

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0)570 666 222
F +31 (0)570 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

Den Haag
Casuariestraat 9a
2511 VB Den Haag

Eindhoven
Flight Forum 92-94
5657 DC Eindhoven

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

Blauwhoed

Actualisering parkeerbalans Nieuw Mariënpark

**Behoort bij besluit van B & W
van Leidschendam-Voorburg**



Datum
Kenmerk
Eerste versie

12 oktober 2015
BHD018/Rta/0082.05
25 september 2015

1 Inleiding

Nieuw Mariënpark bevat de ontwikkeling van een zorg- en wooncomplex. In het verleden heeft Goudappel Coffeng BV zowel voor de gemeente Leidschendam-Voorburg (in 2008) als voor ontwikkelaar Vidomes (2011) de parkeerbalans voor dit bouwplan opgesteld. Het bouwplan, zoals dat in 2011 was opgesteld, is niet tot realisatie gekomen. Blauwhoed werkt momenteel aan de planvorming van de ontwikkeling van het zorg- en wooncomplex, waarbij het huidige programma kleiner van omvang is dan waar in 2011 sprake van was. Daarnaast zijn de plannen op een aantal cruciale punten gewijzigd:

- de zorggerelateerde functies, zoals een kapper, huisarts en fysiotherapeut worden niet gerealiseerd.
- de parkeervoorziening bij Florence was in het oude plan afgesloten van het openbaar gebied, bij de nieuwe plannen is dit openbaar.
- het parkeerdek en Marienhage waren deels gecombineerd. In de nieuwe plannen zijn deze gescheiden en functioneren autonoom van elkaar.

Al met al is er sprake van een heel nieuwe opzet.

Blauwhoed heeft Goudappel Coffeng gevraagd de eerder opgestelde parkeerbalans te actualiseren. Hierbij dient te worden uitgegaan van het nieuwe programma. Ook de gewijzigde gemeentelijke parkeernormen worden hierbij betrokken.

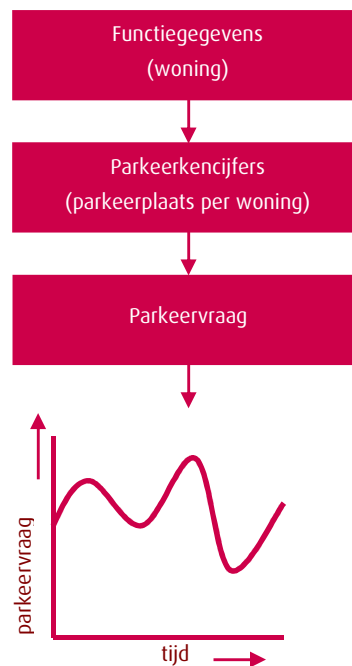
In deze notitie is de geactualiseerde parkeerbalans opgenomen.

2 Aanpak en uitgangspunten

2.1 Aanpak

Bij het opstellen van een parkeerbalans wordt de parkeervraag van een ontwikkeling afgezet tegen het parkeeraanbod. De parkeervraag wordt berekend door de omvang van elke functie te vermenigvuldigen met de bijbehorende parkeernorm (het aantal benodigde parkeerplaatsen per functie-eenheid, bijvoorbeeld per woning). De gemeente Leidschendam-Voorburg heeft op 6 november 2012 de Nota Parkeernormen vastgesteld. Deze nota wordt toegepast bij het opstellen van de parkeerbalans. Daarnaast worden uitgangspunten over doelgroepen vanuit de eerdere twee studies eveneens overgenomen.

Niet elke functie genereert echter op alle momenten van de week een even grote parkeervraag. Een goed voorbeeld hiervan is dat bewoners op doordeweekse dagen overdag niet allemaal thuis zijn en daarom geen gebruik maken van de parkeervoorzieningen. Door toepassing van aanwezigheidspercentages wordt rekening gehouden met dit effect. Tevens kunnen de parkeerplaatsen door verschillende parkeerders gebruikt worden (dubbelgebruik). Ook hiermee wordt met behulp van de aanwezigheidspercentages rekening gehouden. In figuur 2.1 is de berekening van de parkeervraag geschematiseerd.



Figuur 2.1: Berekening parkeervraag

Bij deze actualisatie van de parkeerbalans worden enkel naar de toevoeging van functies gekeken. De bestaande functies (Marienhage en Marienhove) en de bijbehorende parkeerplaatsen worden niet in de parkeerbalans meegenomen. In de huidige situatie geldt dat:

- Bij Marienhage ruim voldoende parkeerplaatsen zijn gelegen in de huidige situatie. Met de nieuwbouw veranderd hier niets aan.
- Bij Marienhove volstaan de bestaande 40 parkeerplaatsen ruimschoots voor de huidige situatie. Deze parkeerplaatsen worden binnen de planvorming betrokken. Binnen deze parkeerbalans worden deze 40 parkeerplaatsen niet meegenomen. Er is enkel gerekend met de toevoeging aan parkeerplaatsen.

