

Parkeren Rijnlandstraat Leidschendam

Opdrachtgever

Titel rapport

Kingsbridge Investment B.V.

Parkeren Rijnlandstraat Leidschendam

Kenmerk

Datum publicatie

009595.20210617.N1.02

december 2021

Projectleider Goudappel

Projectteam Goudappel

Robert Ruisch

Robert Ruisch en Nick Vrijbloed

Status

Definitief

© Copyright Goudappel

[Copyright informatie]

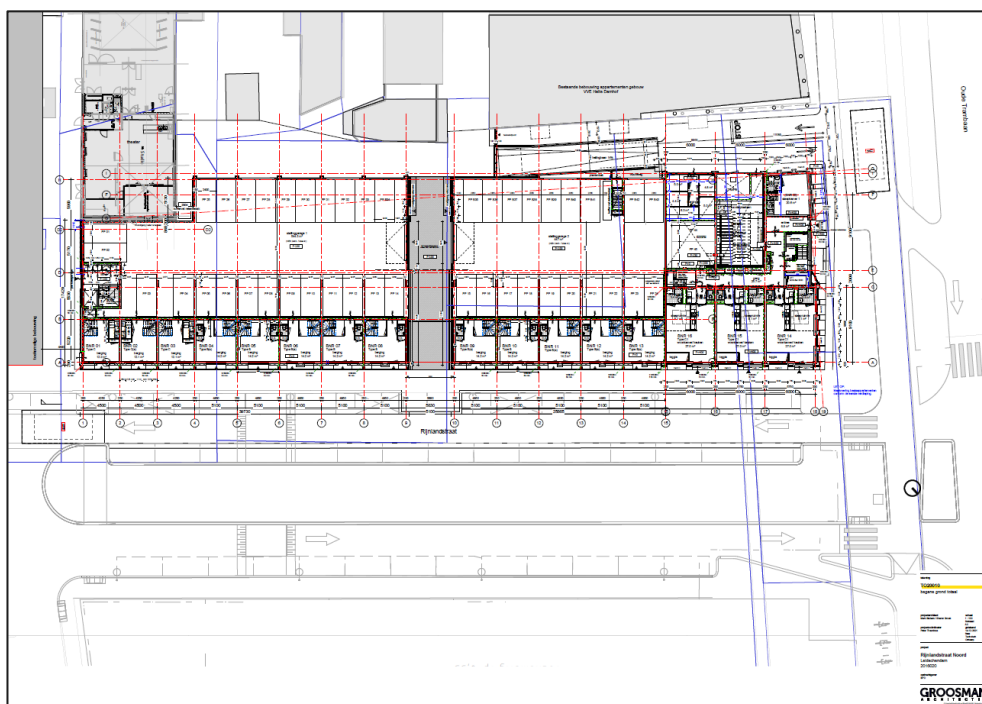
Inhoudsopgave

| | |
|---|-----------|
| 1. Ontwikkeling Rijnlandstraat Noord | 1 |
| 1.1 Context | 1 |
| 1.2 Functieprogramma | 2 |
| 2. Parkeervraag conform gemeentelijk beleid | 3 |
| 2.1 Aanpak | 3 |
| 2.2 Parkeren | 3 |
| 3. Specifieke eigenschappen Rijnlandstraat Noord | 5 |
| 3.1 Locatie Rijnlandstraat Noord | 5 |
| 3.2 Type huishouden heeft lager dan gemiddeld autobezit | 6 |
| 3.3 Concluderend | 8 |
| 4. Conclusie | 10 |

1. Ontwikkeling Rijnlandstraat Noord

1.1 Context

Aan de Rijnlandstraat in het centrum van Leidschendam is BPD voornemens de Rijnlandstraat Noord te ontwikkelen. Dit plan bevat in totaal 38 appartementen. Het parkeren wordt opgelost in een stallinggarage op de begane grond met een parkeercapaciteit van 45 parkeerplaatsen (zie figuur 1.1). Van de 45 parkeerplaatsen zijn er 26 bestemd voor bewoners van een andere ontwikkeling, genaamd 'Halte Damhof'.



