

Op verzoek van de VVD fractie èn naar aanleiding van de aangehouden motie op de Ruimtelijke Onderbouwing van het bouwplan Van Ravesteijnkade ontvangt u hierbij de (dynamische) parkeerbalans van Leidschendam-Centrum (bijlage) en onderstaande nadere toelichting.

### **Uitgangspunten voor de parkeerbalans**

In een parkeerbalans wordt getoetst of er voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd om te voldoen aan de parkeervraag. Aangezien de ontwikkelingen in Leidschendam-centrum een gebied betreffen, worden (conform de Nota Parkeernormen) in dit geval ook de parkeerplaatsen in de openbare ruimte betrokken in de parkeerbalans.

De basis voor de berekening van de parkeervraag zijn de parkeernormen, zoals die op 6 november 2012 door de raad zijn vastgesteld in de Nota Parkeernormen. Hierin zijn naast de parkeernormen ook de rekenregels vastgelegd. De normen zijn gebaseerd op de landelijke kencijfers van het CROW.

De parkeernorm kan variëren afhankelijk van de stedelijke zone. Voor Leidschendam-centrum wordt gebruik gemaakt van de parkeernormen voor 'Stedelijkheidsgraad: zeer sterk stedelijk' en 'Stedelijke zone: schil centrum'. Indien er sprake is van een bandbreedte voor de parkeernormen, wordt uitgegaan van het gemiddelde.

Uitgangspunt van de gemeentelijke parkeernormen is dat de parkeerdruk in een gebied niet mag verslechteren ten gevolge van een ontwikkeling. De ontwikkelaar van een bouwproject dient er derhalve voor te zorgen dat de parkeersituatie niet verslechtert. In beginsel dient de extra parkeervraag op eigen terrein te worden opgelost, of bij een gebiedsontwikkeling, binnen het gebied. Aan de ontwikkelaar wordt dus niet opgelegd om een eventueel bestaand parkeerprobleem op te lossen.

### **Rekenmethodiek parkeerbalans Leidschendam-centrum**

#### *Bepalen bestaande parkeerdruk*

Aan het begin van het project is door middel van een parkeeronderzoek de parkeerbehoefte van de bestaande woningen bepaald. Dit kwam uit op 0,8 parkeerplaats per woning. Dit getal is vervolgens in de parkeerbalans opgenomen als parkeerbehoefte in de openbare ruimte voor alle te handhaven woningen.



#### *Bepalen aantal openbare parkeerplaatsen*

Het aantal openbaar beschikbare parkeerplaatsen binnen het plangebied is bepaald op basis van de inrichtingstekening van de openbare ruimte, inclusief de parkeergarage Damplein. Deze parkeerplaatsen moeten in ieder geval aan de parkeerbehoefte van de bestaande woningen voldoen, het restant kan benut worden door de nieuwe bouwplannen.



#### *Berekenen parkeerbehoefte nieuwbouw*

Op basis van de Nota Parkeernormen is voor alle nieuwbouwprojecten in het gebied berekend wat de toekomstige parkeerbehoefte is. Hierbij wordt steeds gebruik gemaakt van de meest recente plannen van de ontwikkelaar. Voor de detailhandel, kantoren, horeca en overige voorzieningen is oudbouw en nieuwbouw bij elkaar opgeteld.

NB. In 2012 zijn de nieuwe parkeernormen vastgesteld door de raad. De parkeerbalans is toen ook aangepast. Voor de bouwplannen die vóór 2012 al waren gerealiseerd of al in procedure waren, is nog gebruik gemaakt van de oude parkeernormen (donker-oranje in de tabel).



### *Doorrekenen aanwezigheidspercentage*

De parkeerbehoefte van de verschillende functies in het gebied varieert per dag of per dagdeel. In de Nota Parkeernormen zijn daarom aanwezigheidspercentages vastgesteld waarmee de parkeerbehoefte per dagdeel bepaald kan worden. Doordat de openbare parkeerplaatsen dubbel gebruikt kunnen worden, door verschillende functies, op verschillende dagdelen, zijn in totaal minder parkeerplaatsen nodig om aan de parkeerbehoefte te voldoen.

In de parkeerbalans wordt meegerekend dat op de privé-parkeerplaatsen geen dubbelgebruik mogelijk is.



### *Parkeerbalans in balans*

In totaal mag de parkeerbehoefte na doorrekening met de aanwezigheidspercentages op het maatgevende dagdeel niet hoger zijn het aantal beschikbare parkeerplaatsen. Het plangebied heeft echter een dermate omvang dat ook noodzakelijk is om een goede verdeling van de parkeerdruk over het gebied na te streven. Hiertoe is het gebied (arbitrair) opgedeeld in 5 zones. Naast de totale balans wordt ook gekeken naar de parkeerbalans per zone. De balans per zone hoeft niet per sé sluitend te zijn, maar bij een tekort dient er wel ruimte te zijn in een naastgelegen zone.

Daarnaast is gekeken of de verhouding privé/openbaar parkeren in balans is. Hiertoe is voor alle functies een onderscheid gemaakt in de parkeerbehoefte van bewoners/werknemers en van bezoekers. Er moeten in ieder geval voldoende openbare parkeerplaatsen zijn om aan de behoefte van de bezoekers te kunnen voldoen.



### *Dynamische parkeerbalans*

Vanwege de ontwikkelingen in de markt en voortschrijdend inzicht zijn de plannen van de ontwikkelaar steeds in beweging. Nieuwe ideeën voor een nog te ontwikkelen bouwplan worden eerst getoetst in de dynamische parkeerbalans. Indien de nieuwe ideeën blijken te passen, wordt de parkeerbalans aangepast aan de laatste inzichten. Zo blijft de parkeerbalans actueel en houdt de gemeente zicht op een sluitende parkeerbalans in de eindsituatie.

## **Tot slot**

De parkeerberekening is uitgewerkt in een excel-bestand. Bijgevoegd vind u een pdf-bestand met uitsneden van de belangrijkste delen van dit bestand. Bij het interpreteren van de cijfers dient in acht te worden genomen dat de plannen voor de nog te ontwikkelen bouwlocaties nog kunnen wijzigen in de toekomst. Het bijgevoegde document is een moment-opname van de dynamische parkeerbalans.

Aan de ontwikkelaar wordt geen hogere parkeernorm opgelegd dan geëist kan worden volgens de Nota Parkeernormen. Deze normen zijn echter gebaseerd op landelijke gemiddelden. Het is mogelijk dat in de praktijk de situatie gunstiger of ongunstiger uitpakt dan berekend. Bijvoorbeeld doordat enkele horeca gelegenheden bovengemiddeld veel bezoekers trekken. In dat geval is het aan de gemeente om te zorgen voor een acceptabele parkeersituatie. Bijvoorbeeld door het toepassen van parkeerregulering.