemeente heeft Spark daarom verzocht een second opinion te geven over deze parkeerbalans, en met oplossingsrichtingen te komen als een parkeerprobleem dreigt bij voltooiing van Leidschendam-Centrum.

1.2 Aanpak

Spark onderzoekt de parkeerbalans aan de hand van drie deelvragen, waarbij het antwoord op elke deelvraag helpt bij het beantwoorden van de volgende deelvragen:

- 1 Is de parkeerbalans correct opgebouwd?
- 2 Geeft de parkeerbalans een goede indicatie van de parkeerdruk in de eindsituatie, als alle ontwikkelingen in Leidschendam-Centrum gereed zijn gekomen?
- 3 Ontstaat er een parkeerprobleem in de eindsituatie?

Tot slot geeft Spark advies en richting over hoe de gemeente gedurende het resterende ontwikkeltraject om kan gaan met de parkeerbalans en de nog te realiseren parkeercapaciteit. Daarbij beschouwt Spark ook of er meer parkeerplaatsen op privaat terrein kunnen worden gerealiseerd in de resterende deelprojecten en of het mogelijk is om de huidige bewoners van het gebied daarbij meer parkeerruimte te bieden.

1.3 Leeswijzer

Deze notitie vormt, als second opinion, een bijlage bij de parkeerbalans en de bijbehorende toelichting over uitgangspunten en rekenmethodiek. In hoofdstuk 2 van deze notitie beantwoorden we de deelvragen, waarna we in hoofdstuk 3 conclusies trekken over hoe de gemeente met de parkeerbalans vooruit kan, en welke praktische oplossingsrichtingen daar bij passen.

2 Analyse parkeerbalans Leidschendam-Centrum

Een parkeerbalans is een hulpmiddel bij het bepalen en optimaliseren van de hoeveelheid parkeercapaciteit die nodig is voor een ontwikkeling. De gemeente bepaalt aan de hand van parkeernormen hoeveel parkeercapaciteit er moet worden gerealiseerd. In de balans wordt dit vervolgens geoptimaliseerd door, waar mogelijk, capaciteit voor meerdere functies te gebruiken. Uiteindelijk blijft onder aan de streep een parkeereis over voor de ontwikkelaar. Tenslotte geeft de parkeerbalans inzicht in de toekomstige parkeerdruk.

Voor het opstellen van een parkeerbalans heeft de gemeente regels opgesteld. Spark checkt eerst of de parkeerbalans volgens deze regels is opgebouwd, en of er nog meer afspraken over de te realiseren hoeveelheid parkeerplaatsen in het plangebied zijn. Daarna interpreteren we de uitkomsten van de balans en bepalen we of er in de toekomst een parkeerprobleem ontstaat.

2.1 Is de parkeerbalans correct opgebouwd?

De parkeerbalans voor het centrum van Leidschendam bestaat uit een projectie van extra toekomstige parkeerbehoefte (op basis van parkeernormen) en wijzigingen in parkeercapaciteit op de



Figuur 1 - Opbouw parkeerbalans

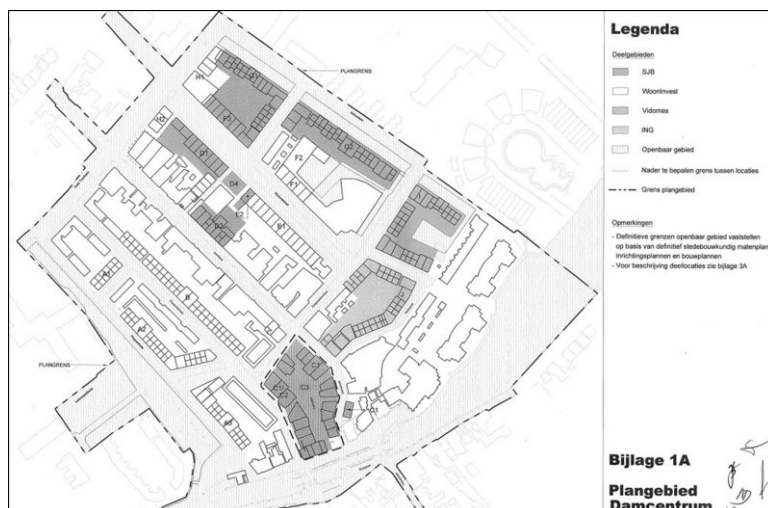
oorspronkelijke capaciteit en het oorspronkelijke gebruik. De berekening van de parkeerbehoefte van de nieuwe ontwikkelingen is gekaderd door parkeerbeleid en aanvullende afspraken met de ontwikkelaar.