Figuur 1.1: Situatie ontwikkeling Rijnlandstraat centrum Leidschendam

De gemeentelijke parkeernorm vormt de basis voor het bepalen van het benodigde aantal parkeerplaatsen. BPD Ontwikkeling BV heeft Goudappel BV gevraagd een onderzoek en een bijbehorende onderbouwing uit te voeren, waarin de parkeerbalans voor de ontwikkeling is opgesteld. In deze parkeeronderbouwing is rekening gehouden met de functie-specifieke parkeerbehoefte. Zo blijkt uit de analyse dat de volgende reductie mogelijk is:

- Naar het type huishouden dat wordt aangetrokken. Deze reductie is mogelijk door het lager dan gemiddelde autobezit van een bepaalde doelgroep.

1.2 Functieprogramma

De ontwikkeling Rijnlandstraat bestaat uit in totaal 35 woningen. Het functieprogramma wordt hieronder nader gespecificeerd:

- 23 huurstudio's tot 50 m² zonder eigen slaapkamer;
- 2 huurstudio's tussen de 50 en 60 m² met een eigen slaapkamer;
- 13 grotere koopappartementen/herenhuizen die beschikken over twee of meer slaapkamers in het dure segment.

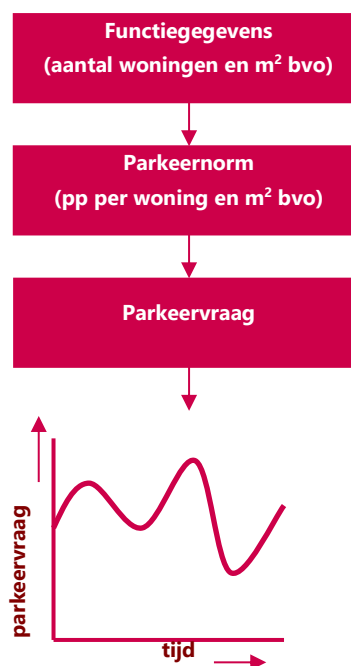
De ontwikkeling beschikt over een stallingsgarage op de begane grond. Deze stallingsgarage beschikt over een parkeercapaciteit van 45 parkeerplaatsen, waarvan 26 parkeerplaatsen bestemd zijn voor bewoners van de naastgelegen ontwikkeling 'Halte Damhof'. De overige 19 parkeerplaatsen zijn bestemd voor de bewoners van de ontwikkeling Rijnlandstraat Noord. De parkeergarage op maaiveld is dus niet toegankelijk voor bezoekers, enkel voor bewoners. Bezoekers parkeren in de openbare ruimte. Dit is afgestemd met de gemeente Leidschendam-Voorburg. De gemeente heeft het aandeel bezoekers van de woningen al meegenomen in een parkeerbalans voor de openbare ruimte.

2. Parkeervraag conform gemeentelijk beleid

2.1 Aanpak

De parkeervraag (aantal benodigde parkeerplaatsen) van de nieuwe functies is bepaald aan de hand van de gemeentelijke parkeernormen. De gemeente Leidschendam-Voorburg¹ heeft haar parkeernormen opgenomen in de 'Nota Parkeernormen 2012'. De parkeernormen zijn gebaseerd op CROW²- parkeerkencijfers. De parkeervraag is berekend door de omvang van het functieprogramma van de ontwikkeling te vermenigvuldigen met de huidige parkeernorm (het aantal benodigde parkeerplaatsen per eenheid). De stappen die zijn doorlopen bij het berekenen van de parkeervraag zijn weergegeven in figuur 2.1.

