



Parkeerstudie centrum

Gemeente Voorschoten

28 januari 2025

SPARK

Spark B.V.
Nieuwstraat 4
2266 AD Leidschendam
+31 (0)70 31 77 005

info@spark-parkeren.nl
spark-parkeren.nl
KvK 28108453

Colofon

Opdrachtgever

Gemeente Voorschoten

Titel

Parkeerstudie centrum

Versie

1.6

Datum

28 januari 2025

Projectteam opdrachtgever

Janita Spriensma

Ruud Boetekees

Projectteam Spark

Stan van de Hulsbeek

Leticia Lindenberg Lemos

Projectleider Spark

Stan van de Hulsbeek

Er kunnen geen rechten worden ontleend aan deze parkeerstudie.

Inhoudsopgave

1. Inleiding	5
1.1 Leeswijzer	5
2. Werkwijze	6
2.1 Uitgangspunt voor parkeren bij nieuwe ontwikkelingen	6
2.2 Belangrijke concepten	6
2.3 Rekenmethode	7
3. Huidige parkeersituatie in het centrum	11
3.1 Parkeerregime	11
3.2 Huidige bezettingsgraad	12
3.3 Parkeermotieven	14
4. Ontwikkelvisie Centrum en toekomstige ontwikkelingen	17
4.1 Ontwikkelvisie Centrum	17
4.2 Mogelijk toekomstige ontwikkelingen	18
5. Mogelijke scenario's autoparkeren	23
5.1 Inleiding	23
5.2 Scenario 1	23
5.3 Scenario 2	25
5.4 Vergelijking scenario's 1 en 2	27
6. Samenvattend: een opgave voor parkeren	28
6.1 Conclusie	28
6.2 Strategie	29
6.3 Oplossingsrichtingen	29
6.4 Dilemma's	31
Bijlage 1 Beschrijving van mogelijk toekomstige ontwikkelingen in het kader van de Ontwikkelvisie Centrum in Voorschoten	34
1. Het MOC-terrein en Fixit-terrein en de gemeentewerf (UB)	35
1.1 Huidige situatie	35
1.2 Optie A: Uitvoerend Bedrijf (gemeentewerf) blijft op de huidige plek	36
1.3 Optie B: Uitvoerend bedrijf (gemeentewerf) komt op een andere locatie	38
2. Het Wagenerf terrein	42
2.1 Huidige situatie	42
2.2 Mogelijk toekomstige ontwikkelingen voor het Wagenerf terrein	42
3. Sporthal de Vliethorst met het Burgemeester van der Haarplein	45

3.1	Huidige situatie	45
3.2	Optie A: Sporthal blijft op huidige plek	45
3.3	Optie B: Sporthal wordt verplaatst buiten het centrum en er worden 11 openbare parkeerplaatsen opgeheven	46
3.4	Optie C: Sporthal wordt verplaatst buiten het centrum en er worden 30 openbare parkeerplaatsen opgeheven	49
4.	Sir Winston Churchillplein/ Raadhuislaan	52
4.1	Huidige situatie	52
4.2	Mogelijk toekomstige ontwikkelingen voor het Churchillplein	52
5.	Kruispuntkerk transformatie bestaand gebouw	56
5.1	Huidige situatie	56
5.2	Toekomstige transformatie van de Kruispuntkerk tot Cultureel centrum	56
6.	Woongebouw naast Kruispuntkerk	59
6.1	Huidige situatie	59
6.2	Toekomstig nieuw woningbouw programma	59
7.	Huidige ALDI (Schoolstraat)	61
7.1	Huidige situatie	61
7.2	Mogelijk toekomstige ontwikkelingen ter plekke van de huidige ALDI aan de Schoolstraat	61
8.	Gemeentehuis en nieuwe bibliotheek	64
8.1	Huidige situatie	64
8.2	Mogelijk toekomstige ontwikkelingen voor het gemeentehuis / raadhuis gebouw	64
9.	Huidige bibliotheek in de Wijngaardenlaan	67
9.1	Huidige situatie	67
9.2	Optie A: Mogelijk toekomstige ontwikkelingen voor het gebouw van de huidige bibliotheek	67
9.3	Optie B: Mogelijk toekomstige ontwikkelingen voor het gebouw van de huidige bibliotheek	69
9.4	Herinrichting openbaar ruimte : Raadhuislaan (in kader van riool)	72
9.5	Treubplein	74

1. Inleiding

De gemeente Voorschoten werkt de Ontwikkelvisie Centrum uit, die is vastgesteld door de gemeenteraad op 6 juli 2023. Het hoofddoel is om de vitaliteit en de toekomstbestendigheid van het centrum te waarborgen en te versterken.

In deze Ontwikkelvisie zijn op diverse locaties in het centrum substantiële ontwikkelingen te verwachten. Denk hierbij aan het toevoegen van nieuwe programma's met een verdere verdichting van het centrum en versterking van de openbaar ruimte in het dorpscentrum. In de ontwikkelvisie wordt ook gesproken over het verminderen van de zichtbaarheid van de auto. Het sfeerbeeld is dat van een autoluw centrum met parkeren aan de rand of onder een dak en voorrang voor langzaam verkeer. Dit alles zorgt ervoor dat de parkeersituatie in het centrum van Voorschoten gaat veranderen. De parkeeropgave is in deze transformatie van het centrum heel belangrijk en de gemeente wil dan ook zicht krijgen in de huidige en de toekomstige parkeersituatie in het licht van deze toekomstige ontwikkelingen.

In 2024 is deze parkeerstudie voor het centrum van Voorschoten uitgevoerd. Hierbij wordt de huidige situatie van het autoparkeren inzichtelijk gemaakt: het aantal parkeerplaatsen, de bezetting en waar nodig de parkeermotieven (doelgroepen). Daarnaast wordt inzichtelijk gemaakt wat de mogelijk toekomstige ontwikkelingen zijn en welke invloed dit heeft op het autoparkeren in het centrumgebied. Dit resulteert in een parkeerbilans voor het gehele centrum van Voorschoten en de buurten daaromheen. Deze rapportage geeft de uitkomsten van deze parkeerstudie weer en geeft handvatten voor de verdere uitwerking van de projecten uit deze ontwikkelvisie.

Deze studie heeft als doel bewustwording te creëren over parkeren in het centrum van Voorschoten, als gevolg van de mogelijke ontwikkelingen uit de Ontwikkelvisie Centrum en het geven van oplossingsrichtingen hiervoor. Deze rapportage geeft nog geen antwoord op de uiteindelijke te nemen maatregelen en deze studie vraagt een vervolg. Voor deze studie is een parkeerbilans opgesteld. Parkeerbilans is een dynamisch instrument dat door de tijd heen steeds opnieuw moet worden beoordeeld. De ontwikkeling van een centrumgebied – zeker als het over meerdere bouwprojecten en jaren gaat – brengt onvermijdelijk veranderingen in het parkeergedrag en de parkeervraag met zich mee. Dit betekent dat cijfers uit deze studie niet als vaststaand gegeven kunnen worden beschouwd.

Hierbij moet opgemerkt worden dat er geen rechten kunnen worden ontleend aan deze studie.

1.1 Leeswijzer

Deze notitie is verdeeld in 4 delen. Hoofdstuk 2 gaat in op de gevolgde werkwijze. In hoofdstuk 3 wordt de huidige parkeersituatie gepresenteerd. Hier laten we het huidige parkeerregime en de bezettingsgraad zien. Hoofdstuk 4 beschrijft de mogelijk toekomstige ontwikkelingen uit de Ontwikkelvisie. Per ontwikkeling wordt in beeld gebracht wat de verandering zou kunnen zijn ten opzichte van de huidige situatie. En welke invloed dit heeft op de parkeersituatie voor de auto. Het fietsparkeren is nieuw in het huidige parkeerbeleid en wordt daarom ook genoemd in deze studie. Het hoofdstuk eindigt met een samenvatting van de mogelijk toekomstige wijzigingen in parkeercapaciteit. In hoofdstuk 5 worden twee scenario's voorgesteld: één met de hoogste impact op de huidige capaciteit en één met de laagste. In hoofdstuk 6 staan tenslotte de conclusies beschreven.

2. Werkwijze

Dit hoofdstuk beschrijft de uitgangspunten en werkwijze waarmee de berekeningen in de parkeerbalans tot stand zijn gekomen.

2.1 Uitgangspunt voor parkeren bij nieuwe ontwikkelingen

Voor de nieuw te bouwen toekomstige ontwikkelingen is parkeren op eigen terrein (POET) het uitgangspunt (zie hoofdstuk 3.2 van het Parkeerbeleid Voorschoten 2024). Dit betekent dat alle voorzieningen voor fiets- en autoparkeren, ten behoeve van de toekomstige ontwikkeling, zelf worden gerealiseerd, inclusief bezoekersparkeren. Tenzij dit anders is aangegeven in de beschrijving van de ontwikkeling. Bij mogelijke nieuwe ontwikkelingen zullen de reeds aanwezige huidige autoparkeerplaatsen in principe 1:1 terug worden gebracht in de nieuwe ontwikkeling. Bestaande gebouwen (transformatie / renovatie) zijn afwijkend van toekomstige nieuwbouw en er wordt per ontwikkeling bekeken hoe met parkeren wordt omgegaan.

2.2 Belangrijke concepten

In deze paragraaf worden 4 concepten uitgelegd, die we gebruiken bij het opstellen van de parkeerbalans voor de centrumontwikkelingen in Voorschoten: normatieve parkeerbehoefte, gelijktijdige parkeerbehoefte, salderen van parkeerplaatsen, het parkeermotief en parkeerdruk.

Parkeerbehoefte: normatief of gelijktijdig

Per ontwikkeling is de parkeerbehoefte berekend. Hier zijn twee cijfers voorgesteld: normatief en gelijktijdig. De normatieve parkeerbehoefte verwijst naar de door de parkeernorm vereiste hoeveelheid parkeerplaatsen. Voor de autoparkeernormen gebruiken we de meest recente CROW kencijfers van juli 2024, zoals aangegeven in het vastgestelde Parkeerbeleid Voorschoten 2024. Voor fietsparkeernormen gebruiken we de normen in het Parkeerbeleid Voorschoten 2024.

Echter zijn niet alle doelgroepen gelijktijdig aanwezig. Bijvoorbeeld: alle bewoners zijn aanwezig op een werkdagnacht, maar niet overdag, omdat zij bijvoorbeeld dan aan het werk zijn. Op dit moment kunnen andere doelgroepen gebruik maken van de beschikbare parkeerplaatsen. Dit is alleen mogelijk als de parkeervoorziening gebruikt kan worden door verschillende doelgroepen en niet exclusief door bijvoorbeeld bewoners. Door dubbelgebruik van de voorziening kan de hoeveelheid parkeerplaatsen worden verminderd. Dit noemen we *gelijktijdige parkeerbehoefte*. De gelijktijdige parkeerbehoefte berekenen we op basis van aanwezigheidspercentages uit het Parkeerbeleid Voorschoten 2024.

Salderen van parkeerplaatsen

Bij sommige ontwikkelingen komen bestaande functies te vervallen. Bij het vervallen van deze functies vervalt ook de daaruit afgeleide (theoretische)¹ bezetting op de huidige parkeercapaciteit: de parkeerders die ooit voor deze functie kwamen, zullen niet meer gebruik maken van de huidige capaciteit. Om te voorkomen dat er in de openbare ruimte een restcapaciteit ontstaat door het vervallen van een functie, is het mogelijk om de parkeerbehoefte van de te vervallen functies te

¹ Voor het salderen worden de parkeernormen gebruikt om de theoretische hoeveelheid parkeerplaatsen te bepalen

salderen. Salderen betekent dus het verrekenen van de nieuw te realiseren parkeerplaatsen met de theoretische parkeerbehoefte van de te vervallen functie.

Salderen is mogelijk als de te vervallen functies gebruik maken van een openbare parkeervoorziening. Voor het salderen worden de parkeernormen gebruikt om de theoretische hoeveelheid parkeerplaatsen te bepalen en de aanwezigheidspercentages om de parkeerplaatsen per dagdeel te berekenen². In het Parkeerbeleid Voorschoten 2024 is salderen alleen mogelijk voor autoparkeerplaatsen. Dit komt omdat er voorheen nooit een parkeernorm en daarmee parkeereis voor fietsen is toegepast. Om die reden wordt fietsparkeren in dit document niet gesaldeerd.

Parkeermotief

Het parkeermotief gaat over het parkeergedrag. De parkeercapaciteit, de bezetting en het parkeermotief is door verkeersonderzoeksbureau Trajan onderzocht. Het onderzoek is uitgevoerd op donderdagmiddag en -nacht (4 april 2024) en op zaterdagmiddag (6 en 13 april 2024).

Het parkeermotief is bepaald door het scannen van de kentekens en deze over verschillende meetmomenten aan elkaar te koppelen. Tijdens de zaterdagmiddag van 6 april zijn geen kentekens verzameld. De regels om het parkeermotief te bepalen, zoals beschreven in de rapportage van Trajan, zijn als volgt:

- Kentekens gescand tijdens de nachtmeting zijn van bewoners;
- Kentekens gescand tijdens de donderdagmiddag en herkomst buiten Voorschoten zijn van werkenden;
- Kentekens gescand tijdens de donderdagmiddag en herkomst binnen Voorschoten en gescand op de zaterdagmiddag en nog niet gecategoriseerd als bewoner/werkenden zijn van bezoekers.

Parkeerdruk

De parkeerdruk is een verhouding tussen de parkeercapaciteit en de bezetting daarvan. In het Parkeerbeleid Voorschoten 2024 is sprake van een te hoge parkeerdruk als binnen de acceptabele loopafstand (van de hoofdfunctie) de parkeerdruk, dus de verhouding tussen de parkeercapaciteit en bezetting daarvan, boven de 85% ligt. In gemeente Voorschoten is 85% dan ook de grenswaarde voor de parkeerdruk.

Bij een bezetting van 85% tot 90% neemt het zoekverkeer toe omdat de parkeerder een plek moet zoeken. Een bezetting boven de 100% betekent dat er nul parkeerplaatsen over zijn en daarboven zal er foutparkeren gaan plaats vinden zoals in groenstroken of in bochten of andere locaties die niet wenselijk zijn.

2.3 Rekenmethode

In hoofdstuk 4 worden de (mogelijk) toekomstige ontwikkelingen kort beschreven. Voor elke ontwikkeling zijn inschattingen van het programma weergegeven, zoals bekend tijdens de onderzoeksfase van dit project. Bij elke ontwikkeling geven we eerst de huidige situatie aan, met een korte beschrijving van het plangebied en de huidige parkeercapaciteit. Daarna presenteren we de nieuwe ontwikkelingen in 2 delen:

1. Parkeereis van de ontwikkeling
2. Mogelijke impact op bestaande autoparkeercapaciteit

² Zie Parkeerbeleid Voorschoten 2024, Bijlage 6, Stap 4

	Stappenplan	Resultaat per stap
Parkeereis	1. Normatieve parkeerbehoefte nieuwe functies	= ... parkeerplaatsen
	2. Toets dubbelgebruik	= parkeereis voor POET (Parkeren Op Eigen Terrein)
Impact bestaande capaciteit	1. Capaciteit te vervallen	= ... parkeerplaatsen
	2. Salderen parkeerbehoefte functies te vervallen	- ... parkeerplaatsen
	3. Parkeerbehoefte te verdelen over rest capaciteit	= ... parkeerbehoefte

Figuur 1: Schematische weergave van het stappenplan voor het bepalen van de parkeereis en de impact van de mogelijk toekomstige ontwikkelingen

Parkeereis van de ontwikkeling

Hier bepalen we de parkeervraag van de toekomstige ontwikkelingen in 2 stappen, zoals hieronder schematisch is weergegeven (Figuur 2). De berekening leidt tot de bepaling van de parkeereis van de nieuw te ontwikkelen functies. De parkeereis betekent het aantal auto- en fietsparkeerplaatsen dat fysiek beschikbaar moet worden gesteld voor de toekomstige ontwikkeling.

Stappen: parkeereis	Resultaat per stap
1. Normatieve parkeerbehoefte nieuwe functies	= ... parkeerplaatsen
2. Toets dubbelgebruik	= ... parkeereis voor POET (Parkeren Op Eigen Terrein)

Figuur 2: Schematische weergave van het stappenplan voor het bepalen van de parkeereis en van de mogelijk toekomstige ontwikkelingen

Het programma van elke ontwikkeling is in een tabel aangegeven, zoals het model hieronder (Tabel 1). De auto- en fietsparkeernormen zijn weergegeven in 2 aandelen: vaste gebruikers (bewoners en personeel) en bezoekers (van bewoners of van overige functies). Het totaal is aangegeven in de kolom 'Totaal' (vaste gebruikers + bezoekers). In het Parkeerbeleid Voorschoten 2024 heeft de gemeente Voorschoten voor het centrum vastgesteld om de lage kant van de autoparkeernorm en de hoge kant van de fietsparkeernorm te gebruiken.

Het nieuwe programma		De functies volgens de nota parkeernormen		Autoparkeernormen voor vaste gebruikers en bezoekers			Fietsparkeernormen voor vaste gebruikers en bezoekers		
NIEUW				AUTO			FIETS		
Programma	Functie - norm	aantal	Eenheid	Totaal	Vast.	Bez.	Totaal	Vast.	Bez.
100% sociale huur	huur, appartement, sociale huur, < 75 m ² bvo	75	1 woning	0,3	0,2	0,1	7	6	1
supermarkt van 1.000m ²	Fullservice-supermarkt	1.000	100 m2 bvo	2,1	0,147	1,953	4,3	4,3	0

Tabel 1: Voorbeeld tabel voor het mogelijke programma en de bijbehorende norm

Vervolgens is de normatieve parkeervraag per doelgroep weergegeven voor de fiets en de auto en berekend per doelgroep en per dagdeel. Het maatgevende moment, met de hoogste parkeervraag, is in rood aangegeven. Deze parkeervraag moet worden gerealiseerd door de ontwikkelaar, tenzij anders is aangegeven in de tekst.