2.1.1 Parkeerbeleid als kader

De gemeente Leidschendam heeft in 2005 een Parkeernota¹ opgesteld waarin de beleidskaders voor parkeren in het plangebied worden geschetst. Leidschendam-Centrum wordt daarin als winkelgebied getypeerd (p.56). Daarvoor gelden de volgende criteria ten aanzien van parkeercapaciteit:

- In winkelgebieden dienen kort parkerende bezoekers zo dicht mogelijk bij de winkels en andere voorzieningen te kunnen parkeren.
- Het lang parkerende winkelpersoneel moet als gevolg hiervan gebruik maken van parkeercapaciteit die verder van de winkels afligt.
- Bewoners uit de omgeving van winkelgebieden, de zogenaamde menggebieden, moeten voldoende parkeergelegenheid hebben. In de praktijk houdt dit in dat er gemiddeld minimaal 1 parkeerplaats per huishouden beschikbaar moet zijn.

Daarnaast kiest de gemeente om de kencijfers voor zeer sterk stedelijke gemeenten van het CROW uit 2003 tot parkeernormen te verheffen. Voor Leidschendam-Centrum wordt de “schil centrum”-norm gehanteerd. Ook voor de maximale loopafstanden tot een parkeerplaats hanteert de gemeente cijfers van het CROW. In 2012 zijn deze parkeernormen geüpdatet, en is ook een



parkeernormennota² opgesteld, waarin de normen en loopafstanden op basis van de nieuwe kencijfers van het CROW zijn geactualiseerd. Dit zijn gebruikelijke kaders die overal in Nederland worden toegepast bij het opstellen van parkeerbalansen.

Figuur 2 - Plangebied Leidschendam-Centrum

¹ Bron: “Parkeernota 2005 – Kiezen voor Maatwerk”, gemeente Leidschendam, 2005

² Bron: “Nota Parkeernormen”, gemeente Leidschendam, 6 september 2012

In het parkeerbeleid is geen expliciete definitie voor een parkeerprobleem opgenomen. Wel stelt de gemeente in zowel het beleid uit 2005 als de normennota uit 2012 dat bouwplannen niet tot een verhoging van parkeerdruk mogen leiden in de omgeving, en dat de initiatiefnemer van een bouwplan zelf voor een parkeeroplossing moet zorgen. Deze eis vormt de basis voor afspraken met de ontwikkelaar over de hoeveelheid parkeerplaatsen die moeten worden gerealiseerd.

2.1.2 Afspraken met ontwikkelaar over parkeeropgave

In 2004 is gestart met de herontwikkeling van Leidschendam-Centrum. Destijds is in een samenwerkingsovereenkomst met de diverse ontwikkelaars afgesproken dat voor de geprojecteerde woningen de parkeereisen in Figuur 3 moesten gelden. Deze afspraken waren strikter dan noodzakelijk volgens het parkeernormenbeleid. Ook is afgesproken dat sprake is van een gebiedsontwikkeling waarbij de totale parkeervraag van alle functies in het gebied moet passen op de in het gebied beschikbare openbare én privéparkeerplaatsen, en uitwisselbaarheid van parkeerplaatsen tussen deelontwikkelingen mogelijk is.

3.3 Parkeren

De parkeerbalans in het Damcentrum is gebaseerd op de realisatie van 616 woningen in het gebied. De volgende normen ten aanzien van parkeren worden gehanteerd.

▪ Sociale sector:	1 parkeerplaats per woning
▪ Vrije sector	2 parkeerplaatsen per herenhuis (grondgebonden woning)
▪ Vrije sector	1,5 parkeerplaatsen per appartement (niet-grondgebonden)
▪ Bestaande woningbouw	0,8 parkeerplaats per woning

Het uitgangspunt is dat voor de nieuwbouw 1 parkeerplaats op eigen terrein voor niet grondgebonden woningen en 2 parkeerplaatsen op eigen terrein voor grondgebonden woningen (in afwijking op bovenstaande parkeernorm) worden gerealiseerd (middels gebouwde voorzieningen). Bij de ontwikkeling en realisatie van meer woningen dan 616 is de betrokken partij gehouden de volgens de parkeernorm benodigde parkeerplaatsen geheel op eigen terrein te realiseren. De bouwkosten voor parkeerplaatsen zijn verrekend in de stichtingskosten (€ 19.444 ex. BTW per parkeerplaats) en de opbrengsten in de VON-prijzen van de woningen (€ 15.000 per parkeerplaats).