Aan de hand van de beschikbare parkeercapaciteit wordt getoetst in hoeverre voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn om te voorzien in de parkeervraag van de ontwikkeling.



Figuur 2.1: Berekening parkeervraag

2.2 Parkeren

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

- Hanteren CROW-parkeerkencijfers, zoals opgenomen in de bijlage bij de Nota.
- Parkeerkencijfers 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 de gebruikers/bezoekers van het gebouw;
 - aantal te verwachten verkeersbewegingen.

¹ Nota parkeernormen 2012, gemeente Leidschendam-Voorburg, 6 november 2012.

² CROW is een landelijke kennisorganisatie op het gebied van infrastructuur, openbare ruimte, verkeer & vervoer en werk & veiligheid.

'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 flexibiliteitsregels, pagina 11.)

Ten behoeve van de ontwikkeling zijn in tabel 2.1 de bijbehorende parkeernormen uit de Nota Parkeernormen weergegeven. De ontwikkeling Rijnlandstraat Noord is gelegen in de zone 'schil centrum' en de categorie 'zeer sterk stedelijk'. Conform de CROW-richtlijnen hanteert de parkeernota een bandbreedte, waarbij als standaard het gemiddelde tussen minimum en maximum de waarde aangeeft voor het bepalen van het aantal te realiseren parkeerplaatsen. De gemiddelde normen zijn dus het uitgangspunt.

Aangezien de parkeerplaatsen in de parkeergarage op maaiveld worden toegewezen aan bewoners, is het niet mogelijk de parkeerplaatsen aan te wijzen voor dubbelgebruik. De ongewogen parkeervraag is dus het uitgangspunt. Conform het beleid van de gemeente Leidschendam-Voorburg beschikt de ontwikkeling Rijnlandstraat Noord over een ongewogen parkeervraag van 37 parkeerplaatsen. Met een parkeercapaciteit van 19 parkeerplaatsen voor bewoners in de parkeergarage op maaiveld is dit een tekort van 18 parkeerplaatsen.

| functie | functie beleid gemeente | aantal | gemeentelijke norm | | | aandeel bezoek | eenheid | ongewogen parkeervraag |
|-------------------------------|--|--------|--------------------|------------|------|-------------------|------------|---------------------------|
| | | | min. | gem. | max. | | | |
| studio's | huurhuis, etage (goedkoop/middelduur) | 25 | 0,7 | 1,1 | 1,5 | 0,3 | per woning | 20,0 |
| appartementen/ herenhuizen | koophuis, etage (duur) | 13 | 1,2 | 1,6 | 2,0 | 0,3 | per woning | 16,9 |
| totaal | | | | | | | | 37 |

Tabel 2.1: Uitgangspunten en parkeervraag Rijnlandstraat Noord conform gemiddelde parkeernorm

3. Specifieke eigenschappen Rijnlandstraat Noord

Vanwege de specifieke eigenschappen van Rijnlandstraat Noord, die hierna worden toegelicht, ziet Goudappel dat het hanteren van de gemiddelde parkeercijfers leidt tot een overschatting van de parkeervraag.