Impact op bestaande autoparkeercapaciteit

Voor deze parkeerstudie is in april 2024 een onderzoek uitgevoerd door Trajan in opdracht van de gemeente Voorschoten. Het onderzoek had als doel de bezetting van de parkeerplaatsen in het centrum te meten en het parkeermotief te onderzoeken. De getallen die uit dit onderzoek zijn gekomen zijn opgenomen in deze studie. Omdat deze meting eenmalig is geweest, is de uitkomst van het onderzoek indicatief.

Met het verdwijnen van parkeerplaatsen gaan we er in eerste instantie van uit dat de huidige autoparkeerbehoefte wordt opgelost binnen de loopafstand van de huidige parkeerplekken. De huidige autoparkeerbehoefte is gelijk aan de bezetting van de capaciteit die vervalt. Als 20 parkeerplaatsen vervallen, maar deze zijn door 10 parkeerders bezet, dan moeten 10 parkeerplaatsen worden gecompenseerd. De huidige bezetting van de te vervallen capaciteit leiden we af uit de meting van Trajan in 2024. Hiervoor gebruiken we de dagen wanneer het motief ook is onderzocht, dus de meting op 4 april 2024 voor de werkdagmiddag en -nacht en op 13 april 2024 voor de zaterdagmiddag.

Indien functies komen te vervallen, trekken we de theoretische autoparkeerbehoefte van de functies op basis van de parkeernorm in het Parkeerbeleid Voorschoten 2024, per dagdeel af van de te compenseren parkeervraag (saldering). De te compenseren parkeerbehoefte is dus gelijk aan de parkeerplaatsen die vervallen min de theoretische parkeerbehoefte van de functies die vervallen. Figuur 3 geeft een schema aan van dit stappenplan.

Stappen: impact op bestaande capaciteit	Resultaat per stap
1. Capaciteit te vervallen	= ... parkeerplaatsen
2. Salderen parkeerbehoefte functies te vervallen	- ... parkeerplaatsen
3. Parkeerbehoefte te verdelen over rest capaciteit	= ... parkeerbehoefte te verdelen

Figuur 3: Schematische weergave van het stappenplan voor het bepalen van de impact van de mogelijk toekomstige ontwikkelingen op de bestaande capaciteit

Het resultaat van de berekening verdelen we modelmatig over de overgebleven secties (uit de meting van Trajan) binnen 100m loopafstand van de te vervallen parkeerplaatsen. Om de parkeerbehoefte

modelmatig te verdelen bij ontwikkelingen waar geen parkeercapaciteit vervalt, gebruiken we de meeste passende loopafstand (Parkeerbeleid Voorschoten 2024) van de functies die vervallen. Op deze manier bepalen we modelmatig de effecten van de mogelijk toekomstige ontwikkelingen.

Casussen die afwijken van het uitgangspunt van parkeren op eigen terrein, POET

Zoals aangegeven in paragraaf 1.1 is het uitgangspunt dat alle ontwikkelingen hun eigen parkeervraag zelf moeten oplossen. Voor ontwikkelingen die daarvan mogen afwijken is het aantal parkeerplaatsen te verdelen over de capaciteit in de omgeving gelijk aan:

- de parkeerbehoefte per dagdeel,
- plus de huidige bezetting van de te vervallen parkeerplaatsen per dagdeel en
- min de theoretische parkeerbehoefte van de functies die vervallen, ook per dagdeel.

Om de parkeerbehoefte modelmatig te verdelen in deze casussen gebruiken we de loopafstand die het best past bij de nieuwe functies, zoals vastgesteld in het Parkeerbeleid Voorschoten 2024. Figuur 4 geeft een schema aan van dit stappenplan.

Stappen: parkeereis	Resultaat per stap
1. normatieve parkeerbehoefte nieuwe functies	= ... parkeerplaatsen
2. Bezetting parkeerplaatsen te vervallen	+ ... parkeerplaatsen
3. Salderen parkeerbehoefte functies te vervallen	- ... parkeerplaatsen
4. Parkeerbehoefte te verdelen overgebleven capaciteit	= ... parkeerbehoefte te verdelen

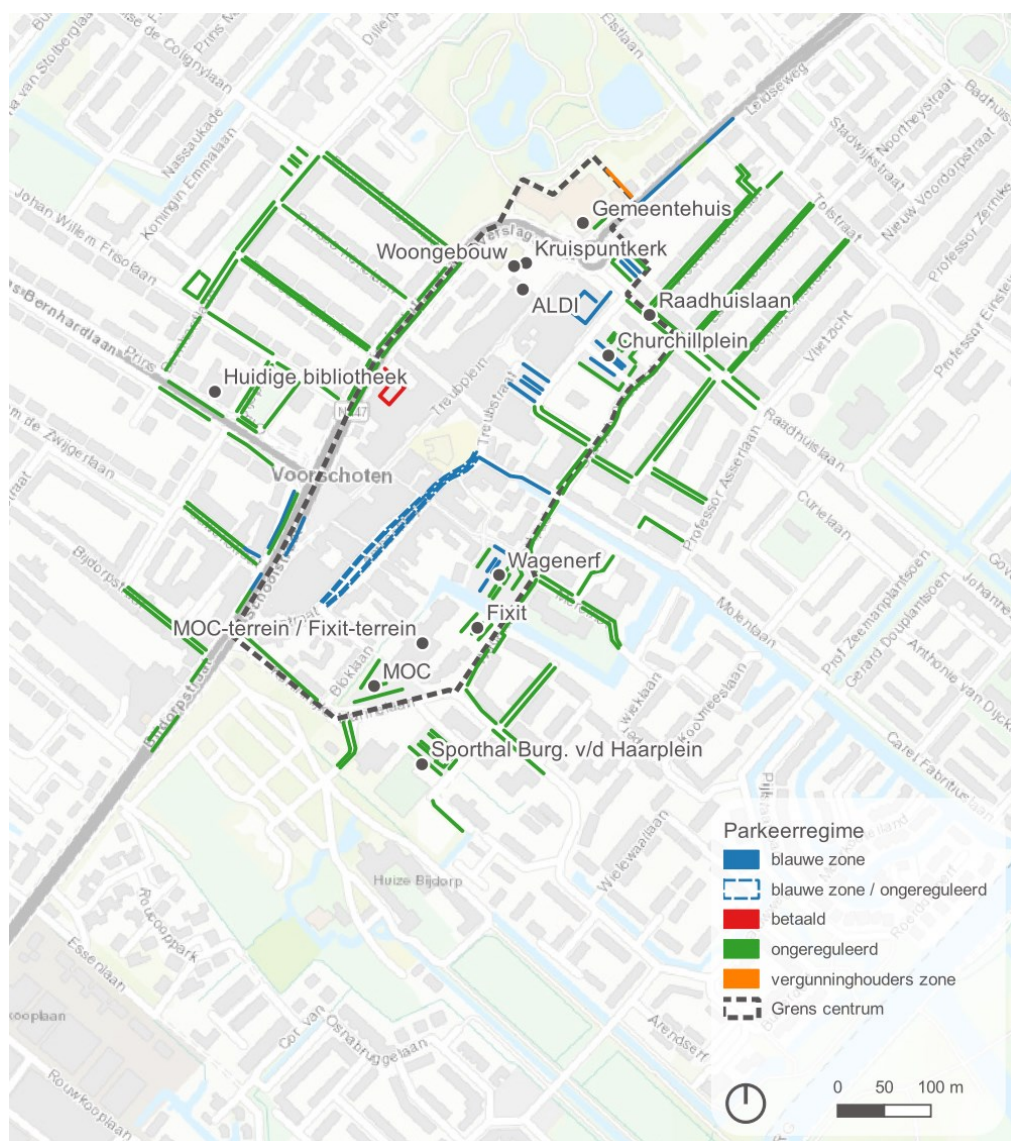
Figuur 4: Schematische weergave van het stappenplan voor casussen die afwijken van het uitgangspunt van parkeren op eigen terrein, POET

In de latere uitwerking van de projecten moet de gemeente keuzes maken hoe om te gaan met parkeren op eigen terrein en de wijze waarop projecten al dan niet hun parkeervraag mogen afwentelen op de openbare ruimte. Hierbij is het vastgestelde beleid in eerste instantie leidend.

3. Huidige parkeersituatie in het centrum

3.1 Parkeerregime

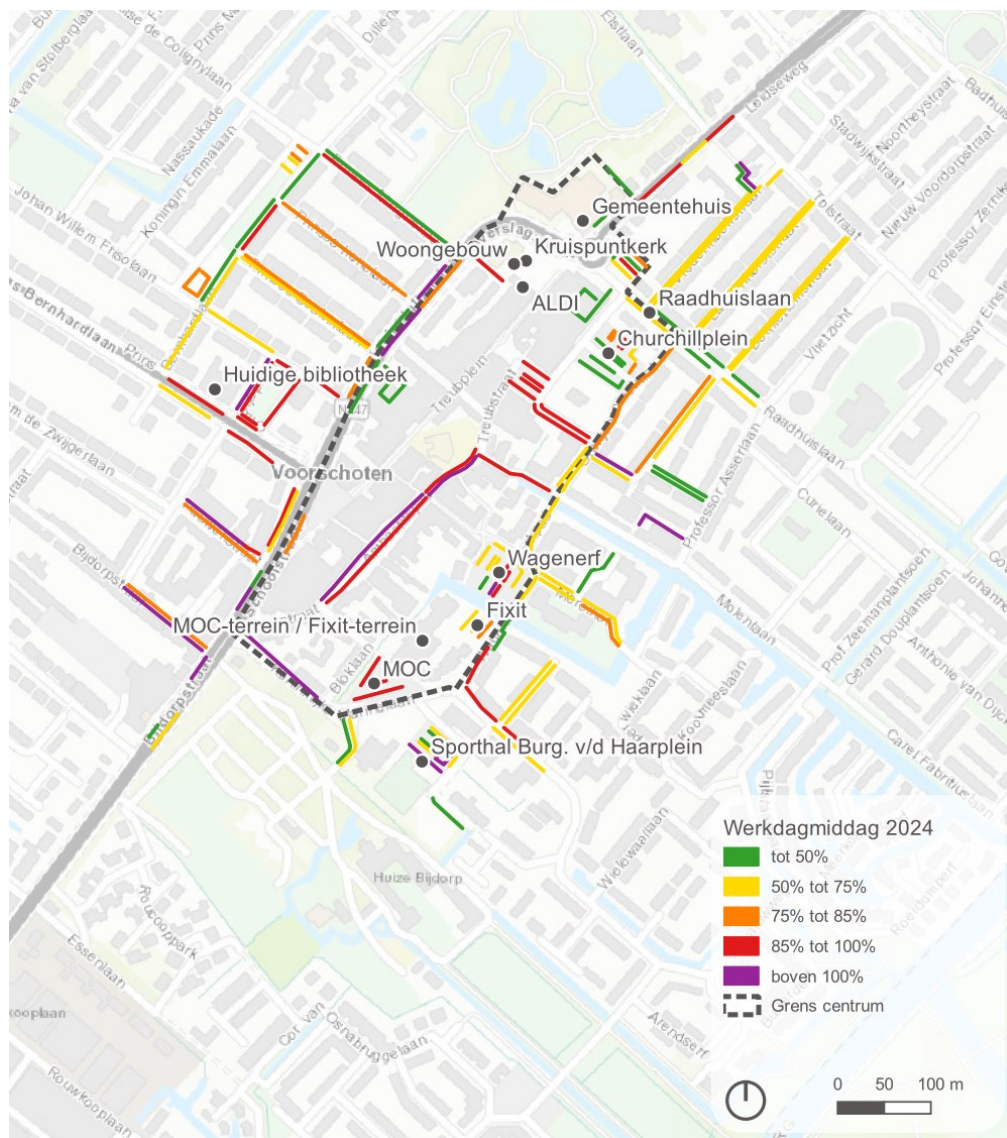
In het centrum bevinden zich circa 400 autoparkeerplaatsen op maaiveld en 270 parkeerplaatsen in private garages. De straten rondom het centrum tellen bijna 900 parkeerplaatsen. Het centrum kent meerdere parkeerregimes: blauwe zones, gereguleerd (betaald en vergunninghouders) en ongereguleerd (zie Figuur 5). Parkeren in het centrum is meestal ongereguleerd met een aantal blauwe zones in de kern van het dorpshart. Op enkele parkeerterreinen zijn woningbouw ontwikkelingen bedacht in de Ontwikkelvisie: Churchillplein, MOC-terrein, Fixit-terrein, Burg. v/d Haarplein en Wagenerf. Het regime op deze terreinen zijn blauwe zones of ongereguleerd.



Figuur 5: Openbaar parkeren (geen inzicht in parkeren op eigen terrein)

3.2 Huidige bezettingsgraad

De huidige parkeercapaciteit en bezetting zijn in 2024 onderzocht door Trajan. Het onderzoek vond plaats op een donderdagmiddag en -nacht (04-04-2024) en twee zaterdagmiddagen (06-04-2024 en 13-04-2024). De gemiddelde bezettingsgraad gemeten over alle dagdelen lag tussen 65% en 70%. Het drukste gemeten dagdeel was de donderdagmiddag 04-04-2024 (Figuur 6) met een gemiddelde bezettingsgraad van 68%. In het centrum zijn de maandagen rustiger, maar de vrijdagen drukker. Het parkeeronderzoek kijkt naar de donderdag, een gemiddelde werkdag.



Figuur 6: Bezettingsgraad op donderdagmiddag 04-04-2024

Bovenstaande kaart laat zien dat er momenteel al een hogere parkeerdruk is dan 85%. Op de donderdagmiddag (Figuur 6) was de bezettingsgraad boven de grenswaarde voor de parkeerdruk van 85%³ in de secties in het centrum tussen het Treubplein en het Wagenerf terrein. Op hetzelfde

³ In het parkeerbeleid van Voorschoten geldt een grenswaarde voor de parkeerdruk van 85%. Indien de verhouding tussen parkeerplaatsen en geparkeerde auto's boven de 85% is binnen de acceptabele loopafstand van een (hoofd)functie, is er sprake van een hoge parkeerdruk (Parkeerbeleid Voorschoten 2024, p. 18).

dagdeel zijn er ook secties te vinden met een bezettingsgraad onder de 50% (bijvoorbeeld op Churchillplein).

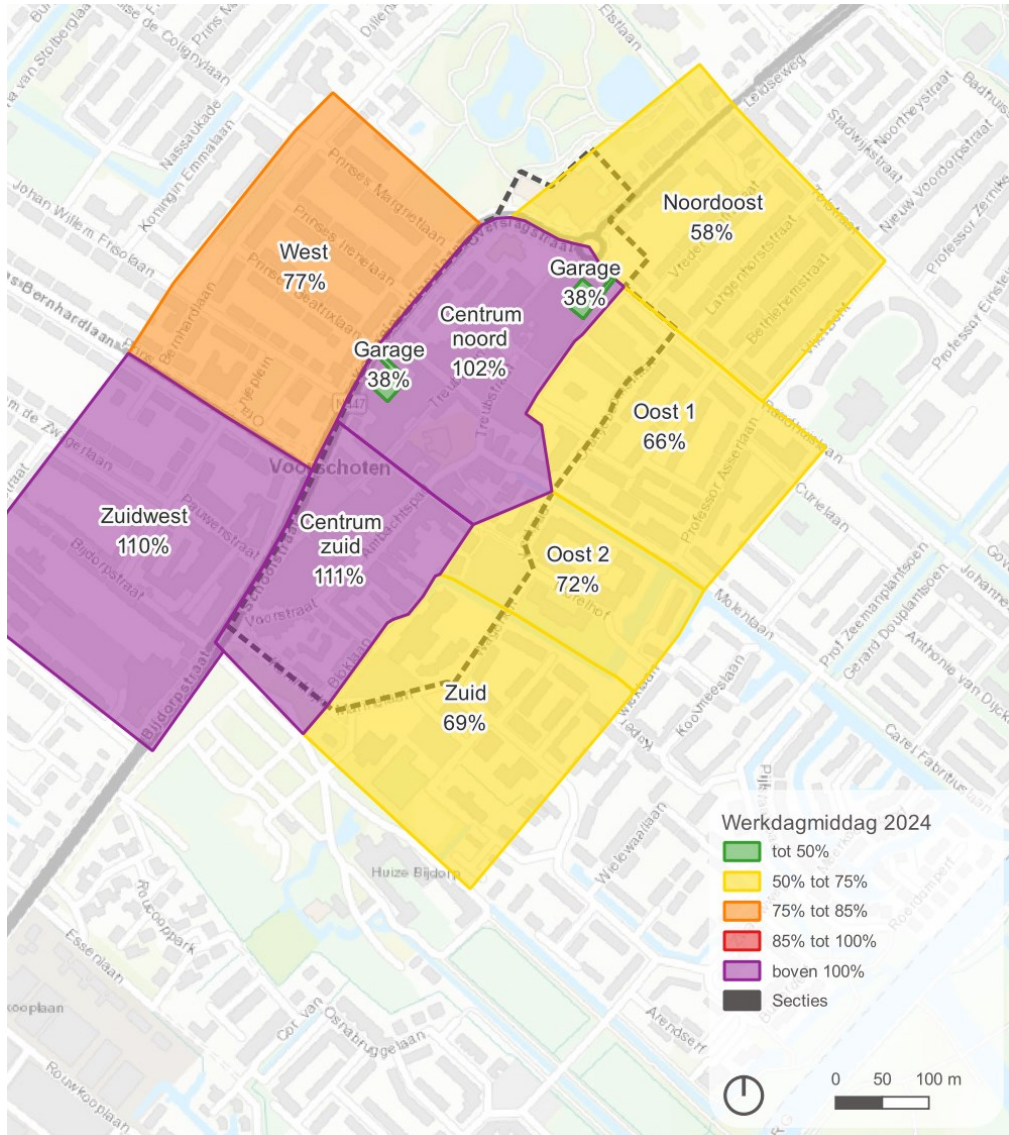
De effecten van nieuwe ontwikkelingen op de parkeersituatie hebben impact op grotere gebieden dan slechts op sectieniveau. Om een betere verdeling van de bezetting te simuleren, gebruiken we voor deze parkeerstudie een gebiedsanalyse. Daarmee simuleren we een verdeling van de bezetting tussen de secties en kunnen we de impact van de mogelijk in de toekomst te ontwikkelen projecten laten zien ten opzichte van de parkeerdruk. Hieronder is een overzicht van de 9 deelgebieden waarin de secties verdeeld zijn (Figuur 7).