Voor de overige functies zijn de volgende parkeernormen gehanteerd:

• Winkels:	3 parkeerplaatsen per 100 m² bvo,
• Horeca	5 parkeerplaatsen per 100 m² bvo,
• Dienstverlening	2 parkeerplaatsen per 100 m² bvo
• Sociaal culturele voorzieningen	3 parkeerplaatsen per 100 m² bvo
• School	0,5pp/leslokaal
	0,5pp/niet onderwijzend personeelslid

Naast maaiveld parkeren is uitgegaan van realisatie van een parkeergarage met 225 openbare parkeerplaatsen voor bezoekers en 75 parkeerplaatsen voor bewoners van de nieuwbouw op het Damplein.

Figuur 3 - parkeereis uit bijlage 3.3 van de samenwerkingsovereenkomst uit 2004

Bij de actualisatie van de parkeernormen in 2012 zijn deze, waar relevant, voor de resterende deelprojecten aangepast. In 2012 en 2013 is daarnaast ook met de enige overgebleven ontwikkelaar gesproken over de invulling van de parkeereis voor de rest van de deelprojecten, vanwege de crisis op de woningmarkt, de relatief hoge kosten om parkeren op eigen terrein te

faciliteren en de wens van de gemeente om vertraging van de herontwikkeling te beperken. De strikte eis om parkeercapaciteit voor woningen *altijd* op eigen terrein te realiseren is toen losgelaten. Met de ontwikkelaar is toen afgesproken dat de noodzakelijke parkeercapaciteit wél volgens de normen wordt gerealiseerd, maar minder op eigen terrein en altijd met aandacht voor kwaliteit van de openbare ruimte. Deze aanpassingen voor de nog te realiseren deelprojecten zijn destijds door zowel de gemeente (verkeerskundig) als een extern bureau (West8, stedenbouwkundig) beoordeeld als passende werkwijze voor de resterende ontwikkelagenda.

2.1.3 Conclusie: rekenregels, beleid en afspraken correct in de parkeerbalans?

Spark constateert dat de parkeerbalans volgens de in het beleid omschreven kaders en methodiek is opgebouwd. De opgave is voor het gehele ontwikkelgebied afgebakend in de samenwerkingsovereenkomst, en de eisen uit deze overeenkomst zijn als norm in de balans gebruikt. De loopafstanden in het parkeerbeleid laten uitwisselbaarheid van parkeerplaatsen binnen vrijwel het gehele plangebied toe. Als met het gereedkomen van de resterende deelontwikkelingen de afgesproken hoeveelheid parkeerplaatsen in privé en openbaar gebied wordt gerealiseerd, voorziet de herontwikkeling in zijn eigen parkeercapaciteit.

2.2 Geeft de parkeerbalans de eindsituatie in het gebied goed weer?

De huidige versie van de parkeerbalans is op onderdelen nog gebaseerd op gegevens die ten tijde van het opstellen van de eerste versie zijn verzameld. Om de toekomstige parkeerdruk in de eindsituatie van een langdurige herontwikkeling zoals Leidschendam-Centrum weer te geven, moeten alle gegevens in de parkeerbalans regelmatig worden geactualiseerd. Hierbij moeten berekende waarden waar mogelijk worden vervangen door reële cijfers.

2.2.1 Aandeel normatieve behoefte in parkeerbalans leidt tot onzekerheid

In Figuur 1 zien we dat de parkeerbalans bestaat uit een huidige en te wijzigen parkeercapaciteit en parkeerbehoefte. In 2004 is berekend hoeveel auto's er in bezit waren bij de bewoners van de woningen die in de eindsituatie bleven bestaan. Dit heeft geresulteerd in de toerekening van 0,8 openbare parkeerplaats per blijvende woning als in het gebied aanwezige parkeerdruk voor de balans. Deze parkeerdruk is nooit opnieuw vastgesteld en staat nu nog steeds als "huidige" parkeerbehoefte in de parkeerbalans.