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

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

3.1 Locatie Rijnlandstraat Noord

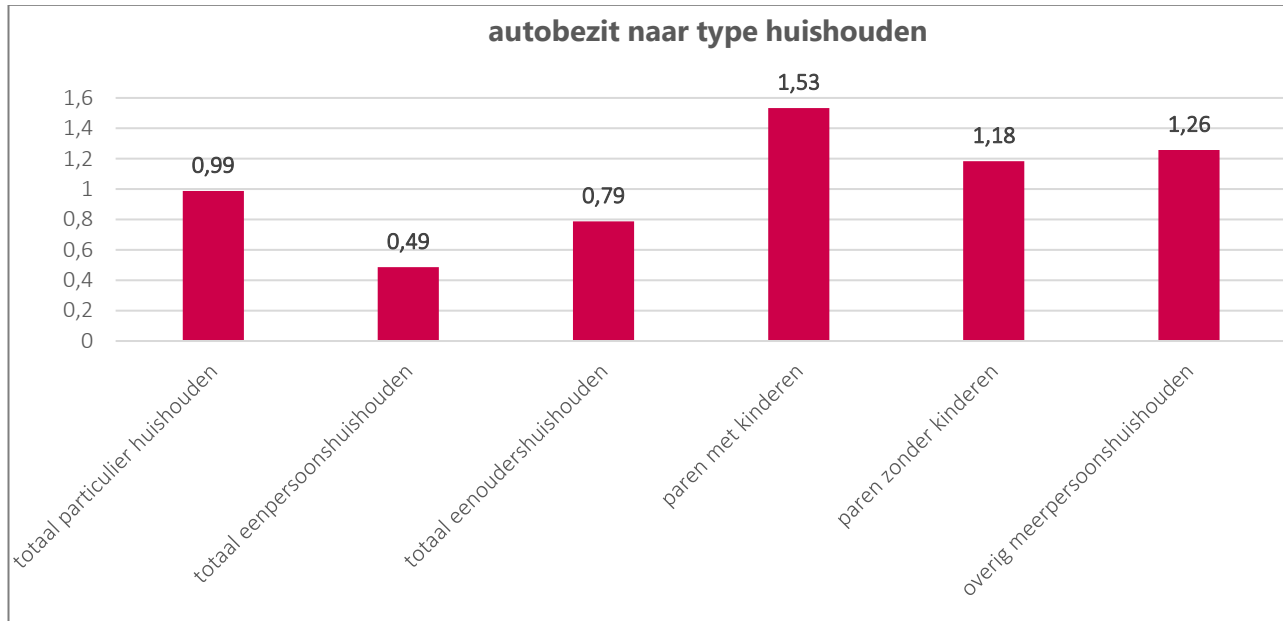
De locatie Rijnlandstraat Noord ligt gunstig ten opzichte van voorzieningen en andere modaliteiten (bus, tram, metro). De locatie ligt op loopafstand bij de voorzieningen in het Damcentrum, ligt circa 3 minuten fietsen vanaf de 'Mall of the Netherlands' en er zijn verschillende openbaarvervoerstations/-halten op loop- en fietsafstand van de ontwikkellocatie gelegen:

- bushalte Leidschendam, Damlaan (lijnen 45 en 46) op 1 minuut loopafstand;
- tramhalte Oosteinde op 3 minuten fietsafstand;
- station Leidschendam-Voorburg (RandstadRail-station) op 7 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 aanschaffen. Dit alles is uiteraard gunstig voor de parkeervraag. Dit is echter niet te kwantificeren en daarom niet gebruikt om de parkeervraag te reduceren.

3.2 Type huishouden heeft lager dan gemiddeld autobezit

Wanneer woningen primair interessant zijn voor een doelgroep die beschikt over een lager autobezit, 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 autobezit³. Dit is te zien in figuur 3.1.



Figuur 3.1: Autobezit naar type huishouden (bron: CBS)

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 1-persoonshuishouden. Het autobezit van die twee doelgroepen loopt zeer uiteen (te zien in figuur 3.1). 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 Rijnlaan Noord zijn vanwege hun omvang en indeling echter aantrekkelijk voor specifieke doelgroepen. Zo zijn de studio's (zonder en met slaapkamer) vooral aantrekkelijk voor 1-persoonshuishoudens. In Nederland ligt het autobezit voor 1-persoonshuishoudens op 0,49 auto per huishouden⁴. Dit komt overeen met het gemiddelde autobezit per persoon in Nederland⁵. In de gemeente Leidschendam-Voorburg ligt het aandeel

³ 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.