Figuur 7: Deelgebieden voor parkeerstudie

Uit de meting van Trajan in 2024 blijkt dat het centrum (deelgebieden Centrum-noord en -zuid, zie Figuur 7) en het deelgebied Zuidwest (Bloemenwijk) op een werkdagmiddag een bezettingsgraad boven de 100% hebben. De oostelijke en zuidelijke deelgebieden hebben juist een lagere

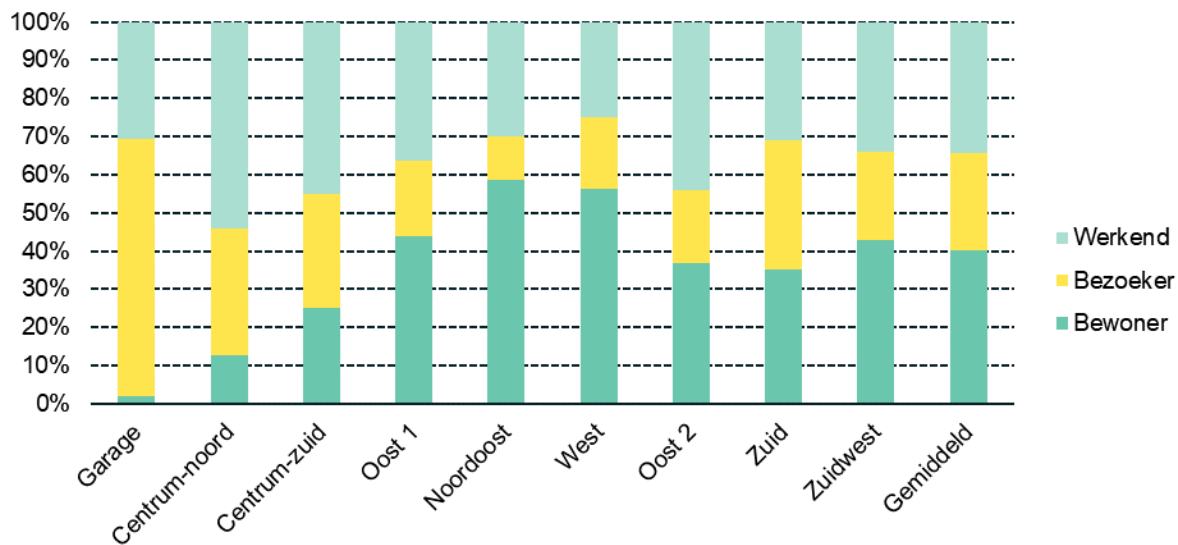
bezettingsgraad, tussen de 50% en de 75% (zie onderstaand Figuur 8). Hier liggen dus (modelmatig) mogelijkheden om parkeercapaciteit te benutten.



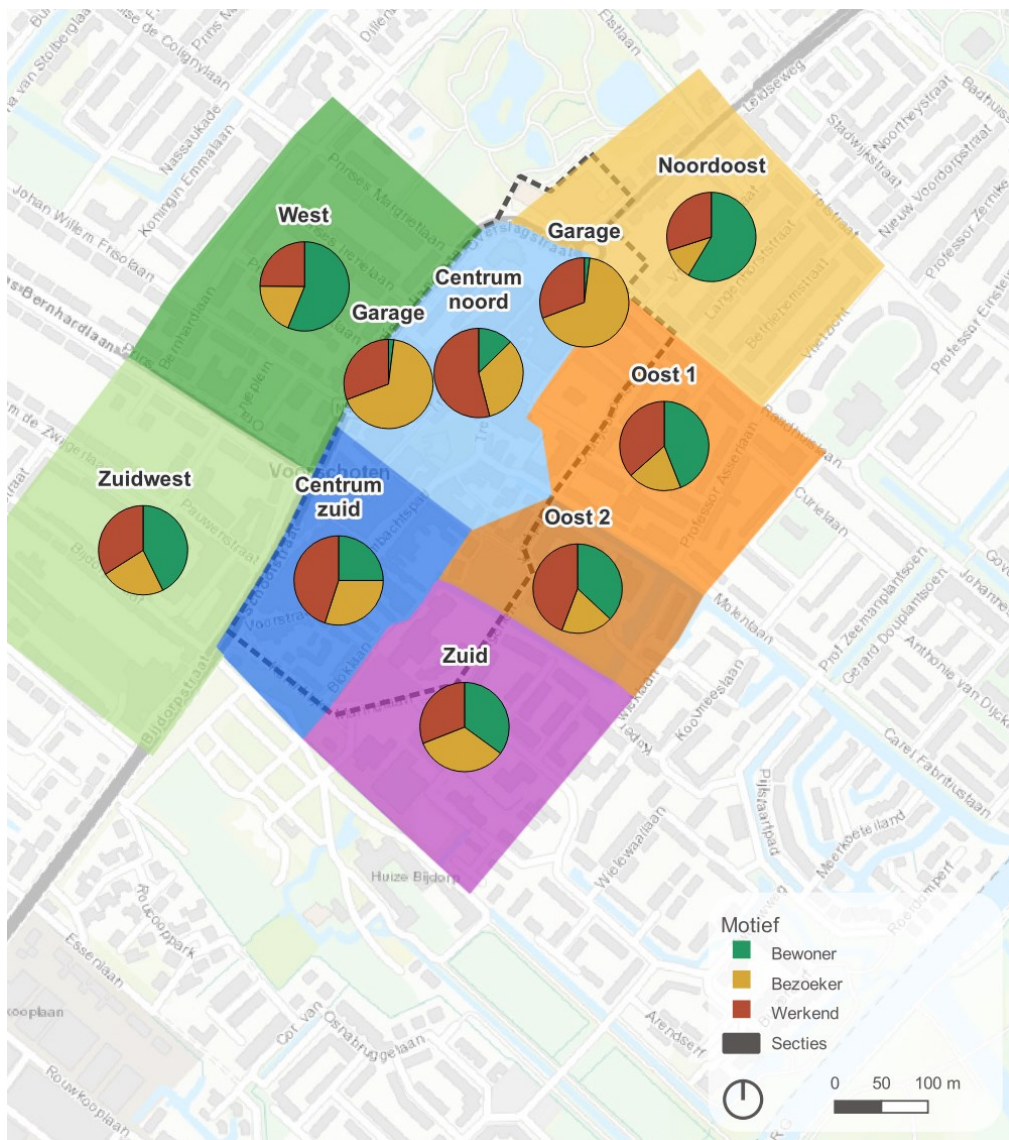
Figuur 8: Bezettingsgraad op donderdagmiddag 04-04-2024 per deelgebied

3.3 Parkeermotieven

Hieronder is de verhouding van het parkeermotief van parkeerders uit de telling van Trajan aangegeven per deelgebied in Grafiek 1 en een kaart (Figuur 9). Hieruit blijkt dat bewoners vooral buiten het centrum parkeren, bezoekers maken vaak gebruik van de garages. In de deelgebieden Centrum-noord, Centrum-zuid en Oost 2 parkeren voornamelijk werknemers.



Grafiek 1: Verhouding per deelgebied van parkeermotief



Figuur 9: Verhouding parkeermotief van parkeerders per deelgebied

4. Ontwikkelvisie Centrum en toekomstige ontwikkelingen

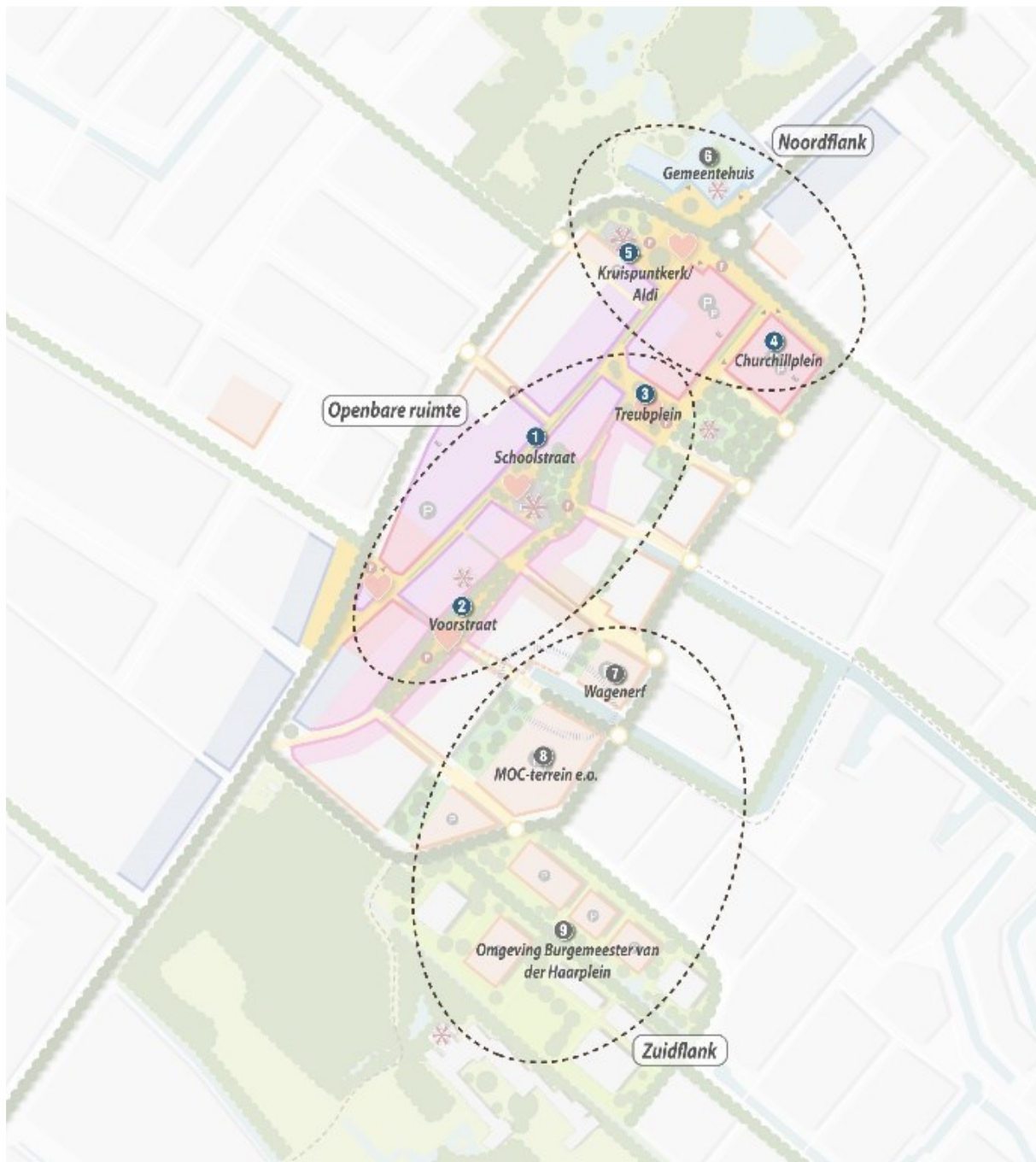
Dit hoofdstuk beschrijft de mogelijk toekomstige ontwikkelingen – en de daarbij horende opties – uit de Ontwikkelvisie Centrum. Per ontwikkeling brengen we in beeld wat de veranderingen zijn ten opzichte van de huidige situatie, zoals verandering van functies en parkeercapaciteit. Hiermee ontstaat een beeld welke invloed een bepaalde ontwikkeling heeft op de lokale parkeersituatie.

4.1 Ontwikkelvisie Centrum

De Ontwikkelvisie Centrum kent 3 deelgebieden, zoals hieronder weergegeven in de kaart (Figuur 10): Openbare ruimte in het dorpshart, Zuidflank en Noordflank. De 3 deelgebieden zijn elk weer verdeeld in 3 deelprojecten, zoals beschreven in onderstaande Tabel 2.

Deelgebied	Projecten
• Openbare ruimte in het dorpshart	1. Schoolstraat
	2. Voorstraat
	3. Treubplein
• Noordflank	4. Churchillplein
	5. Kruispuntkerk / Aldi
	6. Gemeentehuis
• Zuidflank	7. Wagenerf
	8. Het MOC-terrein / Fixit-terrein
	9. Burgemeester van der Haarplein

Tabel 2: Deelprojecten per deelgebied



Figuur 10: Kaart met de 3 deelgebieden en deelprojecten in de Ontwikkelvisie Centrum

4.2 Mogelijk toekomstige ontwikkelingen

In dit hoofdstuk zijn de projecten uit de Ontwikkelvisie Centrum kort beschreven. We beschrijven de huidige functies en openbare capaciteit die vervallen, de mogelijk toekomstige functies met de bijbehorende normatieve parkeerbehoefte voor fiets en auto en het moment dat het project opgeleverd wordt. En meer uitgebreide beschrijving van elk project is in 6.5 te zien. De hierna omschreven ontwikkelingen zijn mogelijke scenario's. Deze zijn nog niet definitief. Ook de hierna genoemde planning is een inschatting en niet definitief. Dit met uitzondering van de herinrichting van de

Raadhuislaan, Oranjeboomstraat, Sir Winston Churchillweg etc. in kader van de verlegging van de persleiding en vernieuwing van het riool. Dit zal definitief worden uitgevoerd in 2025.

4.2.1 Het MOC-terrein en Fixit-terrein

Het MOC-terrein en het Fixit-terrein liggen in de zuidflank. Dit plangebied beschikt over een terrein van ca. 0,9 hectare met daarop het Uitvoerend bedrijf (gemeentewerf) inclusief een milieustraat en 2 parkeerterreinen met in totaal 74 openbare parkeerplaatsen. Op deze locatie zijn 2 ontwikkelmogelijkheden, hieronder beschreven als optie A en B.

Optie A:

Bij deze optie wordt het huidige Uitvoerend bedrijf (gemeentewerf) gerenoveerd en alle (74) parkeerplaatsen (hierna ppl) worden opgeheven. Volgens de parkeerdrukmeting is de hoogste bezetting op dit terrein 64 parkeerders op de werkdagavond en zaterdagmiddag. Hier zullen mogelijk 38 appartementen (30% sociaal, 35% middenhuur en 35% vrije sector) worden gebouwd. Dit programma leidt tot een normatieve parkeerbehoefte van 152 fietsen en 16 auto's en een gelijktijdige parkeerbehoefte van 131 fietsen en 14 auto's op de werkdagavond. De te vervallen parkeercapaciteit zal leiden tot een additionele bezetting boven op de overgebleven van 64 parkeerders op de werkdag- en zaterdagmiddag. Deze ontwikkeling zal in gebruik worden genomen in 2030.

Optie B:

Bij deze optie wordt het huidige Uitvoerend bedrijf (gemeentewerf) verplaatst naar een andere locatie buiten het centrum gebied en alle parkeerplaatsen (74 ppl) worden opgeheven. Volgens de parkeerdrukmeting is de hoogste bezetting op dit terrein 64 parkeerders op de werkdagavond en zaterdagmiddag. Hier zullen mogelijk 109 appartementen (30% sociaal, 35% middenhuur en 35% vrije sector) worden gebouwd. Dit programma leidt tot een normatieve parkeerbehoefte van 460 fietsen en 53 auto's en een gelijktijdige parkeerbehoefte van 397 fietsen en 46 auto's op de werkdagavond. De te vervallen parkeercapaciteit zal leiden tot een additionele bezetting boven op de overgebleven van 64 parkeerders op de zaterdagmiddag. Deze ontwikkeling zal in gebruik worden genomen in 2030.

4.2.2 Het Wagenerf terrein

Het Wagenerf terrein ligt in de zuidflank. Dit is nu een openbaar parkeerterrein en bij mogelijk nieuwe woningbouwontwikkeling op dit terrein zijn er geen functies aanwezig die komen te vervallen. Er is daarom geen sprake van salderen. Dit parkeerterrein beschikt over 77 ppl en het wordt in zijn geheel opgeheven. Volgens de parkeerdrukmeting is de hoogste bezetting op dit terrein 64 parkeerders op de zaterdagmiddag. Hier zullen mogelijk 24 appartementen (30% sociaal, 35% middenhuur en 35% vrije sector) en mogelijk 10 eengezinswoningen worden gebouwd. Dit programma leidt tot een normatieve parkeerbehoefte van 136 fietsen en 19 auto's en een gelijktijdige parkeerbehoefte van 117 fietsen en 17 auto's op de werkdagavond. De te vervallen parkeercapaciteit zal leiden tot een additionele bezetting boven op de overgebleven van 64 parkeerders op de zaterdagmiddag. Deze ontwikkeling zal in gebruik worden genomen in 2030.