Een vergelijkbaar verhaal gaat op voor de reeds gerealiseerde deelontwikkelingen. In de huidige versie staan alle deelplannen nog op de parkeerbalans met hun normatieve parkeerbehoefte, terwijl een groot deel inmiddels al bestaat en in gebruik is, en dus een reële parkeerbehoefte kent. Een

grote hoeveelheid normatieve parkeerbehoefte in een parkeerbalans geeft een grote mate van onzekerheid over de te verwachten parkeerdruk in de eindsituatie. Parkeernormen en -eisen zijn gebaseerd op gemiddeld gebruik van vergelijkbare functies; in de praktijk kan de parkeerbehoefte hoger of lager uitvallen. Een voorbeeld hiervan is de toegepaste horecanorm van 5,0 parkeerplaatsen per 100 m² BVO. De bevolking beweert dat op de reeds gerealiseerde horecafuncties meer bezoekers af komen. De werkelijke parkeerdruk die deze functies veroorzaakt moeten daarom in plaats van de normatieve druk in de balans worden verwerkt om de onzekerheid van de parkeerbalans te verkleinen.

2.2.2 Autonome ontwikkeling van het gebied tijdens realisatie

Naast een hoge normatieve behoefte in de balans is ook sprake van externe ontwikkelingen, zoals een toename van het autobezit in het plangebied en het gebruik van privéparkeerruimte. Waar in 2004 volgens de gemeente in Leidschendam-Centrum sprake was van een autobezit van 0,8 per woning, laat het CBS in actuele cijfers zien dat gemiddelde autobezit per huishouden in het viercijferig postcodegebied waar Leidschendam-Centrum in valt inmiddels is toegenomen tot boven de 1,0³. Daarnaast weten we niet exact hoe de privéparkeerplaatsen in het gebied gebruikt worden. Beide factoren zouden voor een hogere parkeerdruk in het plangebied kunnen zorgen.

2.2.3 Conclusie: eindsituatie goed in beeld?

Omdat veel gegevens in de parkeerbalans niet zijn geüpdatet, kunnen we op dit moment niet concluderen dat de parkeerbalans een goed beeld geeft van de uiteindelijke parkeerdruk in het plangebied.

Spark stelt daarom voor dat de gemeente zo snel mogelijk een parkeerdruk- en motiefmeting laat uitvoeren in het plangebied om te bepalen wat de huidige parkeerdruk is op zowel openbare als private parkeerplaatsen. Aan de hand van deze onderzoeksgegevens kan de parkeerbalans worden aangepast, zodat alleen de resterende deelontwikkelingen er nog als normatieve parkeerbehoefte in zitten. Dit geeft een accurater beeld van de parkeerdruk in de eindsituatie.

2.3 Ontstaat er in de eindsituatie een parkeerprobleem?

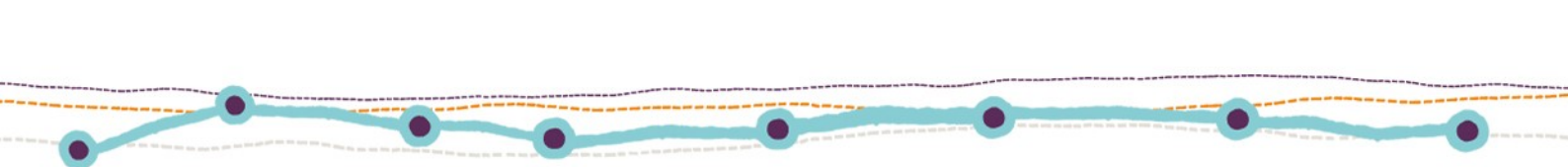
In 2.1.1 stelden we vast dat de gemeente in het parkeerbeleid niet expliciet benoemt wanneer er sprake is van een parkeerprobleem, anders dan dat een ontwikkeling niet tot een hogere parkeerdruk mag leiden in het gebied. Voor kleine ontwikkelingen is dit een prima definitie: op een totaal van honderden parkeerplaatsen in een wijk leidt het toevoegen van een functie met een

³ Bron: Statline, CBS, 2017 (<http://statline.cbs.nl>)

aantal privéparkeerplaatsen zelfs op de piekmomenten van het gebruik niet tot een verschuiving van de procentuele parkeerdruk (geparkeerde auto's gedeeld door het aantal plaatsen). Voor een gebiedsontwikkeling gaat dit niet op, omdat het hier honderden parkeerplaatsen betreft die op piekmomenten in de parkeerbalans tot 100% gebruikt worden. Dit leidt in ieder geval tot een toename van de berekende parkeerdruk in de eindsituatie in het gebied.