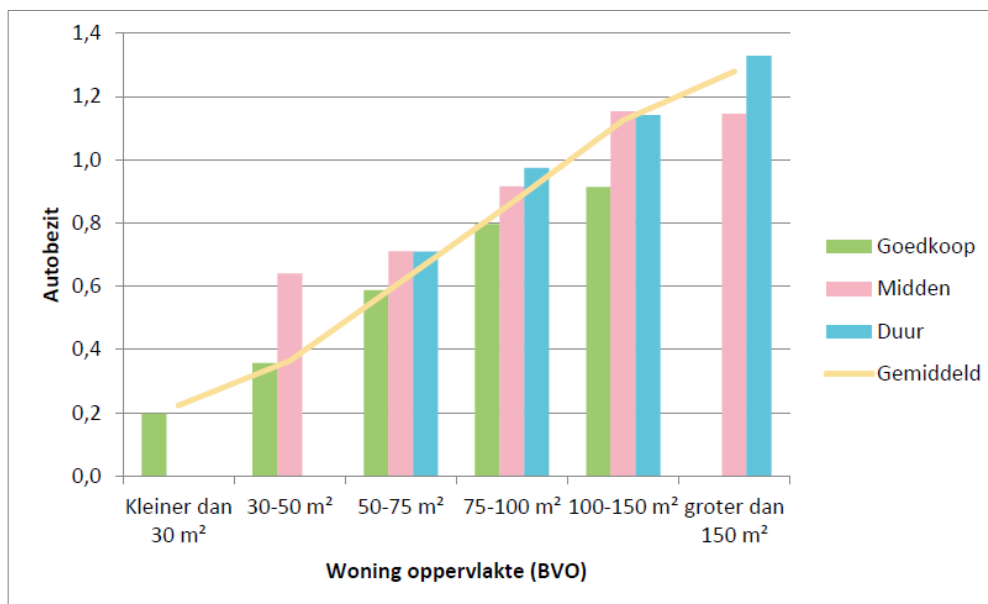
⁴ Alle 1-persoonshuishoudens in heel Nederland zijn onderdeel van deze analyse. Dit betekent dat ook studenten hiervan onderdeel zijn, maar alleen studenten in zelfstandige units.

⁵ 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

1-persoonshuishoudens op 41%, waar dit in Nederland 38% van de totale particuliere huishoudens is. Omdat de ontwikkeling van Rijnlaan Noord 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.

Daarnaast zijn appartementen met één tot twee slaapkamers aantrekkelijk voor 1- tot 2-persoonshuishoudens. 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 een 2-persoonshuishouden. Wederom is het gemiddelde van Nederland gehanteerd, in verband met het aantrekken van nieuwe huishoudens door de ontwikkeling van Rijnlandstraat Noord.

Recent onderzoek van de gemeente Haarlem bevestigt ook dat de woningoppervlakte van grote invloed is op het autobezit⁶. Bij kleinere woningen (kleiner dan 100 m²) is, onafhankelijk van de prijscategorie, het autobezit lager, zoals figuur 3.2 (autobezit per woningwaarde en oppervlakte voor de gemeente Haarlem) laat zien.



Figuur 3.2: Autobezit per woningwaarde en oppervlakte in de gemeente Haarlem

is dat huishoudens in de categorie drie of meer auto's, gemiddeld drie auto's bezitten.

⁶ 'Analyse naar autobezit in Haarlem 2018, gemeente Haarlem, 27 november 2018'.

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 op basis van een doelgroepenanalyse succesvol een plan onderbouwd (STACK). En is daarbij door de rechtbank in het gelijk gesteld.