4.2.3 Sporthal de Vliethorst met het Burgemeester van der Haarplein

Het Burgemeester van der Haarplein ligt in de zuidflank. Dit plangebied beschikt over een terrein met daarop de Sporthal de Vliethorst en 1 parkeerterrein met in totaal 54 openbare parkeerplaatsen. Op deze locatie zijn 3 ontwikkelmogelijkheden, hieronder beschreven als optie A, B en C.

Optie A

Bij deze optie wordt de huidige, verouderde, grote sporthal de Vliethorst gerenoveerd of vernieuwd, met hetzelfde programma en dezelfde oppervlakte. Er is geen verandering in parkeercapaciteit en er komen geen nieuwe functies bij.

Optie B

Bij deze optie wordt de huidige, verouderde, grote sporthal de Vliethorst verplaatst naar een locatie buiten het centrum en 11 parkeerplaatsen worden opgeheven. Volgens de parkeerdrukmeting is de bezetting op dit terrein op alle gemeten momenten hoger dan het aantal dat wordt opgeheven. Hier zullen mogelijk 45 appartementen (30% sociaal, 35% middenhuur en 35% vrije sector) worden gebouwd. Dit programma leidt tot een normatieve parkeerbehoefte van 180 fietsen en 21 auto's en een gelijktijdige parkeerbehoefte van 155 fietsen en 18 auto's op de werkdagavond. De te vervallen parkeercapaciteit zal leiden tot een additionele bezetting op de overgebleven van 11 parkeerders op de werkdagnacht. Deze ontwikkeling zal in gebruik worden genomen in 2030.

Optie C

Bij deze optie wordt de huidige, verouderde, grote sporthal de Vliethorst verplaatst naar een locatie buiten het centrum en 30 parkeerplaatsen worden opgeheven. Volgens de parkeerdrukmeting is de hoogste bezetting op dit terrein 29 parkeerders op de werkdagmiddag. Hier zullen mogelijk 84 appartementen (30% sociaal, 35% middenhuur en 35% vrije sector) worden gebouwd. Dit programma leidt tot een normatieve parkeerbehoefte van 336 fietsen en 39 auto's en een gelijktijdige parkeerbehoefte van 290 fietsen en 34 auto's op de werkdagavond. De te vervallen parkeercapaciteit zal leiden tot een additionele bezetting op de overgebleven van 19 parkeerders op de werkdagnacht. Deze ontwikkeling zal in gebruik worden genomen in 2030.

4.2.4 Sir Winston Churchillplein

Het Sir Winston Churchillplein ligt in de noordflank. Dit plangebied beschikt over een terrein met 91 openbare parkeerplaatsen en daarbij 18 sociale huurwoningen van Woonzorg. Woonzorg en Aldi hebben een principeverzoek ingediend bij de gemeente Voorschoten om woningen en een supermarkt te ontwikkelen. De 18 bestaande sociale huurwoningen van Woonzorg komen in het principeverzoek te vervallen en circa 70 parkeerplaatsen in de openbare ruimte komen te vervallen.

Volgens de eenmalige parkeerdrukmeting door Trajan is de hoogste bezetting op dit terrein 45 parkeerders op de werkdag- en zaterdagmiddag. Hier zullen mogelijk 75 sociale huurwoningen (waarvan eventueel een klein deel als middenhuur kan worden gebouwd) en een supermarkt van 1.450m² bruto vloer oppervlakte (bvo) worden gebouwd. Dit programma leidt tot een normatieve parkeerbehoefte van 362 fietsen en 53 auto's en een gelijktijdige parkeerbehoefte van 306 fietsen en 49 auto's op de zaterdagmiddag. Deze ontwikkeling zal naar verwachting op zijn vroegst in gebruik worden genomen in 2027/2028. Er is in deze analyse geen rekening gehouden met een mogelijke ontmoetingsruimte in deze ontwikkeling.

4.2.5 Kruispuntkerk transformatie bestaand gebouw tot Cultuurcentrum

De Kruispuntkerk ligt in de noordflank. In dit plangebied staat een kerk met 430 zitplaatsen en een aanliggende (pastorie) woning. Er zijn geen parkeerplaatsen die komen te vervallen. Hier zal een cultuurcentrum met onder meer theater en filmzaal worden gebouwd. Dit programma leidt tot een normatieve en gelijktijdige (vrijdag- en zaterdagavond) parkeerbehoefte van 42 fietsen en 6 auto's. Deze ontwikkeling zal in gebruik worden genomen in 2026.

4.2.6 Woongebouw naast de Kruispuntkerk

Naast de Kruispuntkerk wordt mogelijk een woongebouw ontwikkeld. Op deze locatie zijn er geen functies aanwezig die gesaldeerd worden en er komt geen openbare parkeercapaciteit te vervallen. Hier zullen mogelijk 17 huurappartementen (25% sociaal, 20% middenhuur en 55% vrije sector) worden gebouwd. Dit programma leidt tot een normatieve parkeerbehoefte van 68 fietsen en 6 auto's en een gelijktijdige parkeerbehoefte van 59 fietsen en 5 auto's op de werkdagavond. Deze ontwikkeling zal in gebruik worden genomen in 2027.

4.2.7 Huidige ALDI (Schoolstraat)

Dit plangebied ligt in de noordflank en beschikt over een ALDI supermarkt met 600m² bvo die vervalt. Bij dit project komt geen openbare parkeercapaciteit te vervallen. Voor deze studie is aangenomen dat op deze locatie mogelijk 12 appartementen (30% sociaal, 35% middenhuur en 35% vrije sector) en daghoreca met 150m² ruimte op de begane grond zullen worden gebouwd. Dit mogelijk toekomstige programma leidt tot een normatieve parkeerbehoefte van 63 fietsen en 11 auto's en een gelijktijdige parkeerbehoefte van 56 fietsen en 10 auto's op de zaterdagavond. Deze ontwikkeling wordt mogelijk in gebruik genomen in 2030.

4.2.8 Gemeentehuis en nieuwe bibliotheek

Dit plangebied ligt in de noordflank en bestaat uit het gemeentehuis en raadhuis met in totaal 3.500 m² bvo. Bij dit project komt geen openbare parkeercapaciteit te vervallen, omdat dit niet aanwezig is. Hier zal het gemeentehuis worden gerenoveerd, met daarbij een bibliotheek van 1.000m², op dezelfde oppervlakte. Het nieuwe programma leidt tot een normatieve en gelijktijdige (werkdagochtend en -middag) parkeerbehoefte van 141 fietsen en 23 auto's. Deze ontwikkeling zal in gebruik worden genomen in 2030.

4.2.9 Huidige bibliotheek in de Wijngaardenlaan

Dit plangebied ligt naast het centrum en bestaat uit de huidige bibliotheek met 1.000 m² bvo. Bij dit project komt geen openbare parkeercapaciteit te vervallen. Mocht de bibliotheek hier in de toekomst niet meer gehuisvest zijn, dan kan deze locatie worden ontwikkeld tot woningbouw. Hierna zijn daar 2 mogelijke opties voor omschreven, optie A en optie B.

Optie A

Bij deze optie zullen mogelijk 8 grondgebonden eengezinswoningen worden gebouwd. Dit programma leidt tot een normatieve parkeerbehoefte van 48 fietsen en 13 auto's en een gelijktijdige parkeerbehoefte van 44 fietsen en 12 auto's op de werkdagnacht. Deze ontwikkeling zal in gebruik worden genomen in 2032.

Optie B

Bij deze optie zullen mogelijk 8 woningen (30% sociaal, 35% middenhuur en 35% vrije sector) worden gebouwd. Dit programma leidt tot een normatieve parkeerbehoefte van 32 fietsen en 4 auto's en een gelijktijdige parkeerbehoefte van 28 fietsen en 3 auto's op de werkdagavond. Deze ontwikkeling zal in gebruik worden genomen in 2032.

4.2.10 Herinrichting van het openbaar gebied: Raadhuislaan

Dit gebied ligt in de noordflank. Hier wordt het openbaar gebied heringericht en dit leidt tot een vermindering van 18 openbare parkeerplaatsen. Dit is het gevolg van het verkeersveiliger maken van de omgeving en het aanleggen van vrijliggende fietspaden. Volgens de parkeerdrukmeting zijn deze parkeerplaatsen volledig bezet op de werkdagmiddag. Deze ontwikkeling zal in gebruik worden

genomen in 2025. Door deze ontwikkeling komt er uiteraard een verschuiving naar parkeerplaatsen in de omgeving waardoor hier een / verhoging van de parkeerdruk te verwachten is.

4.2.11 Treubplein

Dit gebied ligt in het centrum. Hier wordt het openbaar gebied heringericht en dit leidt tot een vermindering van 22 openbare parkeerplaatsen. Volgens de parkeerdrukmeting zijn deze parkeerplaatsen volledig bezet op de werkdag- en zaterdagmiddag. Deze ontwikkeling zal in gebruik worden genomen in 2025. Hierdoor komt er uiteraard een verschuiving naar parkeerplaatsen in de omgeving waardoor ook hier een verhoging van de parkeerdruk te verwachten is.

4.2.12 Voorstraat

De Voorstraat wordt in de toekomst autoluw. Hier vervalt de blauwe zone en komen alleen parkeerplaatsen voor bewoners terug. Deze parkeerplaatsen zijn bedoeld voor bewoners die niet op eigen terrein kunnen parkeren. Parkerende bezoekers zullen daarmee een parkeerplek in de omgeving zoeken, waardoor hier een andere parkeerdruk ontstaat. Het laden en lossen in de Voorstraat wordt ook nader bekeken. De eventuele effecten hiervan op de parkeercapaciteit zijn niet in deze studie meegenomen.

4.2.13 Samenvatting

Zoals hierboven is aangegeven zijn bij een aantal locaties twee of meer ontwikkelopties. Bij de Sporthal de Vliethorst ontstaan bijvoorbeeld 3 mogelijke opties. De totale parkeerbehoefte is afhankelijk van welke opties zijn gekozen. Hier zijn de lagere en hogere parkeerbehoefte weergegeven. De mogelijke ontwikkelingen kunnen een gelijktijdige fietsparkeerbehoefte opleveren tussen de 770 ppl en 1.420 ppl. De gelijktijdige autoparkeerbehoefte ligt tussen de 110 ppl en 197 ppl. Deze fiets- en autoparkeerplaatsen moeten op eigen terrein worden gebouwd, tenzij dit anders is aangegeven in de beschrijving van de ontwikkeling. Het vervallen van parkeercapaciteit verschilt ook tussen de opties. Om deze reden is het aantal parkeerplaatsen die moeten worden gecompenseerd ook afhankelijk van de gekozen opties. Afhankelijk van de gekozen optie leiden de ontwikkelingen tot een lager of een hoger tekort aan autoparkeerplaatsen in het centrum en omgeving. Het tekort aan ppl dat moet worden opgelost is het hoogste op de werkdagmiddag en ligt tussen de 90 ppl en 310 ppl.

5. Mogelijke scenario's autoparkeren

5.1 Inleiding

In dit hoofdstuk zijn twee scenario's uitgewerkt: Scenario 1 waarbij de toekomstige ontwikkelingen, zoals omschreven in de Ontwikkelvisie Centrum, en het verdwijnen van parkeer capaciteit de laagste impact op de parkeerdruk van het centrum hebben en scenario 2 de hoogste impact. In elk scenario zijn alle ontwikkelingen overgenomen. Bij ontwikkelingen met meerdere opties, is één optie overgenomen. De opties zijn overgenomen zoals beschreven in hoofdstuk 4.2 en 6.5. Hoe meer parkeer capaciteit vervalt, hoe hoger de huidige bezetting is die verdeeld moet worden over de omliggende parkeer capaciteit.

5.2 Scenario 1

Voor scenario 1 zijn de toekomstige ontwikkelingen gekozen die de laagste impact hebben op de parkeerdruk van het centrum. Onderstaande Tabel 3 geeft de ontwikkelingen weer en de bijbehorende parkeerplaatsen die vervallen. De volgende tabel (Tabel 4) laat de mutatie in parkeer capaciteit tussen 2024 en 2033 zien per deelgebied.

Toekomstige Ontwikkelingen	ppl te vervallen	Huidige bezetting		
		werkdag middag	werkdag nacht	zaterdag middag
Het huidige MOC-terrein en huidige Fixit-terrein Optie B	74 ppl	64 ppl	43 ppl	64 ppl
Het huidige Wagenerf terrein	77 ppl	60 ppl	33 ppl	64 ppl
Sporthal de Vliethorst met het Van der Haarplein - Optie A	0 ppl	-	-	-
Sir Winston Churchillplein / Raadhuislaan	91 ppl	45 ppl	17 ppl	45 ppl
Kruispuntkerk - transformatie bestaand gebouw in een Cultuurcentrum	0 ppl	-	-	-
Nieuw appartementsgebouw naast de Kruispuntkerk	0 ppl	-	-	-
Huidige ALDI in de Schoolstraat	0 ppl	-	-	-
Huidig Gemeentehuis met een nieuwe bibliotheek	0 ppl	-	-	-
Huidige bibliotheek	0 ppl	-	-	-
Herinrichting openbare ruimte Raadhuislaan (tgv riool)	18 ppl	13 ppl	8 ppl	13 ppl
Herinrichting openbare ruimte Treubplein	22 ppl	22 ppl	10 ppl	22 ppl
Totaal	282 ppl	204 ppl	111 ppl	208 ppl

Tabel 3: Programma opgenomen bij scenario 1

Gebied/garage	Cap 2024	Mutatie	Cap 2033
2 garages (AH en Dirk v/d Broek)	270	0	270
Centrum-noord	61	-22	39
Centrum-zuid	36	0	36
Oost 1	242	-109	133
Noordoost	271	0	271
West	268	0	268
Oost 2	201	-77	124
Zuid	140	-74	66
Zuidwest	94	0	94
Totaal	1.583	-282	1.301

Tabel 4: Mutatie in parkeer capaciteit bij scenario 1

De onderstaande Tabel 5 en Tabel 6 laten de situatie in 2024 en 2033 zien. De tabellen geven de beschikbare capaciteit en de bezetting, het tekort aan parkeerplaatsen en de bezettingsgraad per dagdeel aan. Het tekort aan parkeerplaatsen geeft het aantal parkeerplaatsen dat bezet is boven de capaciteit. In Tabel 5 is het tekort gebaseerd op de parkeerdrukmeting, en in Tabel 6 en Tabel 7 zijn de getallen berekend op basis van de mogelijk toekomstige ontwikkelingen. De getallen zijn per gebied aangegeven en de laatste rij toont het totaal van alle gebieden bij elkaar opgeteld.

2024		werkdag	tekort	bezet.	werkdag	tekort	bezet.	zaterdag	tekort	bezet.
Gebied/garage	Cap	middag	100%	graad	nacht	100%	graad	middag	100%	graad
2 garages	270	102	-	38%	0	-	0%	86	-	32%
Centrum-noord	61	62	-1	102%	23	-	38%	52	-	85%
Centrum-zuid	36	40	-4	111%	17	-	47%	32	-	89%
Oost 1	242	160	-	66%	148	-	61%	155	-	64%
Noordoost	271	158	-	58%	188	-	69%	163	-	60%
West	268	206	-	77%	220	-	82%	228	-	85%
Oost 2	201	145	-	72%	101	-	50%	112	-	55%
Zuid	140	97	-	69%	79	-	56%	94	-	67%
Zuidwest	94	103	-9	110%	94	-	100%	102	-8	108%
Totaal	1.583	1.073	-	68%	870	-	55%	1.022	-	65%

Tabel 5: Samenvatting bezetting, bezettingsgraad en tekort op elk dagdeel in 2024

2033		werkdag	tekort	bezet.	werkdag	tekort	bezet.	zaterdag	tekort	bezet.
Gebied/garage	Cap	middag	100%	graad	nacht	100%	graad	middag	100%	graad
2 garages	270	102	-	38%	0	-	0%	86	-	32%
Centrum-noord	39	76	-37	194%	32	-	81%	65	-26	168%
Centrum-zuid	36	44	-8	121%	19	-	53%	36	-	99%
Oost 1	133	221	-88	166%	176	-43	132%	217	-84	163%
Noordoost	271	173	-	64%	194	-	72%	176	-	65%
West	268	200	-	74%	223	-	83%	232	-	87%
Oost 2	124	274	-150	221%	187	-63	151%	226	-102	182%
Zuid	66	195	-129	296%	138	-72	209%	195	-129	295%
Zuidwest	94	102	-8	109%	94	0	101%	103	-9	109%
Totaal	1.301	1.387	-86	107%	1.063	-	82%	1.336	-35	103%

Tabel 6: Samenvatting bezetting, bezettingsgraad en tekort op elk dagdeel in 2033

2033		Tekort werkdagmiddag			Tekort werkdagnacht			Tekort zaterdagmiddag		
Gebied/garage	Cap	85%	90%	100%	85%	90%	100%	85%	90%	100%
2 garages	270	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Centrum-noord	39	-43	-41	-37	-	-	-	-32	-30	-26
Centrum-zuid	36	-13	-11	-8	-	-	-	-5	-3	-
Oost 1	133	-108	-101	-88	-63	-56	-43	-104	-98	-84
Noordoost	271	-	-	-	-	-	-	-	-	-
West	268	-	-	-	-	-	-	-4	-	-
Oost 2	124	-168	-162	-150	-81	-75	-63	-121	-115	-102
Zuid	66	-139	-136	-129	-82	-79	-72	-139	-135	-129
Zuidwest	94	-22	-18	-8	-15	-10	0	-23	-18	-9
Totaal	1.301	-281	-216	-86	-	-	-	-230	-165	-35

Tabel 7: Tekort aan parkeerplaatsen op elk dagdeel in relatie tot de grenswaarde voor de parkeerdruk van 85%, 90% en 100%

Zoals aangegeven in bovenstaande Tabel 6, worden de meeste deelgebieden drukker. De werkdagmiddag is de drukste dag, met een gemiddelde bezettingsgraad van 107%. Tabel 7 geeft het aantal tekort aan parkeerplaatsen weer voor de grenswaarde van een parkeerdruk van 85%, 90% en 100%. Op het drukste dagdeel (de werkdagmiddag) is het tekort tussen de 86 ppl (voor 100% bezettingsgraad) en 281 ppl (voor 85% bezettingsgraad).