Helaas is alleen de gemiddelde parkeerdruk van de in het gebied overblijvende woningen bij aanvang van de herontwikkeling bekend. We kunnen we de resultaten van de parkeerbalans in de eindsituatie daarom niet goed met de oorspronkelijke parkeerdruk in de beginsituatie vergelijken. De resultaten van de geactualiseerde parkeerbalans kunnen we daarom eigenlijk alleen toetsen aan het streefcijfer van 85% dat de gemeente als maximaal acceptabele parkeerdruk in de openbare ruimte hanteert. Dit is overigens een percentage dat Spark in heel Nederland terugziet als probleemgrens. Wanneer structureel (dus niet op incidentele piekmomenten) sprake is van overschrijding van deze parkeerdruk in de openbare ruimte, kun je in dit soort multifunctionele gebieden spreken van een parkeerprobleem.

Uiteraard moet de parkeerbalans daarvoor eerst worden geactualiseerd met het in 2.2.3 voorgestelde onderzoek, want of er sprake gaat zijn van een probleem hangt sterk af van het verschil tussen het werkelijke en het normatieve gebruik van de in het gebied aanwezige functies.



3 Conclusies en aanbevelingen

De parkeerbalans is in 2004 correct opgebouwd, maar niet meer op alle fronten actueel. Aanpassingen op basis van parkeeronderzoek zijn noodzakelijk om een uitspraak te kunnen doen over de parkeerdruk in de eindsituatie van Leidschendam-Centrum, en of er sprake zal zijn van een parkeerprobleem. Onafhankelijk van deze conclusies beveelt Spark in ieder geval aan de volgende maatregelen te nemen.

- Bij de herziening van het parkeerbeleid doet de gemeente er goed aan om te definiëren wat een acceptabele parkeerplaats is en wanneer er gesproken mag worden van een parkeerprobleem. Zeker bij langdurige herontwikkelings- of transformatietrajecten heeft het niet veel zin om de parkeerdruk in de eindsituatie met de oorspronkelijke druk te vergelijken, omdat het gebied qua karakteristiek is veranderd, en omdat sprake is van externe ontwikkelingen (zoals een toename van het autobezit).
- Probeer de parkeerbalans door middel van continue actualisaties zo goed mogelijk te laten aansluiten bij de werkelijkheid, zodat het ook een middel is waarmee je kunt bepalen of er in deelprojecten voldoende parkeercapaciteit wordt gerealiseerd om de totale parkeeropgave van het gebied op te vangen.
- In het beleid staat nog steeds dat de parkeerbehoefte voor woningen zo veel mogelijk op eigen terrein moet worden gerealiseerd. Probeer in overleg met de ontwikkelaar tot ontwerpen voor de resterende deelprojecten te komen waardoor in de eindsituatie voor Leidschendam-Centrum de afgesproken 1,0 parkeerplaats per woning zo veel mogelijk wordt benaderd, en waarbij zo min mogelijk parkeerdruk wordt afgewenteld op de openbare ruimte. Om optimaal dubbelgebruik mogelijk te maken kunnen de parkeerplaatsen voor de resterende deelprojecten die geschikt zijn voor meervoudig gebruik beter in openbaar gebied dan op privéterrein worden aangelegd.

- Stimuleer gebruikers van functies zoveel mogelijk gebruik te maken van parkeerruimte op het eigen terrein. Breid eventueel de regulering uit, waarbij zij die beschikken over privéparkeerruimte niet in aanmerking komen voor een vergunning of ontheffing. Regulering mag overigens nooit een vervanging zijn van een parkeereis voor een ontwikkeling.
- Onderzoek, als uit het bijstellen van de actuele parkeerdruk in het plangebied de noodzaak blijkt om op die momenten parkeerdruk op te vangen in de openbare ruimte, de mogelijkheid om de parkeergarage onder het Damplein ook 's avonds of 's nachts voor gebruikers van niet-woonfuncties open te stellen.



©2017, Spark B.V.

info@spark-parkeren.nl, 2266 AD Leidschendam

tel 070-317 70 05, fax 070-317 80 66

Behoudens de door de Auteurswet 1912 gestelde uitzonderingen mag niets uit dit document worden verveelvoudigd (waaronder begrepen het opslaan in een geautomatiseerd gegevensbestand) of openbaar gemaakt, op welke wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Spark B.V.. Alle rechten voorbehouden.

All rights reserved. No parts of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system, or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise, without prior written permission of Spark B.V.

Aan de inhoud van dit document kunnen geen rechten worden ontleend. Spark B.V. aanvaardt geen aansprakelijkheid voortvloeiend uit eventuele onjuistheid of onvolledigheid van de in dit document vermelde informatie.