3.3 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 van de ontwikkeling Rijnlandstraat Noord, komen we tot de conclusie dat alle studio's interessant zijn voor 1- en 2-persoonshuishoudens. Deze studio's of eenkamerappartementen zijn namelijk klein in omvang (ca. 50 m²) bestaande uit één kamer en dus uitermate geschikt voor slechts één persoon. Om de vertaling van de landelijke cijfers over het gemiddelde autobezit per type huishouden naar de parkeernorm van de gemeente Leidschendam-Voorburg te maken, gaat Goudappel ervan uit dat de gemiddelde gemeentelijke parkeernorm voor het type woning aansluit bij de brede doelgroep. Voor de woningen in de Rijnlandstraat Noord ontwikkeling leidt dit tot de parkeernormen, zoals weergegeven in tabel 3.1. De parkeernorm na reductie ligt tussen het minimum en gemiddelde van de parkeernorm. Daarmee worden voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd en blijft Goudappel nog boven de minimumnorm.

| functie | kamers | type huishouden | gemiddeld autobezit huishouden | gemiddelde gemeentelijke parkeernorm | parkeernorm naar type doelgroep* |
|-------------------------------|----------------|-----------------|--------------------------------|--------------------------------------|----------------------------------|
| studio's | 1 kamer | 1 persoons | 0,49 | 1,1 | 0,7 |
| studio's 2K | 1 slaapkamer | 1-2 persoons | 0,79 | 1,1 | 0,9 |
| appartementen/ herenhuizen | 2+ slaapkamers | brede doelgroep | 0,99 | 1,6 | 1,6 |

* 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 3.1: Gemiddelde autobezit per type huishouden naar de parkeernorm van de gemeente Leidschendam-Voorburg

In tabel 3.2 is de parkeervraagberekening conform de specifieke situatie van de Rijnlandstraat Noord weergegeven. Het aantrekken van 1- en 2-persoonshuishoudens resulteert in een reductie van 10 parkeerplaatsen. De ongewogen parkeervraag is dan 27 parkeerplaatsen. Met een aanbod van 19 parkeerplaatsen voor bewoners in de parkeergarage op maaiveld beschikt de ontwikkeling echter nog over een tekort van 8 parkeerplaatsen.