5.3 Scenario 2

Voor scenario 2 zijn de toekomstige ontwikkelingen gekozen die de hoogste impact leveren op de parkeerdruk van het centrum. Onderstaande Tabel 8 geeft de ontwikkelingen weer en de bijbehorende parkeerplaatsen die vervallen. De volgende tabel laat de mutatie in parkeercapaciteit zien per deelgebied.

Ontwikkelingen	ppl te vervallen	Huidige bezetting		
		werkdag middag	werkdag nacht	zaterdag middag
Het huidige MOC-terrein en huidige Fixit-terrein Optie A	74 ppl	64 ppl	43 ppl	64 ppl
Het huidige Wagenerf terrein	77 ppl	60 ppl	33 ppl	64 ppl
Sporthal de Vliethorst met het Van der Haarplein - Optie C	30 ppl	29 ppl	17 ppl	14 ppl
Sir Winston Churchillplein / Raadhuislaan	91 ppl	45 ppl	17 ppl	45 ppl
Kruispuntkerk - transformatie bestaand gebouw in een Cultuurcentrum	0 ppl	-	-	-
Nieuw appartementsgebouw naast de Kruispuntkerk	0 ppl	-	-	-
Huidige ALDI in de Schoolstraat	0 ppl	-	-	-
Huidig Gemeentehuis met een nieuwe bibliotheek	0 ppl	-	-	-
Huidige bibliotheek	0 ppl	-	-	-
Herinrichting openbare ruimte Raadhuislaan (tgv riool)	18 ppl	13 ppl	8 ppl	13 ppl
Herinrichting openbare ruimte Treubplein	22 ppl	22 ppl	10 ppl	22 ppl
Totaal	312 ppl	233 ppl	128 ppl	222 ppl

Tabel 8: Programma opgenomen bij scenario 2

Gebied/garage	Cap 2024	Mutatie	Cap 2033
2 garages (AH en Dirk v/d Broek)	270	0	270
Centrum-noord	61	-22	39
Centrum-zuid	36	0	36
Oost 1	242	-109	133
Noordoost	271	0	271
West	268	0	268
Oost 2	201	-77	124
Zuid	140	-104	36
Zuidwest	94	0	94
Totaal	1.583	-312	1.271

Tabel 9: Mutatie in capaciteit bij scenario 2

2024	werkdag			werkdag			zaterdag			
Gebied/garage	Cap	middag	tekort 100%	bezet. graad	nacht	tekort 100%	bezet. graad	middag	tekort 100%	bezet. graad
2 garages	270	102	-	38%	0	-	0%	86	-	32%
Centrum-noord	61	62	-1	102%	23	-	38%	52	-	85%
Centrum-zuid	36	40	-4	111%	17	-	47%	32	-	89%
Oost 1	242	160	-	66%	148	-	61%	155	-	64%
Noordoost	271	158	-	58%	188	-	69%	163	-	60%
West	268	206	-	77%	220	-	82%	228	-	85%
Oost 2	201	145	-	72%	101	-	50%	112	-	55%
Zuid	140	97	-	69%	79	-	56%	94	-	67%
Zuidwest	94	103	-9	110%	94	-	100%	102	-8	108%
Totaal	1.583	1.073	-	68%	870	-	55%	1.022	-	65%

Tabel 10: Samenvatting bezetting, bezettingsgraad en tekort op elk dagdeel in 2024

2033	werkdag			werkdag			zaterdag			
Gebied/garage	Cap	middag	tekort	bezet. graad	nacht	tekort	bezet. graad	middag	tekort	bezet. graad
2 garages	270	102	-	38%	0	-	0%	86	-	32%
Centrum-noord	39	78	-39	200%	32	-	83%	69	-30	178%
Centrum-zuid	36	43	-7	120%	19	-	53%	36	-	99%
Oost 1	133	226	-93	170%	177	-44	133%	225	-92	169%
Noordoost	271	176	-	65%	195	-	72%	181	-	67%
West	268	201	-	75%	223	-	83%	234	-	87%
Oost 2	124	256	-132	206%	187	-63	151%	207	-83	167%
Zuid	36	190	-154	527%	138	-102	384%	195	-159	541%
Zuidwest	94	102	-8	109%	94	0	101%	103	-9	109%
Totaal	1.271	1.374	-103	108%	1.065	-	84%	1.335	-64	105%

Tabel 11: Samenvatting bezetting, bezettingsgraad en tekort op elk dagdeel in 2033

2033		Tekort werkdagmiddag			Tekort werkdagnacht			Tekort zaterdagmiddag		
Gebied/garage	Cap	85%	90%	100%	85%	90%	100%	85%	90%	100%
2 garages	270	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Centrum-noord	78	-45	-43	-39	-	-	-	-36	-34	-30
Centrum-zuid	43	-13	-11	-7	-	-	-	-5	-3	-
Oost 1	226	-113	-106	-93	-64	-57	-44	-112	-106	-92
Noordoost	176	-	-	-	-	-	-	-	-	-
West	201	-	-	-	-	-	-	-6	-	-
Oost 2	256	-151	-144	-132	-81	-75	-63	-102	-95	-83
Zuid	190	-159	-157	-154	-108	-106	-102	-164	-162	-159
Zuidwest	102	-22	-18	-8	-15	-10	0	-23	-18	-9
Totaal	1.374	-294	-230	-103	-	-	-	-254	-191	-64

Tabel 12: Tekort aan parkeerplaatsen op elk dagdeel in relatie tot de grenswaarde voor de parkeerdruk van 85%, 90% en 100%

Zoals aangegeven in bovenstaande Tabel 11, worden de meeste deelgebieden drukker. De werkdagmiddag is de drukste dag, met een gemiddelde bezettingsgraad van 108%. Tabel 12 geeft het aantal tekort aan parkeerplaatsen weer voor de grenswaarde van een parkeerdruk van 85%, 90% en 100%. Op het drukste dagdeel (de werkdagmiddag) is het tekort tussen de 103 ppl (voor 100% bezettingsgraad) en 294 ppl (voor 85% bezettingsgraad).

5.4 Vergelijking scenario's 1 en 2

Tabel 13 vergelijkt de twee scenario's. Hier liggen keuzes voor de gemeente zoals het benutten van de bestaande parkeercapaciteit: in hoeverre en in welke mate wil de gemeente straks de bestaande (overgebleven) parkeercapaciteit (en daarmee de beschikbare openbare ruimte) benutten om het ontstane parkeervraagstuk op te lossen. Wil (en kan) de gemeente de parkeercapaciteit van de parkeergarages benutten om een deel van de parkeeropgave op te lossen? Wil de gemeente de parkeercapaciteit in omliggende woonbuurten benutten? Het volgende hoofdstuk geeft een samenvatting en licht oplossingen toe.

2024 – 2033	werkdagmiddag			werkdagnacht			zaterdagmiddag		
Gebied / garage	2024	2033 Scen1	2033 Scen2	2024	2033 Scen1	2033 Scen2	2024	2033 Scen1	2033 Scen2
2 garages	38%	38%	38%	0%	0%	0%	32%	32%	32%
Centrum-noord	102%	194%	200%	38%	81%	83%	85%	168%	178%
Centrum-zuid	111%	121%	120%	47%	53%	53%	89%	99%	99%
Oost 1	66%	166%	170%	61%	132%	133%	64%	163%	169%
Noordoost	58%	64%	65%	69%	72%	72%	60%	65%	67%
West	77%	75%	75%	82%	83%	83%	85%	87%	87%
Oost 2	72%	221%	206%	50%	151%	151%	55%	182%	167%
Zuid	69%	296%	527%	56%	209%	384%	67%	295%	541%
Zuidwest	110%	109%	109%	100%	100%	101%	108%	109%	109%
Totaal	68%	107%	108%	55%	82%	84%	65%	103%	105%

Tabel 13: Vergelijking bezettingsgraad tussen 2024 en de 2 scenario's in 2033

6. Samenvattend: een opgave voor parkeren

Dit hoofdstuk vat de opgave voor parkeren in het centrum van Voorschoten samen als gevolg van de Ontwikkelvisie Centrum. Op basis van de conclusies is een advies opgesteld hoe gemeente Voorschoten deze opgave kan aanpakken. Dit advies bevat een strategie op hoofdlijnen, een tal van oplossingsrichtingen, maar ook enkele dilemma's die geslecht moeten worden om te komen tot een integrale aanpak voor parkeren.

6.1 Conclusie

Naar aanleiding van de Ontwikkelvisie Centrum worden in Voorschoten op verschillende plekken in het centrum ontwikkelingen gerealiseerd. Met het realiseren van deze ontwikkelingen worden ca 280 tot 310 parkeerplaatsen opgeheven en verdwijnen functies. Ook komen er nieuwe functies en programma's bij. Hierdoor ontstaat een opgave op het gebied van parkeren.

Wanneer ontwikkelaars en initiatiefnemers alleen de parkeervraag voor de nieuwe functies oplossen en niet de te verdwijnen parkeerplaatsen compenseren, moeten de huidige parkeerders (die nu gebruik maken van de toekomstige te vervallen parkeerplaatsen als gevolg van de toekomstige ontwikkeling) parkeren op overgebleven parkeercapaciteit in het centrum. Hierdoor kunnen deze huidige parkeerders hun auto mogelijk niet meer kwijt op de huidige locaties. Hierbij kan opgemerkt worden dat bezoekers van het centrum niet per se met de auto hoeven te komen. De parkeerdruk neemt enkel toe als je verder niets doet.

Daarnaast verandert ook de parkeerdruk in het centrum wanneer parkeerplaatsen vervallen bij herinrichting van de openbare ruimte, zoals op de Raadhuislaan en het Treubplein. Daarnaast verandert ook de parkeerdruk in het centrum wanneer de Voorstraat autoluw gemaakt zou worden. Door het afwentelen van deze parkeervraag (extra parkeerdruk) ontstaat een verhoging van de parkeerdruk in het dorpscentrum en de straten rond het centrum en komt de bereikbaarheid en leefbaarheid hier onder druk. Dus niet alleen in het centrum maar ook in de straten rondom het centrum. Dit brengt mogelijk onwenselijke situaties met zich mee.

Uit de resultaten van deze studie, zoals gepresenteerd in deze rapportage, mag geconcludeerd worden dat er in het centrum van Voorschoten te weinig parkeerruimte is om de geplande ontwikkelingen, zoals beschreven in de Ontwikkelvisie, te realiseren. Hierbij is ervan uitgegaan dat bij ontwikkelingen alleen aan de eigen parkeervraag wordt voldaan en op te heffen parkeerplaatsen niet teruggebracht worden. In de meeste gebieden komt de verhouding tussen beschikbare capaciteit en parkeerders namelijk boven de 100%, met een gemiddelde bezettingsgraad van 116%.

De gemeente Voorschoten moet daarom keuzes maken op het gebied van parkeren. Dit moet leiden tot een parkeerstrategie om de ontwikkelingen te kunnen realiseren in de mate en wijze waarop ze nu zijn omschreven staan in de Ontwikkelvisie Centrum. En om daarbij de bereikbaarheid en leefbaarheid in het centrum op een aanvaardbaar niveau te houden. Op dit moment is er nog onvoldoende koers en zijn er nog onvoldoende passende kaders hoe sturend de gemeente Voorschoten met haar

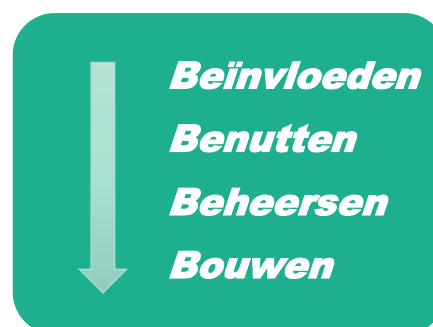
parkeerbeleid voor het centrum om wenst te gaan. Tenminste wanneer de gemeente daadwerkelijk de geplande opgaves wil vervullen in de Ontwikkelvisie.

In het parkeerbeleid moet worden uitgewerkt welke instrumenten de gemeente wil gaan in zetten om het parkeren zodanig te organiseren, dat er een juiste balans ontstaat tussen de veranderende parkeervraag en de aangeboden parkeercapaciteit. In paragraaf 6.3 staat een opsomming van mogelijke oplossingsrichtingen op basis waarvan de gemeente dit aangepaste parkeerbeleid kan gaan formuleren en vaststellen.

6.2 Strategie

Het aangepaste parkeerbeleid voor het centrum moet ertoe leiden dat het aanbod aan parkeervoorzieningen in evenwicht is met de vraag. Hierbij moet een balans gevonden worden tussen enerzijds het belang van (auto)mobiliteit en parkeren en anderzijds belangen als leefbaarheid, groen, sociale cohesie, economie en de woningbouwopgave. Een geleidelijke transitie naar meer sturend parkeerbeleid is voor de realisatie van de Ontwikkelvisie Centrum noodzakelijk om de juiste parkeerder op de juiste plek te laten parkeren en eventuele parkeeroverlast zo veel mogelijk te voorkomen.

De geleidelijke transitie van parkeren en het sturen van de juiste doelgroep naar de juiste parkeerplek vertaalt zich naar een bepaalde volgorde van hoe parkeeroplossingen per gebied worden ingezet. Hiervoor kan het 4B-principe worden toegepast. De benadering van de 4B's is een werkwijze die ervoor zorgt dat er zuinig met middelen en openbare ruimte omgegaan wordt. Hierin worden parkeeroplossingen en bijbehorende toepassingsmaatregelen ingezet volgens de volgende principes: eerst Beïnvloeden, dan Benutten, waar nodig Beheersen en pas als laatste (bij)Bouwen.



Allereerst wordt gekeken of met **beïnvloedingsmaatregelen** de focus op het naar beneden brengen van het aantal geparkeerde auto's gerealiseerd kan worden. Dit kan bijvoorbeeld door alternatieven voor de auto te promoten en mobiliteitsgedrag te beïnvloeden. Hierin speelt ook communicatie een grote rol, in combinatie met het aanbieden van goede alternatieven (voor vervoer). Vervolgens wordt met **benuttingsmaatregelen** gekeken naar het beter benutten van bestaande parkeercapaciteit: Waar kan een extra parkeervraag opgelost worden door het benutten van bestaande parkeercapaciteit van parkeergarages en private parkeerplekken? In een poging om de huidige parkeercapaciteit maximaal te benutten, komt altijd het principe van beheersen om de hoek kijken. Met **beheersmaatregelen** als gereguleerd parkeren kan beter gestuurd worden op het autogebruik. Hiermee wordt de juiste parkeerdoelgroep naar de voor deze groep bestemde parkeercapaciteit gestuurd. In de volgorde van de laatste plaats gekozen om parkeerplaatsen bij te **bouwen**, naast het realiseren van de benodigde parkeercapaciteit binnen nieuwe ontwikkelingen. Dit gebeurt dan zoveel mogelijk geclusterd en op vooraf aangewezen locaties, waarbij de schaarse openbare ruimte zoveel mogelijk wordt ontzien.

6.3 Oplossingsrichtingen

Parkeren oplossen binnen bestaande ontwikkeling

Als eerste moet de gemeente de keuze maken of de parkeervraag van de te verdwijnen parkeerplaatsen (door toedoen van de ontwikkelingen, zoals weer gegeven in de Ontwikkelvisie

Centrum) opgelost moet gaan worden binnen de ontwikkeling zelf of in de directe nabije omgeving. Dit betekent dat binnen de nieuwe ontwikkelingen naast de eigen parkeervraag (POET) ook de huidige parkeervraag opgelost moet gaan worden. Dit heeft als voordeel dat er geen extra parkeerdruk ontstaat op de overgebleven huidige parkeerplaatsen. Het is echter aannemelijk dat dit een uitdaging is binnen het ruimtebeslag van de ontwikkeling. Ook kan dit betekenen dat de ontwikkeling te kostbaar wordt, waardoor de haalbaarheid onder druk komt te staan. Er is in het huidige parkeerbeleid van gemeente Voorschoten niet in detail omschreven hoe om te gaan met huidige parkeerplaatsen die vervallen als gevolg van een ontwikkeling.

Beïnvloeden van parkeervraag

Gemeente Voorschoten zet in op een mobiliteitstransitie: het stimuleren van een modal-shift naar meer duurzame vervoerswijzen (STOMP-principe). Hiermee wordt het centrum aantrekkelijker, met een hogere verblijfskwaliteit. In de analyses in deze rapportage (en de uitkomsten daarvan) is geen rekening gehouden met een vermindering van het autobezit en autogebruik door toedoen van deze mobiliteitstransitie en daarmee het verlagen van de parkeervraag.