2.2 Uitgangspunten

2.2.1 Functieprogramma

In het bouwplan Nieuw Mariënpark zijn woningen en verzorgingsplaatsen ondergebracht. In tabel 2.1 is het geactualiseerde functieprogramma opgenomen. Net als in de eerdere studies geldt dat minimaal de helft van de woningen bestemd is voor personen van 65 jaar of ouder.

programma	omvang	eenheid
vrije sector koop A (grondgebonden)	8	woning
vrije sector koop B	26	woning
vrije sector huur C	36	woning
PG licht en zwaar	74	wooneenheid
	12	medewerkers

Tabel 2.1: Functieprogramma Nieuw Mariënpark

2.2.2 Parkeernormen en parkeerkcijfers

In de gemeentelijke Nota Parkeernormen zijn voor verschillende functies parkeernormen opgenomen. Hierbij geldt een bandbreedte, waarbij als uitgangspunt de gemiddelde waarde geldt. Gemotiveerd kan binnen deze bandbreedte worden geschoven. Conform de gemeentelijke indeling valt de locatie Nieuw Mariënpark in de categorie zeer sterk stedelijk, rest bebouwde kom. In tabel 2.2 zijn de gehanteerde parkeernormen en parkeerkcijfers opgenomen. Onder de tabel is, wanneer van toepassing, een toelichting op de keuze van de kencijfers opgenomen.

programma	functie	kencijfer	eenheid
vrije sector koop A	koop, tussen/hoek	1,8	woning
vrije sector (vast, B+C)		1,19	woning
vrije sector koop B	koop, etage, duur	0,71	woning
vrije sector huur C	huur, etage, duur	0,34	woning
PG licht en zwaar (bezoekers)	verpleeg/verzorgingstehuis	0,36	wooneenheid
PG licht en zwaar (medewerkers)	verpleeg/verzorgingstehuis	0,6	medewerkers

Tabel 2.2: Gehanteerde parkeernormen en -kencijfers

Toelichting bij parkeernormen en parkeerkcijfers:

- Vrije sector (vast, B + C):

Voor de woningen in de blokken B en C worden parkeerplaatsen in een half verdiepte stallingsvoorziening voor auto's en in een 'parkeerkoffer' op eigen terrein gerealiseerd. Deze parkeerplaatsen zijn exclusief door de bewoners te gebruiken. In deze stallingsvoorzieningen zijn 74 parkeerplaatsen beschikbaar. In de blokken B en C worden gezamenlijk 62 woningen gerealiseerd. Dit geeft een kencijfer van 1,19 (74/62) parkeerplaatsen per woning.

- **Vrije sector koop B:**
Deze woningen hebben woningprijzen van € 250.000,- tot € 500.000,- en vallen daarmee in de categorie dure woningen. Deze woningen maken gebruik van de exclusieve parkeerplaatsen in de half verdiepte stallingsvoorziening voor auto's en de 'parkeerkoffer' op eigen terrein. Het resterende deel van de parkeernorm (1,9 minus 1,19) wordt op maaiveld gerealiseerd en is flexibel inzetbaar.
- **Vrije sector huur C:**
Deze woningen hebben huurprijzen van € 800,- tot € 1.400,- per maand en vallen daarmee in de categorie midden tot dure woningen. In deze studie zijn de parkeernormen van dure woningen als uitgangspunt genomen (de grens ligt bij € 971,- (peil 2011)). Daarnaast geldt dat deze woningen voor 50% bestemd zijn voor personen van 65 jaar of ouder. Op basis van landelijke cijfers (ontwikkeling autobezit naar leeftijdsklasse, CBS 2007, Statline) omtrent autobezit van deze groep kan een correctie op het autobezit van 20% worden doorgevoerd. De toepassing hiervan leidt tot een reductie van 10% ten opzichte van de parkeernorm. Dit betekent dat wordt gerekend met een parkeerkencijfer van 1,53 (1,7 maal 90%). Ook voor deze woningen geldt dat ze gebruik maken van de exclusieve parkeerplaatsen in de half verdiepte stallingsvoorziening voor auto's en de 'parkeerkoffer' op eigen terrein. Het resterende deel van het parkeerkencijfer (1,53 minus 1,19) wordt op maaiveld gerealiseerd en is flexibel inzetbaar.
- **PG licht en zwaar:**
Voor de functie PG licht en zwaar wordt bij de berekening van de parkeervraag onderscheid gemaakt tussen bezoekers en personeel. Voor bezoekers wordt het bezoekersdeel van de parkeernorm aangehouden (60% van 0,6). Voor personeel wordt gerekend met 0,6 parkeerplaatsen per medewerkers¹. Dit betekent dat 60% van het personeel met de auto komt. Dit percentage ligt hoger dan het gemiddelde voor alle woon-werkverplaatsingen in zeer sterk verstedelijkt gebied. Op basis van algemene onderzoeksdata (MON (Mobiliteitsonderzoek Nederland) en OViN (Onderzoek Verplaatsingen in Nederland)) blijkt dat in zeer sterk verstedelijkt gebied voor 50% van de woon-werkverplaatsingen de auto wordt gebruikt.