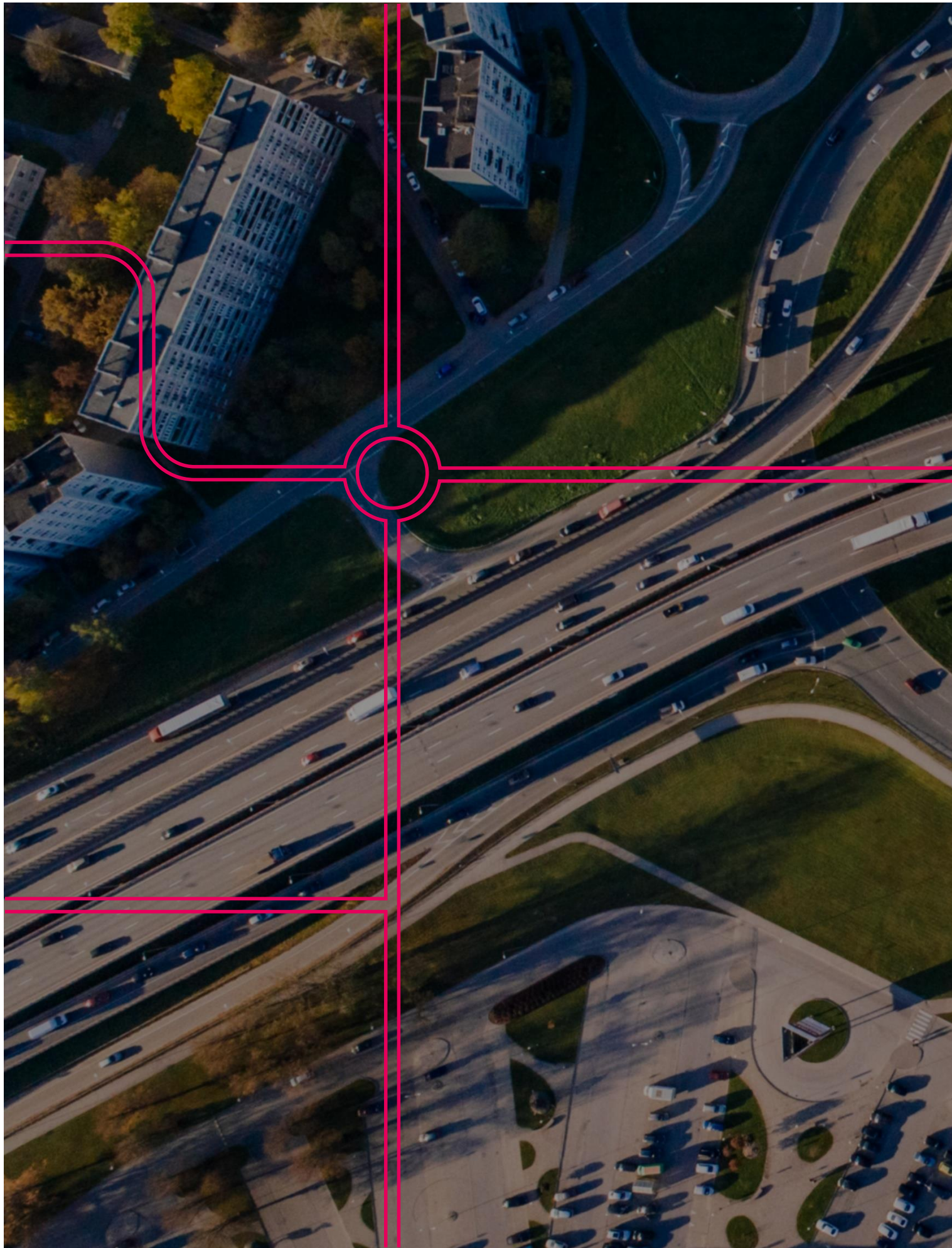
| functie | functie beleid gemeente | aantal | norm na reductie | aandeel bezoek | eenheid | ongewogen parkeervraag |
|-------------------------------|---------------------------------------|--------|------------------|----------------|------------|------------------------|
| studio's | huurhuis, etage (goedkoop/middelduur) | 23 | 0,7 | 0,3 | per woning | 9,0 |
| studio's 2K | huurhuis, etage (goedkoop/middelduur) | 2 | 0,9 | 0,3 | per woning | 1,3 |
| appartementen/ herenhuizen | koophuis, etage (duur) | 13 | 1,6 | 0,3 | per woning | 16,9 |
| totaal | | | | | | 27 |

Tabel 3.2: Uitgangspunten en parkeervraag Rijnlandstraat Noord conform specifieke situatie

4. Conclusie

BPD heeft Goudappel gevraagd een onderzoek en een bijbehorende onderbouwing uit te voeren, waarin de parkeerbalans voor de Rijnlandstraat Noord is opgesteld. Dit onderzoek resulteert in de volgende conclusies:

- **Parkeervraag conform gemeentelijk beleid:** wanneer de parkeervraag voor de Rijnlandstraat Noord conform het gemeentelijke beleid wordt berekend (zonder reductiemogelijkheden) resulteert dit in een parkeervraag van 37 parkeerplaatsen. Met een parkeeraanbod van 19 parkeerplaatsen voor bewoners in de parkeergarage op maaiveld beschikt de ontwikkeling over een tekort van 18 parkeerplaatsen.
- **Reductie type huishouden:** Uit onze analyse blijkt dat 1- en 2-persoonshuishoudens beschikken over een lager dan gemiddeld autobezit. Dit resulteert in een parkeervraag van 27 parkeerplaatsen. Dit is een reductie van 10 parkeerplaatsen ten opzichte van de gemeentelijke parkeervraagberekening. Ondanks de reductie beschikt de ontwikkeling wel nog over een tekort van 8 parkeerplaatsen.



Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
The Netherlands

Postbus 161
7400 AD Deventer
The Netherlands

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32