Fietsparkeren

Met het vastleggen van fietsparkeernormen moeten met de nieuwe ontwikkelingen voldoende, nieuwe fietsparkeerplaatsen worden aangelegd binnen de ontwikkelingen. Het aanleggen van excellente fietsparkeervoorzieningen dragen bij aan de gewenste mobiliteitstransitie en zullen metertijd een positieve invloed hebben op het gebruik van meer duurzame vervoerswijzen. In het huidige parkeerbeleid van de gemeente is echter niet opgenomen dat het aanleggen van voldoende fietsparkeervoorzieningen bij nieuwe ontwikkelingen van invloed mag zijn op het aantal aan te leggen autoparkeervoorzieningen.

Beter benutten van bestaande parkeercapaciteit

Door de huidige parkeervraag van de te verdwijnen parkeercapaciteit af te wentelen op de parkeerplaatsen in de omgeving wordt de overgebleven parkeercapaciteit benut. De vraag is echter of dit een wenselijk uitgangspunt is. Ten eerste is de overgebleven parkeercapaciteit niet toereikend (zie 6.1). Ten tweede moet de gemeente een standpunt innemen of het wenselijk is dat de overgebleven parkeercapaciteit meer bezet gaat worden. Dit met het oogpunt op leefbaarheid (hogere parkeerdruk), verkeersveiligheid (zoekverkeer), doorstroming en economische aantrekkelijkheid van het centrum. Daarbij moet worden bepaald tot welke maximum bezettingsgraad de bestaande parkeercapaciteit benut mag worden (bijvoorbeeld 85 of verhogen naar 90%).

Een andere mogelijkheid is dat een deel van de parkeervraag voor bepaalde doelgroepen wordt opgevangen door het benutten van parkeerplaatsen of terreinen buiten het centrum. Hier komen met name doelgroepen voor in aanmerking, die een langere loopafstand van parkeerplaats tot bestemming verdragen, zoals werknemers en langparkerende bezoekers. Het is momenteel niet duidelijk of er voldoende (geschikte) parkeerplaatsen zijn die hiervoor in aanmerking komen. Daarbij komt ook dat parkeerregulering noodzakelijk zal zijn om deze doelgroepen ook daadwerkelijk te sturen naar parkeerplekken op afstand.

Uit de bezettingscijfers van de huidige parkeergarages (onder de Albert Heijn en onder de Dirk vd Broek) blijkt dat daar op bepaalde momenten overcapaciteit is. Hoewel de gemeente geen zeggenschap heeft over deze private parkeerplekken, adviseren wij om de mogelijkheden voor beter benutten van deze garages te onderzoeken.

Beheersmaatregelen

Met het sturen van doelgroepen is parkeerregulering noodzakelijk. Gemeente Voorschoten heeft momenteel geen kaders waarbinnen het uitwerken van een bepaalde vorm van parkeerregulering mogelijk is. De eerste vraag die gesteld moet worden, is of de gemeente bereid is om verdere parkeerregulering in te zetten om daarmee meer grip te krijgen op de toekomstige parkeersituatie. Daarna moeten keuzes inzichtelijk worden gemaakt op het gebied van beleid (welke doelgroepen sturen we en met welke maatregelen?), organisatie, financiën, draagvlak en communicatie.

Bijbouwen van parkeercapaciteit (mogelijk met bovenwijkse voorziening)

De gemeente kan er ook voor kiezen om extra capaciteit te bouwen, bijvoorbeeld op een centrale parkeerlocatie in het centrum of door middel van een bovenwijkse parkeervoorziening. Dit kan mogelijk opgepakt worden in samenwerking met ontwikkelaars. Het voordeel van deze optie, waarbij een centrale of bovenwijkse parkeervoorziening wordt gebouwd, is dat de bezetting van het bestaande parkeerareaal in het centrum laag kan blijven. Dit draagt bij aan de doelstellingen om gebruik te maken van de openbare ruimte voor lopen, fietsen en klimaatmaatregelen (Parkeerbeleid Voorschoten 2024).

6.4 Dilemma's

Om te komen tot aanvullend parkeerbeleid voor het centrum van Voorschoten en een daarbij passende strategie zijn er een aantal dilemma's die opgelost moeten worden als nadere uitwerking van deze studie.

Afwijken van het uitgangspunt POET

Het uitgangspunt is dat ontwikkelaars de gehele parkeervraag (ook het bezoekersaandeel) binnen een ontwikkeling realiseren. Als dit uitgangspunt bij een ontwikkeling niet past, zoals bij de Kruispuntkerk, komt een dilemma voor: hoe gaat de gemeente om met de afwijking van het uitgangspunt? Welke regels moeten bij dergelijke ontwikkelingen worden toegepast? Voor welke projecten mag het college dit doen, en voor welke niet? Hoe kan het college gemotiveerd afwijken besluiten zonder dat alle andere ontwikkelaars zich ook gaan beroepen op een vergelijkbare behandeling?

Oplossen van te vervallen capaciteit door ontwikkelaars

Om de impact op de overgebleven parkeercapaciteit te verminderen moeten de ontwikkelaars in de toekomstige ontwikkelingen verantwoordelijk worden voor het compenseren van de huidig aanwezige parkeerplaatsen die worden verwijderd door toedoen van een ontwikkeling. De door de ontwikkelaars aan te leggen parkeerplaatsen moeten in dat geval (deels) openbaar en toegankelijk zijn voor iedereen, en niet exclusief voor de doelgroep van de ontwikkeling. De parkeerplaatsen die worden aangelegd ter compensatie moeten bruikbaar blijven door de huidige parkeerders.

Wanneer de ontwikkelaars de capaciteit van te verdwijnen parkeerterreinen binnen hun ontwikkelingen oplossen, dan moet de gemeente ook denken aan de volgende vragen:

- Moeten alle parkeerplaatsen die komen te vervallen vanwege de ontwikkeling worden gecompenseerd of alleen de hoogste bezetting daarvan?
- Van welke bezetting wordt dan uitgegaan en hoe wordt omgegaan met de 85% bezetting? Deze bezetting wordt als de hoogst aanvaardbare parkeerdruk gezien.

Voorbeeld:

In het Burgemeester v/d Haarplein zijn er 54 parkeerplaatsen. Bij optie C komen 30 parkeerplaatsen te vervallen. De bezetting, die is voortgekomen uit een eenmalig onderzoek in 2024, van deze parkeerplaatsen verschilt per dagdeel: 29 parkeerders op de werkdagmiddag, 17 op de werkdagnacht en 14 op de zaterdagmiddag.

In dit voorbeeld, hoeveel parkeerplaatsen moet de ontwikkelaar compenseren?

1. Het aantal parkeerplaatsen dat komt te vervallen: 30 ppl
2. De hoogste bezetting van de parkeerplaatsen die komen te vervallen: 29 ppl (op de werkdagmiddag)

- De verplichting om de bestaande parkeercapaciteit, die verdwijnt door toedoen van een nieuwe ontwikkeling, te compenseren binnen een ontwikkeling, betekent hogere kosten. Dit kan gevolgen hebben voor de (financiële) haalbaarheid van een ontwikkeling.
- Het compenseren van de te verdwijnen parkeerplaatsen binnen de ontwikkeling kost ruimte en zorgt voor een aanzuigende werking van autoverkeer naar verschillende locaties in het hart van het centrumgebied. Is de wens van de gemeente dat extra capaciteit binnen het centrumgebied bijgebouwd wordt? Of wil de gemeente liever meer capaciteit aan de rand om daarmee het centrum autoluw te houden?

Benutten van de bestaande parkeercapaciteit

Benutten van bestaande capaciteit is één van de mogelijke oplossingen voor de parkeeropgave van de Ontwikkelvisie Centrum. De gemeente heeft hierbij drie opties, die aanvullend aan elkaar zijn:

1. Uit tabel 13 blijkt dat voor bewoners in avond en nacht de parkeerdruk niet hoger is dan 85%. Voor werknemers en bezoekers van het centrum zijn de werkdag- en zaterdagmiddag van belang. Op deze dagdelen kan de gemeente deze twee doelgroepen de bestaande (overgebleven) parkeercapaciteit in het centrum en de schil laten benutten (oftewel verder belasten). Hierbij horen een aantal vragen:
 - Kiest de gemeente ervoor om de autobereikbaarheid van het centrum voor werknemers en bezoekers te faciliteren?
 - Als dit wenselijk is, hoeveel van deze parkeercapaciteit (tot welke grenswaarde) wil de gemeente benutten?
 - En door welke doelgroepen (bewoners, bezoekers van het centrum of werknemers)?
 - Met inachtneming dat bij een bezettingsgraad boven de 85% de parkeersituatie als druk wordt ervaren en het zoekverkeer toeneemt (zie hoofdstuk 2.2).
2. Wil (en kan) de gemeente de parkeercapaciteit van de huidige parkeergarages benutten om een deel van parkeeropgave op te lossen? Hiervoor moet de gemeente met private partijen tot overeenstemming komen.
3. Wil de gemeente de parkeercapaciteit in omliggende woonbuurten benutten ten bate van functies in het centrum? Dan kan parkeren in deze buurten als druk worden ervaren. Ook kan de loopafstand niet ideaal zijn als de parkeerders, die het dorpscentrum bezoeken of boodschappen gaan doen, verder in deze buurten parkeren.

Parkeervoorzieningen ontwikkelen op afstand

Wil de gemeente Voorschoten bepaalde doelgroepen sturen om meer op afstand te parkeren? Zo ja, welke dan? Denk hier bijvoorbeeld aan werknemers en langparkerende bezoekers. Zijn er bestaande terreinen of gebieden die kunnen worden gebruikt om op afstand te parkeren?

Bouwen

Een volgende oplossing kan zijn het bijbouwen van extra parkeercapaciteit om de veranderende parkeervraag op te lossen. Dit kan bijvoorbeeld verspreid aan de randen van het centrum of centrale (gebouwde) parkeervoorziening. Hierbij komt een nieuwe opgave op de gemeente af: wie initieert, wie financiert, wie exploiteert en beheert?

Bijlage 1 Beschrijving van mogelijk toekomstige ontwikkelingen in het kader van de Ontwikkelvisie Centrum in Voorschoten

Werkwijze

Zoals aangegeven in hoofdstuk 3 is een onderzoek uitgevoerd in april 2024 om de bezettingsgraad van het parkeren te bepalen, inclusief het motief van de parkeerder. De getallen uit dit eenmalige onderzoek door Trajan (in opdracht van de gemeente) zijn in de hierna volgende berekeningen meegenomen. Hierbij moet opgemerkt worden dat de uitkomst een indicatie geeft en niet de exacte uitkomst hoeft te zijn.

De scenario's van de toekomstige ontwikkelingen in deze studie zijn in Q3 van 2024 bepaald, als optie. Het is mogelijk dat sommige scenario's, niet (meer) overeenkomen met bijvoorbeeld huidig genomen besluiten of uitgangspunten.

1. Het MOC-terrein en Fixit-terrein en de gemeentewerf (UB)

1.1 Huidige situatie

Dit plangebied beschikt over een terrein van ca. 0,9 hectare met daarop het Uitvoerend bedrijf (gemeentewerf), inclusief een milieustraat en 2 openbare parkeerterreinen (MOC en Fixit) met in totaal 74 openbare parkeerplaatsen.

Huidige parkeervoorziening

74 openbare ppl; 46 op het MOC-terrein en 28 op het Fixit-terrein.

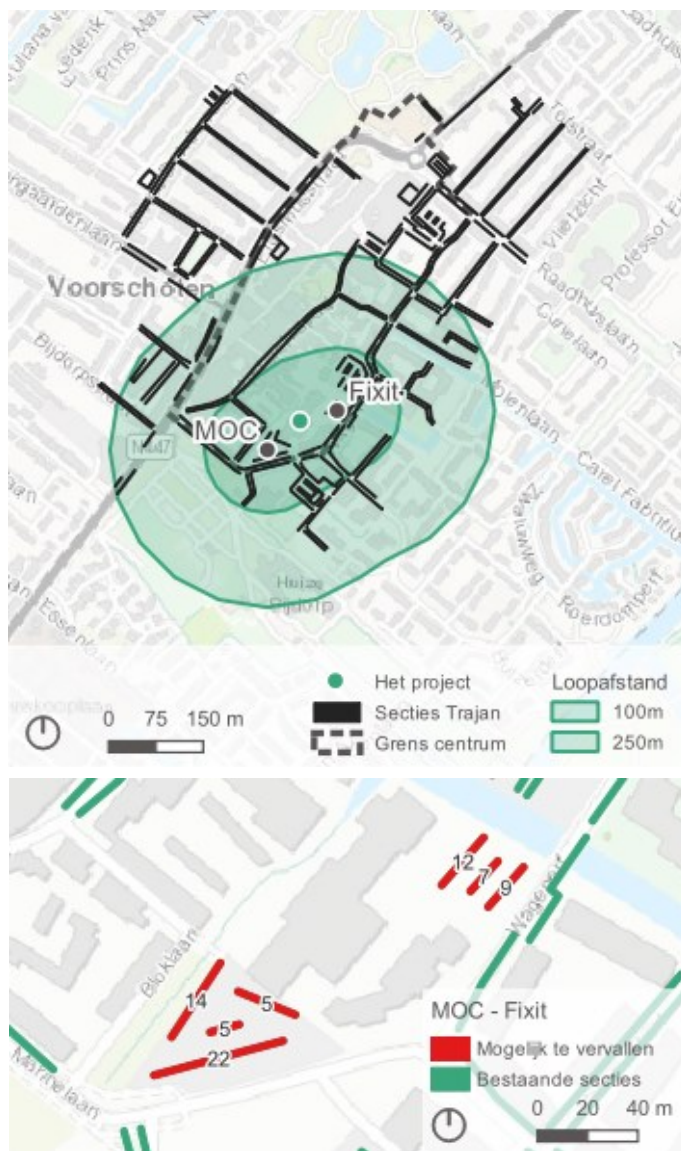
Om na te gaan hoe momenteel de werkzame ambtenaren op de gemeentewerf gebruik maken van het MOC parkeerterrein heeft de gemeente Voorschoten een intern onderzoek uitgevoerd. Hieruit blijkt dat 13 medewerkers de auto gebruiken en 28 de fiets. Voor een dergelijke functie (Bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief) is het bezoekers percentage in de autoparkeernormen van CROW 5%, wat resulteert in 0,7 ppl (naar boven afgerond 1 ppl) meer. Er zijn dus 14 ppl te salderen als deze functie verdwijnt. Fietsvoorzieningen kunnen niet worden gesaldeerd (zie paragraaf 2.2).

Vervoermiddel	Aantal
Auto	13
Motor	2
Fiets	28
OV	0

Tabel 14: Vervoermiddelen gebruikt door werkzame ambtenaren op gemeentewerf

Werkwijze

Op deze locatie wordt in deze studie uitgegaan van 2 ontwikkelmogelijkheden (zie optie A en B in de aanstaande paragrafen 1.2 en 1.3), beide met alleen toekomstige woonfuncties. Bij beide opties zullen de parkeerterreinen worden opgeheven. De twee parkeerterreinen liggen aan de tegenovergestelde



uiteinden van het plangebied. Vanwege de grootte van het plangebied, wordt de impact van deze ontwikkeling vanaf de parkeerterreinen bepaald. Daarom heeft het gebied waarmee de loopafstanden zijn aangeduid in de kaart hierboven een ovale vorm.

De nieuwe noodzakelijke parkeerplaatsen voor de mogelijk toekomstige ontwikkeling moeten binnen een straal van 100m voor bewoners en 250m voor bezoekers gerealiseerd worden. Om de huidige bezetting van de te vervallen parkeercapaciteit zo dicht mogelijk bij de parkeerterreinen op te lossen, wordt deze (modelmatig) verdeeld over de resterende parkeercapaciteit binnen 100m loopafstand van beide parkeerterreinen.

1.2 Optie A: Uitvoerend Bedrijf (gemeentewerf) blijft op de huidige plek

Parkeereis van de ontwikkeling

Nieuw programma

Bij deze optie wordt het huidige Uitvoerend Bedrijf (gemeentewerf) gerenoveerd. Hetzelfde gebouw blijft staan met hetzelfde programma, maar zonder een milieustraat.

Het mogelijk toekomstige programma in deze optie bestaat uit 38 nieuwe appartementen (woningen), waarvan 15 appartementen op het Fixit-terrein komen en 23 op het MOC-terrein. In de onderstaande Tabel 15 is het programma verdeeld in woontypes en zijn de passende parkeernormen aangegeven.

NIEUW Programma	Functie - volgens nota parkeernormen	aantal	eenheid	AUTO			FIETS		
				Totaal	Vast.	Bez.	Totaal	Vast.	Bez.
30% sociale huur	Huur, appartement, sociale huur, < 75 m ² bvo	13	woning	0,3	0,2	0,1	4	3	1
35% middenhuur	Huur, appartement, vrije sector, 75-100 m ² bvo	13	woning	0,3	0,2	0,1	4	3	1
35% vrije segment	Koop, appartement, 75- 100 m ² bvo	12	woning	0,7	0,6	0,1	4	3	1

Tabel 15: Nieuw toekomstig woningbouw programma bij optie A van het MOC-terrein en Fixit-terrein en de bijbehorende auto- en fietsparkeernormen

Parkeerbehoefte bij de nieuwe woonfuncties

De onderstaande tabellen laten de normatieve en gelijktijdige parkeerbehoefte zien voor de fiets en de auto. Voor de fiets zijn er 152 ppl normatief nodig (Tabel 16). De gelijktijdige fietsparkeerbehoefte is 131 ppl op de werkdagavond (Tabel 17). Voor de auto zijn er 16 ppl normatief nodig (Tabel 16), maar 14 ppl gelijktijdig, ook op de werkdagavond (Tabel 18). De getallen in de tabellen zijn afgerond.