2.2.3 Aanwezigheidspercentages en dubbelgebruik

Alle functies in het bouwplan hebben een eigen parkeervraag die niet voor iedere functie op hetzelfde moment maximaal is. Dit betekent dat voor verschillende functies van dezelfde parkeerplaatsen gebruik kan worden gemaakt. Uitzondering hierop zijn de exclusieve parkeerplaatsen in de half verdiepte stallingsvoorziening voor auto's en de 'parkeerkoffer' op eigen terrein voor de blokken B en C. In tabel 2.3 zijn de gehanteerde aanwezigheidspercentages weergegeven. Deze aanwezigheidspercentages zijn gebaseerd op de gemeentelijk Nota Parkeernormen. Wanneer hiervan wordt afgeweken, is onder de tabel een toelichting gegeven.

¹ Een berekening van de parkeervraag van personeel op basis van de gemeentelijke parkeernorm, levert een onrealistische parkeerbehoefte die 50% hoger ligt dan het aantal medewerkers.

programma	aanwezigheidspercentages							
	werkdag-ochtend	werkdag-middag	werkdag-avond	koop-avond	werkdag-nacht	zaterdag-middag	zaterdag-avond	zondag-middag
vrije sector koop A	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
vrije sector koop B	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
vrije sector huur C	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
vrije sector (vast B+C)	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
vrije sector bezoek*	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
PG licht en zwaar (bezoekers)	50%	50%	50%	50%	0%	100%	50%	100%
PG licht en zwaar (medewerkers)	100%	100%	50%	50%	25%	75%	50%	75%

* Van de parkeernorm van woningen, wordt 0,3 parkeerplaats per woning gebruikt voor bezoek.

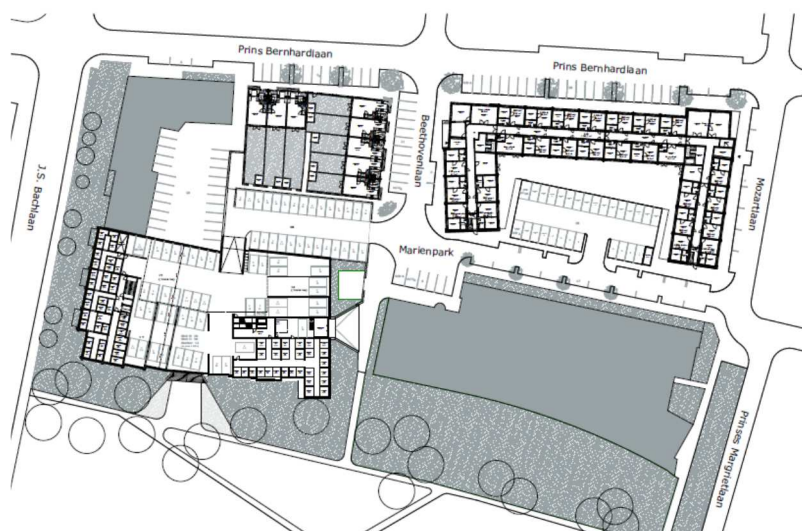
Tabel 2.3: Aanwezigheidspercentages

Toelichting bij de aanwezigheidspercentages:

- De aanwezigheidspercentages voor de half verdiepte stallingsvoorziening voor auto's en de 'parkeerkoffer' op eigen terrein zijn voor elk moment op 100% gesteld. Dit betekent dat deze parkeerplaatsen niet door andere parkeerders gebruikt kunnen worden.
- De aanwezigheidspercentages van PG licht en zwaar zijn aangepast naar de scheiding tussen bezoekers en medewerkers.