	Fiets	Auto
Bewoners	114	12
Bezoekers bewoners	38	4
Totaal	152	16

Tabel 16: Normatieve fiets- en autoparkeerbehoefte bij optie A van het MOC-terrein en Fixit-terrein

De onderbouwing van tabel 16 is weergegeven in tabel 17 en tabel 18:

Fietsparkeren										
Doelgroep	Werkdag Ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop-avond	vrijdag middag	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Bewoners	68	68	103	114	91	80	80	86	91	86
Bezoekers bewoners	15	19	29	0	27	23	38	38	38	34
Totaal	84	87	131	114	118	103	118	124	129	120

Tabel 17: Gelijktijdige fietsparkeerbehoefte bij optie A van het MOC-terrein en Fixit-terrein

Autoparkeren										
Doelgroep	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop-avond	vrijdag middag	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Bewoners	7	7	11	12	10	9	9	9	10	9
Bezoekers bewoners	2	2	3	0	3	2	4	4	4	3
Totaal	9	9	14	12	13	11	12	13	14	13

Tabel 18: Gelijktijdige autoparkeerbehoefte bij optie A van het MOC-terrein en Fixit-terrein

Impact op de bestaande autoparkeerplaatsen op MOC- en Fixit terrein

Mutatie openbare parkeervoorzieningen

Capaciteit te vervallen: 74 openbare ppl (46 ppl MOC-terrein en 28 ppl Fixit-terrein)

Rest capaciteit in openbare parkeerterreinen: 0 ppl

Met het vervallen van de 74 parkeerplaatsen, als het MOC en Fixit terrein wordt ingevuld met woningbouw, moet een alternatieve locatie of oplossing worden gevonden voor de huidige parkeerders op het MOC- en Fixit-terrein. Uitgaande van het eenmalig uitgevoerde bezettingsonderzoek, betreft dit in totaal 64 parkeerders (zie Tabel 19 en Tabel 20). Deze parkeerders zijn *modelmatig* toegewezen aan de resterende parkeercapaciteit in de omgeving, zoals aangegeven in Tabel 21.

	Capaciteit	werkdag	werkdag	Zaterdag
		middag	nacht	Middag
		4-4-2024	4-4-2024	13-4-2024
MOC-terrein	46	43	32	41
Fixit-terrein	28	21	11	23
Totaal	74	64	43	64

Tabel 19: Huidige bezetting per dagdeel op het MOC-terrein en Fixit-terrein bij optie A

	werkdag	werkdag	werkdag	werkdag	werkdag	zaterdag	zaterdag	zaterdag	zaterdag
	middag	middag	middag	middag	nacht	middag	middag	middag	middag
	Totaal	Bewon.	Bezoek	Werkend	Bewon.	Totaal	Bewon	Bezoek	Werkend
MOC-terrein	43	13	5	25	32	41	17	22	2
Fixit-terrein	21	6	4	11	11	23	11	10	2
Totaal	64	19	9	36	43	64	28	32	4

Tabel 20: Huidige bezetting per parkeermotief op het MOC-terrein en Fixit-terrein bij optie A

Salderen

Omdat er bij deze optie geen functies verdwijnen, wordt er geen parkeervraag gesaldeerd.

Resultaat parkeerbalans

De nieuwe functies genereren een gelijktijdige parkeervraag van 14 autoparkeerplaatsen en 152 fietsparkeerplaatsen. Deze parkeervraag wordt binnen de ontwikkeling opgelost. Met het realiseren van de woningbouw verdwijnen er 74 parkeerplaatsen. Deze worden, uitgaande van een eenmalig onderzoek van Trajan, bezet door maximaal 64 parkeerders. Omdat er geen functies verdwijnen, wordt geen bestaande parkeerbehoefte gesaldeerd. Deze parkeervraag van 64 parkeerders moet worden opgelost binnen de loopafstand van de huidige parkeerplekken. Hoe dit modelmatig verdeeld wordt, is terug te zien in Tabel 21. De getallen in de tabellen zijn afgerond.

Gebied/garage	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop- avond	vrijdag middag	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Garage	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Centrum-noord	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Centrum-zuid	0	2	0	1	0	0	0	2	0	0
Oost 1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Noordoost	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
West	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Oost 2	0	37	0	25	0	0	0	37	0	0
Zuid	0	26	0	17	0	0	0	26	0	0
Zuidwest	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	0	64	0	43	0	0	0	64	0	0

Tabel 21: Gelijktijdige bezetting per dagdeel per gebied bij optie A van het MOC-terrein en Fixit-terrein

In gebruik te nemen: 2030

1.3 Optie B: Uitvoerend bedrijf (gemeentewerf) komt op een andere locatie

Parkeereis van de ontwikkeling

Nieuw programma

Bij deze optie wordt het huidige Uitvoerend Bedrijf (gemeentewerf) verplaatst naar een andere locatie buiten het centrum gebied. Het mogelijk toekomstige programma in deze optie bestaat uit 115 nieuwe woningen, waarvan 6 eengezinswoningen (grondgebonden) en 109 appartementen. In de onderstaande Tabel 22 is het programma verdeeld in woontypes en zijn de passende parkeernormen aangegeven.

NIEUW Programma	Functie - norm	Aantal	eenheid	AUTO			FIETS		
				Totaal	Vast.	Bez.	Totaal	Vast.	Bez.
30% sociale huur	Huur, appartement, sociale huur, < 75 m ² bvo	33	woning	0,3	0,2	0,1	4	3	1
35% middenhuur	Huur, appartement, vrije sector, 75-100 m ² bvo	38	woning	0,3	0,2	0,1	4	3	1
35% vrije segment	Koop, appartement, 75-100 m ² bvo	38	woning	0,7	0,6	0,1	4	3	1
eengezinswoningen (grondgebonden)	Koop, huis, tussen/hoek	6	woning	0,8	0,7	0,1	4	3	1

Tabel 22: Nieuw toekomstig woningbouwprogramma bij optie B van het MOC-terrein en Fixit-terrein en de bijbehorende auto- en fietsparkeernormen

Parkeerbehoefte bij de nieuwe woonfuncties

De onderstaande tabellen laten de normatieve en gelijktijdige parkeerbehoefte zien voor de fiets en de auto. Voor de fiets zijn er 460 ppl normatief nodig (Tabel 23). De gelijktijdige fietsparkeerbehoefte is 397 ppl op de werkdag avond (Tabel 24). Voor de auto zijn er 53 ppl normatief nodig (Tabel 23), maar 46 ppl gelijktijdig, ook op de werkdagavond (Tabel 25). De getallen in de tabellen zijn afgerond.

	Fiets	Auto
Bewoners	345	41
Bezoekers bewoners	115	12
Totaal	460	53

Tabel 23: Normatieve fiets- en autoparkeerbehoefte bij optie B van het MOC-terrein en Fixit-terrein

De onderbouwing van tabel 23 is weergegeven in tabel 24 en tabel 25:

Fietsparkeren										
Doelgroep	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop-avond	vrijdag middag	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Bewoners	207	207	311	345	276	242	242	259	276	259
Bezoekers bewoners	46	58	86	0	81	69	115	115	115	104
Totaal	253	265	397	345	357	311	357	374	391	362

Tabel 24: Gelijktijdige fietsparkeerbehoefte bij optie B van het MOC-terrein en Fixit-terrein

Autoparkeren										
Doelgroep	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop-avond	vrijdag middag	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Bewoners	25	25	37	41	33	29	29	31	33	31
Bezoekers bewoners	5	6	9	0	8	7	12	12	12	10
Totaal	29	30	46	41	41	36	40	42	44	41

Tabel 25: Gelijktijdige autoparkeerbehoefte bij optie B van het MOC-terrein en Fixit-terrein

Impact op bestaande autoparkeerplaatsen

Mutatie openbare parkeervoorzieningen

Capaciteit te vervallen: 74 openbare ppl (46 MOC en 28 Fixit)

Rest capaciteit in parkeerterreinen: 0 ppl

Met het vervallen van de 74 parkeerplaatsen op het Fixit en MOC terrein moet een alternatieve locatie worden gevonden voor de huidige parkeerders op het MOC- en Fixit-terrein. Uitgaande van het eenmalige parkeerbezettingsonderzoek van Trajan in april 2024, betreft dit in totaal 64 parkeerders (zie Tabel 26 en Tabel 27). Deze parkeerders zijn *modelmatig* toegewezen aan de resterende parkeercapaciteit in de omgeving, zoals aangegeven in Tabel 30.

		werkdag middag	werkdag nacht	Zaterdag Middag
	Capaciteit	4-4-2024	4-4-2024	13-4-2024
MOC-terrein	46	43	32	41
Fixit-terrein	28	21	11	23
Totaal	74	64	43	64

Tabel 26: Huidige bezetting per dagdeel op het MOC-terrein en Fixit-terrein bij optie B

	werkdag middag Totaal	werkdag middag Bewon.	werkdag middag Bezoek	werkdag middag Werkend	werkdag nacht Bewon.	zaterdag middag Totaal	zaterdag middag Bewon.	zaterdag middag Bezoek	zaterdag middag Werkend
MOC-terrein	43	13	5	25	32	41	17	22	2
Fixit-terrein	21	6	4	11	11	23	11	10	2
Totaal	64	19	9	36	43	64	28	32	4

Tabel 27: Huidige bezetting per dagdeel bij optie B van het MOC-terrein en Fixit-terrein

Salderen

De huidige functie van het Uitvoerend bedrijf is als volgt te salderen:

Programma te salderen	Aantal	Eenheid
het Uitvoerend Bedrijf: Kantoorwerkplekken	-285	m2 bvo
het Uitvoerend Bedrijf: Garage	-180	m2 bvo
het Uitvoerend Bedrijf: Opslag materieel en materiaal	-363	m2 bvo
het Uitvoerend Bedrijf: Magazijn klein materiaal	-52	m2 bvo
het Uitvoerend Bedrijf: Facilitaire ruimten, zoals keuken, kantine, toiletten en doucheruimten	-390	m2 bvo
het Uitvoerend Bedrijf: stallingen	-601	m2 bvo

Tabel 28: Te salderen programma van het huidige Uitvoerend bedrijf (gemeentewerf) dat wordt verplaatst

Zoals aangegeven in Tabel 29 maken de werkzame ambtenaren op de te salderen functies van het huidige Uitvoerend bedrijf (gemeentewerf) gebruik van 13 ppl in de op te heven parkeerterreinen. Als we daar 1 ppl voor bezoekers bij optellen (naar boven afgerond 5% voor bezoekers – zoals aangegeven in de CROW kerncijfers), komen we op een totaal van 14 te salderen ppl.

Doelgroep	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop- avond	vrijdag middag	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Personeel	-13	-13	0	0	0	-13	0	0	0	0
Bezoekers	-1	-1	0	0	0	-1	0	0	0	0
Totaal	-14	-14	0	0	0	-14	0	0	0	0

Tabel 29: Te salderen autoparkeerplaatsen per dagdeel bij optie B van het MOC-terrein en Fixit-terrein

Resultaat parkeerbalans

De nieuwe functies genereren een gelijktijdige parkeervraag van 46 autoparkeerplaatsen en 397 fietsparkeerplaatsen. Deze parkeervraag wordt binnen de ontwikkeling opgelost. Met het realiseren van de woningbouw verdwijnen er 74 parkeerplaatsen. Deze worden momenteel bezet door maximaal 64 parkeerders. Met het verdwijnen van het Uitvoerend bedrijf vermindert deze parkeervraag met 14 parkeerders (saldering – zie Tabel 29) op de werkdagmiddag. Op de werkdagmiddag moet de overgebleven parkeervraag van 50 parkeerders worden opgelost/ondergebracht op de overgebleven parkeercapaciteit in de omgeving. Op de zaterdagmiddag moet de parkeervraag van 64 parkeerders

worden opgelost binnen de loopafstand van de huidige parkeerplekken (zie Tabel 30). De getallen in de tabellen zijn afgerond.

Gebied/garage	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop- avond	vrijdag middag	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Garage	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Centrum-noord	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Centrum-zuid	0	1	0	1	0	0	0	2	0	0
Oost 1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Noordoost	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
West	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Oost 2	0	29	0	25	0	0	0	37	0	0
Zuid	0	20	0	17	0	0	0	26	0	0
Zuidwest	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	0	50	0	43	0	0	0	64	0	0

Tabel 30: Gelijktijdige bezetting per dagdeel per gebied bij optie B van het MOC-terrein en Fixit-terrein

In gebruik te nemen: 2030

2. Het Wagenerf terrein

2.1 Huidige situatie

Het Wagenerf terrein bestaat in zijn geheel uit een openbaar parkeerterrein. Er zijn in dit gebied geen functies aanwezig die komen te vervallen. De oude functie zijn immers langer dan 5 jaar geleden al vervallen en daarmee wordt er niet meer gesaldeerd.

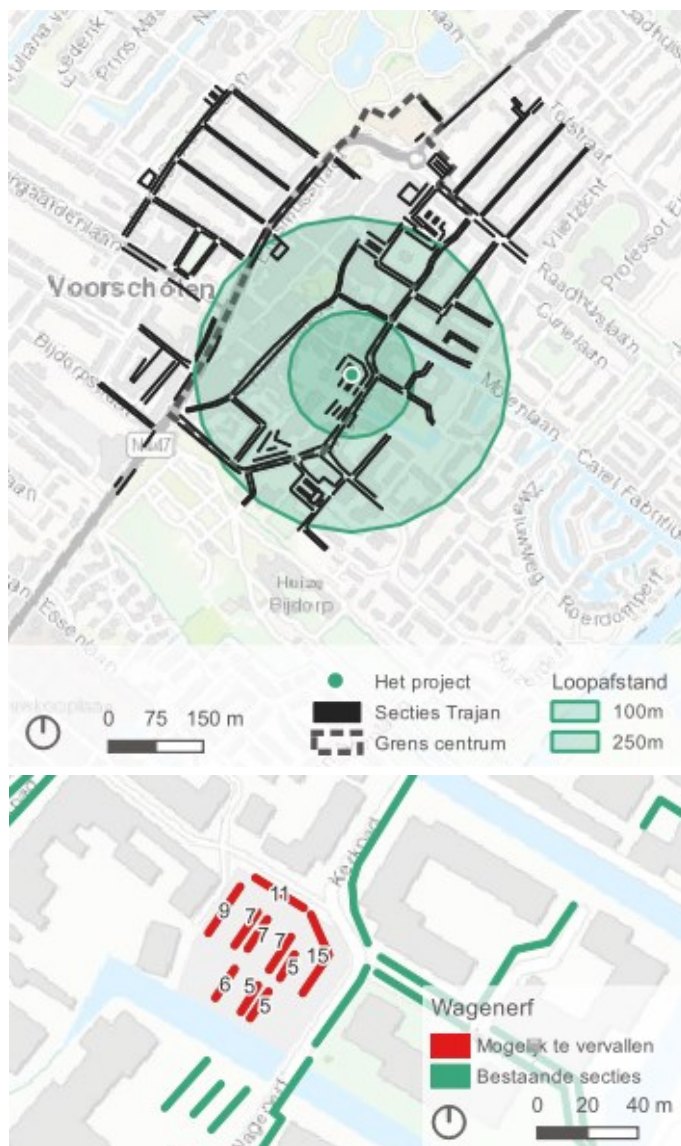
Huidige parkeervoorziening

77 openbare ppl (Wagenerf terrein).

Werkwijze

In deze studie is de aanname gedaan dat op deze locatie 1 ontwikkelmogelijkheid is met alleen woonfuncties. Bij deze ontwikkeling zal het parkeerterrein worden opgeheven.

De benodigde nieuwe parkeerplaatsen voor deze mogelijk toekomstige ontwikkeling moet binnen een straal van 100m voor bewoners en 250m voor bezoekers gerealiseerd worden. Om de huidige bezetting van de te vervallen capaciteit zo dicht mogelijk bij de parkeerterreinen op te lossen, wordt deze (modelmatig) verdeeld over de resterende capaciteit binnen 100m loopafstand van beide parkeerterreinen.



2.2 Mogelijk toekomstige ontwikkelingen voor het Wagenerf terrein

Parkeereis van de mogelijk toekomstige ontwikkeling

Nieuw programma

Het mogelijk toekomstige programma in deze optie bestaat uit 34 nieuwe woningen, waarvan 24 appartementen en 10 eengezinswoningen van 100m² en groter (geïntegreerd in 1 gebouw). In de onderstaande Tabel 31 is het programma verdeeld in woontypes en zijn de passende parkeernormen aangegeven.