2.2.4 Parkeeraanbod

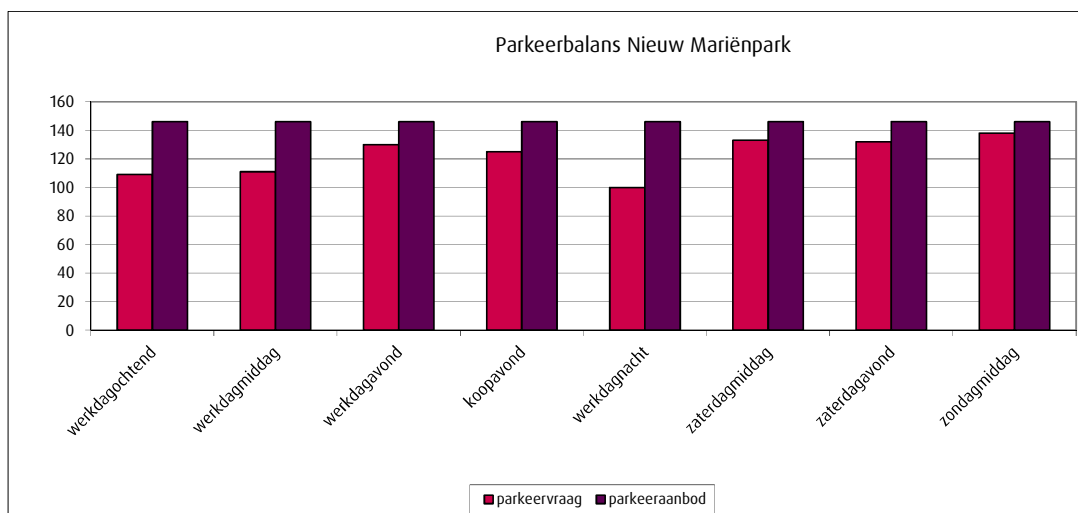
Binnen het plan worden in totaal 146 parkeerplaatsen toegevoegd. Hiervan zijn er 74 gelegen in de half verdiepte stallingsvoorziening voor auto's en de 'parkeerkoffer' op eigen terrein. De resterende parkeerplaatsen liggen verspreid over de hoven en langs de straten. In figuur 2.2 is een weergave van de ligging van deze parkeerplaatsen opgenomen.



Figuur 2.2: Overzicht parkeerplaatsen (ZVA, 12-10-2015)

3 Resultaat parkeerbalans

Op basis van de uitgangspunten uit hoofdstuk 2 is de parkeerbalans opgesteld. In figuur 3.1 en tabel 3.1 is het resultaat van de parkeerbalans opgenomen.



Figuur 3.1: Resultaat parkeerbalans

programma	parkeervraag								
	zonder dubbel-gebruik	werkdag-ochtend	werkdag-middag	werkdag-avond	koop-avond	werkdag-nacht	zaterdag-middag	zaterdag-avond	zondag-middag
vrije sector koop A	12	6	6	11	10	12	7	10	8
vrije sector (vast B+C)	11	5	5	10	8	11	6	8	7
vrije sector koop B	1	1	1	1	1	1	1	1	1
vrije sector huur C	74	74	74	74	74	74	74	74	74
vrije sector bezoek	21	2	4	17	15	0	13	21	15
PG licht en zwaar (bezoekers)	27	13	13	13	13	0	27	13	27
PG licht en zwaar (medewerkers)	7	7	7	4	4	2	5	4	5
parkeervraag	153	109	111	130	125	100	133	132	138
parkeeraanbod	146	146	146	146	146	146	146	146	146
overschot		37	35	16	21	46	13	14	8

Tabel 3.1: Resultaat parkeerbalans

Vanuit de parkeerbalans kan worden afgeleid dat binnen de planontwikkeling voldoende parkeerplaatsen zijn opgenomen om in de parkeervraag te voorzien. Op het drukste moment, zondagmiddag, worden nagenoeg alle parkeerplaatsen gebruikt.

Middenberm Johan Sebastiaan Bachlaan

In het verleden is geadviseerd om in de Johan Sebastiaan Bachlaan een middenberm te realiseren ter hoogte van de Prins Bernhardlaan. Dat advies was gebaseerd op de verwachting dat met de autonome toename van verkeer in combinatie met de ontwikkelingen van het Neherpark en Nieuw Mariënpark een sterke toename in verkeersintensiteiten zou genereren en dat dit kruispunt wellicht problemen zou geven. Heden ten dage wordt dit kruispunt niet als problematisch ervaren. De verkeerstoename van het Neherpark is niet dermate groot dat er problemen ontstaan. De ontwikkeling van Nieuw Mariënpark is ook minder en wordt in die zin los gezien van de totale verkeerstoename op de Johan Sebastiaan Bachlaan. Derhalve behoeft de middenberm (voorlopig) niet aangepast te worden en is deze als toereikend te beschouwen, ook met de nieuwe ontwikkeling van Nieuw Mariënpark.