NIEUW Programma	Functie - norm	Aantal	eenheid	AUTO			FIETS		
				Totaal	Vast.	Bez.	Totaal	Vast.	Bez.
30% sociale huur	Huur, appartement, sociale huur, < 75 m ² bvo	8	woning	0,3	0,2	0,1	4	3	1
35% middenhuur	Huur, appartement, vrije sector, 75-100 m ² bvo	8	woning	0,3	0,2	0,1	4	3	1
35% vrije segment	Koop, appartement, > 100 m ² bvo	8	woning	0,8	0,7	0,1	4	3	1
eengezinswoningen van 100m ² en groter	Koop, huis, tussen/hoek	10	woning	0,8	0,7	0,1	4	3	1

Tabel 31: Mogelijk nieuw woningbouwprogramma voor op het Wagenerf terrein en de bijbehorende auto- en fietsparkeernormen

Parkeerbehoefte nieuwe functies

De onderstaande tabellen laten de normatieve en gelijktijdige parkeerbehoefte zien voor de fiets en de auto. Voor de fiets zijn er 136 ppl normatief nodig (Tabel 32). De gelijktijdige fietsparkeerbehoefte is 117 ppl op de werkdagavond (Tabel 33). Voor de auto zijn er 19 ppl normatief nodig (Tabel 32), maar 17 ppl gelijktijdig, ook op de werkdagavond (Tabel 34). De getallen in de tabellen zijn afgerond.

	Fiets	Auto
Bewoners	102	16
Bezoekers bewoners	34	3
Totaal	136	19

Tabel 32: Normatieve fiets- en autoparkeerbehoefte voor het Wagenerf terrein

De onderbouwing van tabel 32 is hierna weergegeven in tabel 33 en tabel 34:

Fietsparkeren										
Doelgroep	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop-avond	vrijdag middag	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Bewoners	61	61	92	102	82	71	71	77	82	77
Bezoekers bewoners	14	17	26	0	24	20	34	34	34	31
Totaal	75	78	117	102	105	92	105	111	116	107

Tabel 33: Gelijktijdige fietsparkeerbehoefte voor het Wagenerf terrein

Autoparkeren										
Doelgroep	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop-avond	vrijdag middag	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Bewoners	9	9	14	16	13	11	11	12	13	12
Bezoekers bewoners	1	2	3	0	2	2	3	3	3	3
Totaal	11	11	17	16	15	13	14	15	16	15

Tabel 34: Gelijktijdige autoparkeerbehoefte voor het Wagenerf terrein

Impact op bestaande autoparkeerplaatsen

Mutatie in openbare parkeervoorzieningen

Capaciteit te vervallen: 77 ppl (Wagenerf terrein)

Rest capaciteit in parkeerterreinen: 0 ppl

Met het vervallen van de 77 parkeerplaatsen, als op het gehele Wagenerf terrein woningbouw wordt ontwikkeld, moet een alternatieve locatie worden gevonden voor de huidige parkeerders op het Wagenerf terrein. Op basis van het eenmalige bezettingsonderzoek door Trajan in april 2024 betreft

dit in totaal 60 parkeerders op de werkdagmiddag, 33 op de werkdagnacht en 64 op de zaterdagmiddag (zie Tabel 35 en Tabel 36). Deze parkeerders zijn *modelmatig* toegewezen aan de resterende parkeercapaciteit in de omgeving, zoals aangegeven in Tabel 37.

	werkdag middag	werkdag nacht	zaterdag middag
Capaciteit	4-4-2024	4-4-2024	13-4-2024
	77	60	33
			64

Tabel 35: Huidige bezetting per dagdeel op het Wagenerf terrein

werkdag middag	werkdag middag	Werkdag Middag	werkdag middag	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag middag	zaterdag middag	zaterdag middag
Totaal	Bewon.	Bezoek	Werkend	Bewon.	Totaal	Bewon	Bezoek	Werkend
60	11	26	23	33	64	21	41	2

Tabel 36: Huidige bezetting per parkeermotief op het Wagenerf terrein

Salderen

Omdat er bij deze ontwikkeling geen functies verdwijnen, wordt er geen parkeervraag gesaldeerd.

Resultaat parkeerbalans

De nieuwe functies genereren een gelijktijdige parkeervraag van 17 autoparkeerplaatsen en 117 fietsparkeerplaatsen. Deze parkeervraag wordt binnen de ontwikkeling opgelost. Met het realiseren van de woningbouw verdwijnen er 77 parkeerplaatsen. Uitgaande van het eenmalige onderzoek van Trajan in april 2024, worden deze momenteel bezet door maximaal 64 parkeerders. Omdat er geen functies verdwijnen, wordt geen bestaande parkeerbehoefte gesaldeerd. Deze parkeervraag van 64 parkeerders moet worden opgelost binnen de loopafstand van de huidige parkeerplekken. Hoe dit modelmatig verdeeld wordt, is terug te zien in Tabel 37. De getallen in de tabellen zijn afgerond.

Gebied/garage	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop- avond	vrijdag middag	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Garage	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Centrum-noord	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Centrum-zuid	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Oost 1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Noordoost	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
West	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Oost 2	0	15	0	8	0	0	0	16	0	0
Zuid	0	45	0	25	0	0	0	48	0	0
Zuidwest	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	0	60	0	33	0	0	0	64	0	0

Tabel 37: Gelijktijdige bezetting per dagdeel per gebied voor het Wagenerf terrein

In gebruik te nemen: 2030

3. Sporthal de Vliethorst met het Burgemeester van der Haarplein

3.1 Huidige situatie

Het plangebied beschikt momenteel over de verouderde sporthal de Vliethorst, met daarbij een openbaar parkeerterrein op het Burgemeester van der Haarplein.

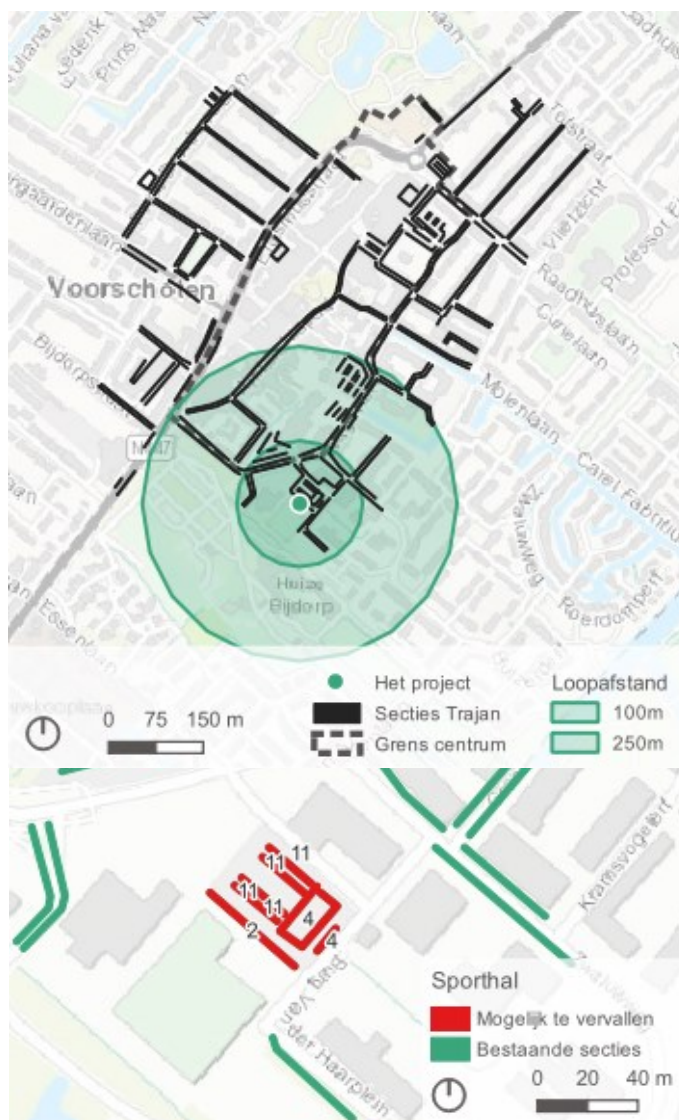
Huidige parkeervoorziening op het Burgemeester vd Haarplein

54 openbare ppl (op Burg, v/d Haarplein)

Werkwijze

In deze studie is ervan uitgegaan dat op deze locatie 3 ontwikkelmogelijkheden zijn (optie A, B en C, aanstaande paragrafen 3.2, 3.3 en 3.4). Alle mogelijk toekomstige ontwikkelingen zijn woonfuncties. Bij opties B en C vervalt (deels) de parkeercapaciteit.

De nieuwe parkeerplaatsen voor de mogelijk toekomstige ontwikkelingen moeten binnen een straal van 100m voor bewoners en 250m voor bezoekers gerealiseerd worden. Om de huidige bezetting van de te vervallen capaciteit zo dicht mogelijk bij de parkeerterreinen op te lossen, wordt deze (modelmatig) verdeeld over de resterende capaciteit binnen 100m loopafstand van beide parkeerterreinen.



3.2 Optie A: Sporthal blijft op huidige plek

Parkeereis van de ontwikkeling

Nieuw programma

Bij deze optie wordt de huidige, verouderde sporthal de Vliethorst gerenoveerd of vernieuwd, met hetzelfde programma en dezelfde oppervlakte. De sporthal blijft op de huidige locatie in dezelfde vorm, met dezelfde grootte. In dit gebied zijn er geen andere functies aanwezig die komen te vervallen. Er worden bij deze optie geen nieuwe functies gerealiseerd.

Parkeerbehoefte nieuwe functies

Omdat er geen nieuwe functies worden gerealiseerd, komt er geen parkeerbehoefte bij.

Impact op bestaande autoparkeerplaatsen

Mutatie in openbare parkeervoorzieningen

Het huidige parkeerterrein blijft.

Salderen

Omdat er bij deze ontwikkeling geen functies verdwijnen, wordt er geen parkeervraag gesaldeerd.

Resultaat parkeerbalans

Er zijn bij deze optie geen nieuwe functies, geen functies die vervallen en geen verandering in parkeercapaciteit. Er is daarom geen impact op de bestaande parkeercapaciteit.

In gebruik te nemen: 2028

3.3 Optie B: Sporthal wordt verplaatst buiten het centrum en er worden 11 openbare parkeerplaatsen opgeheven

Parkeereis van de mogelijk toekomstige ontwikkeling

Nieuw programma

Bij optie B wordt de huidige, verouderde sporthal de Vliethorst verplaatst naar een locatie buiten het centrum. Het mogelijk toekomstige programma in deze optie bestaat uit 45 nieuwe appartementen (woningen). In de onderstaande Tabel 38 is het programma verdeeld in woontypes en zijn de passende parkeernormen aangegeven.

NIEUW Programma	Functie - norm	Aantal	eenheid	AUTO			FIETS		
				Totaal	Vast.	Bez.	Totaal	Vast.	Bez.
30% sociale huur	Huur, appartement, sociale huur, < 75 m ² bvo	15	woning	0,3	0,2	0,1	4	3	1
35% middenhuur	Huur, appartement, vrije sector, 75-100 m ² bvo	15	woning	0,3	0,2	0,1	4	3	1
35% vrije segment	Koop, huis, tussen/hoek	15	woning	0,8	0,7	0,1	4	3	1

Tabel 38: Mogelijk nieuw programma voor de ontwikkeling op het Burg. v/d Haarplein en de bijbehorende auto- en fietsparkeernormen

Parkeerbehoefte bij de nieuwe woonfuncties

De onderstaande tabellen laten de normatieve en gelijktijdige parkeerbehoefte zien voor de fiets en de auto. Voor de fiets zijn er 180 ppl normatief nodig (Tabel 39). De gelijktijdige fietsparkeerbehoefte is 155 ppl op de werkdagavond (Tabel 40). Voor de auto zijn er 21 ppl normatief nodig (Tabel 39), maar 18 ppl gelijktijdig, ook op de werkdagavond (Tabel 41). De getallen in de tabellen zijn afgerond.

	Fiets	Auto
Bewoners	135	17
Bezoekers bewoners	45	5
Totaal	180	21

Tabel 39: Normatieve fiets- en autoparkeerbehoefte voor de ontwikkeling op het Burg. v/d Haarplein

De onderbouwing van tabel 39 is hierna weergegeven in tabel 40 en tabel 41:

Fietsparkeren										
Doelgroep	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop-avond	vrijdag middag	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Bewoners	81	81	122	135	108	95	95	101	108	101
Bezoekers bewoners	18	23	34	0	32	27	45	45	45	41
Totaal	99	104	155	135	140	122	140	146	153	142

Tabel 40: Gelijktijdige fietsparkeerbehoefte voor de ontwikkeling op het Burg. v/d Haarplein

Autoparkeren										
Doelgroep	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop-avond	vrijdag middag	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Bewoners	10	10	15	17	13	12	12	12	13	12
Bezoekers bewoners	2	2	3	0	3	3	5	5	5	4
Totaal	12	12	18	17	16	14	16	17	18	16

Tabel 41: Gelijktijdige autoparkeerbehoefte bij optie B op het Burg. v/d Haarplein

Mogelijke impact op bestaande autoparkeerplaatsen

Mutatie in openbare parkeervoorzieningen

Capaciteit te vervallen: 11 openbare ppl

Rest capaciteit in parkeerterreinen: 43 openbare ppl

Met het vervallen van de 11 parkeerplaatsen moet een alternatieve locatie worden gevonden voor de huidige parkeerders op het Burgemeester v/d Haarplein. Omdat de bezetting, op basis van het eenmalige bezettingsonderzoek van Trajan in april 2024, op alle dagdelen boven 11 parkeerplaatsen is, betreft dit in totaal 11 parkeerders (zie Tabel 42 en Tabel 43). Deze parkeerders zijn *modelmatig* toegewezen aan de resterende parkeercapaciteit in de omgeving, zoals aangegeven in Tabel 46.

	werkdag middag	werkdag nacht	zaterdag middag
Capaciteit	4-4-2024	4-4-2024	13-4-2024
	54	29	17
			14

Tabel 42: Huidige bezetting per dagdeel op het Burg. v/d Haarplein

werkdag middag	werkdag middag	Werkdag Middag	werkdag middag	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag middag	zaterdag middag	zaterdag middag
Totaal	Bewon.	Bezoek	Werkend	Bewon.	Totaal	Bewon	Bezoek	Werkend
29	7	7	15	17	14	6	7	1

Tabel 43: Huidige bezetting per parkeermotief op het Burg. v/d Haarplein

Salderen

De huidige functie van de sporthal de Vliethorst is als volgt te salderen. De getallen in de tabellen zijn afgerond.

Programma te salderen	Functie - norm	Aantal	eenheid	Totaal	Vast.	Bez.
Sporthal de Vliethorst	Sporthal	-1600	m ² bvo	1,2	0,048	1,152

Tabel 44: Te salderen programma van sporthal die wordt verplaatst en de bijbehorende autoparkeernormen

Doelgroep	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop-avond	vrijdag middag	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Personeel	-0,4	-0,4	-1	0	-1	-0,3	-1	-1	-1	-1
Bezoekers	-9	-9	-18	0	-18	-7	-18	-18	-18	-14
Totaal	-10	-10	-19	0	-19	-8	-19	-19	-19	-14

Tabel 45: Autoparkeerplaatsen te salderen per dagdeel bij de ontwikkeling op het Burg. v/d Haarplein

Resultaat parkeerbalans

De nieuwe functies genereren een gelijktijdige parkeervraag van 18 autoparkeerplaatsen en 155 fietsparkeerplaatsen. Deze parkeervraag wordt binnen de ontwikkeling opgelost. Met het realiseren van de woningbouw verdwijnen er 11 parkeerplaatsen. Deze worden momenteel volledig bezet, op basis van het eenmalige bezettingsonderzoek van Trajan in april 2024.

Met het verdwijnen van de sporthal de Vliethorst wijzigt de in de omgeving toe te wijzen parkeervraag als volgt (op basis van het eenmalige bezettingsonderzoek):

- Op de werkdagmiddag is deze parkeervraag verminderd met 10 parkeerders (saldering – zie Tabel 45). Op dit dagdeel moet de overgebleven parkeervraag van 1 parkeerder worden opgelost/ondergebracht op de overgebleven parkeercapaciteit in de omgeving.
- Op de werkdagnacht zijn er geen parkeerplaatsen te salderen. Op dit dagdeel moet de parkeervraag van 11 parkeerders worden opgelost/ondergebracht op de overgebleven parkeercapaciteit in de omgeving.
- Op de zaterdagmiddag zijn er 19 parkeerplaatsen te salderen, dus een overschot van 8 parkeerders ten opzichte van de parkeerplaatsen die vervallen. Op dit dagdeel wordt de parkeervraag van de overgebleven parkeercapaciteit in de omgeving verminderd door 8 parkeerders

Hoe dit modelmatig verdeeld wordt, is terug te zien in Tabel 46. De getallen in de tabellen zijn afgerond.

Gebied/garage	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop-avond	vrijdag middag	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Garage	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Centrum-noord	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Centrum-zuid	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Oost 1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Noordoost	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
West	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Oost 2	0	1	0	11	0	0	0	-8	0	0
Zuid	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Zuidwest	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	0	1	0	11	0	0	0	-8	0	0

Tabel 46: Gelijktijdige bezetting per dagdeel per gebied bij de ontwikkeling op het Burg. v/d Haarplein

In gebruik te nemen: 2030

3.4 Optie C: Sporthal wordt verplaatst buiten het centrum en er worden 30 openbare parkeerplaatsen opgeheven

Parkeereis van de mogelijk toekomstige ontwikkeling

Nieuw programma

Bij deze optie wordt de huidige, verouderde sporthal de Vliethorst verplaatst naar een locatie buiten het centrum. Het mogelijk toekomstige programma in deze optie bestaat uit 84 nieuwe appartementen (woningen). In de onderstaande Tabel 47 is het programma verdeeld in woontypes en zijn de passende parkeernormen aangegeven.

NIEUW Programma	Functie - norm	Aantal	eenheid	AUTO			FIETS		
				Totaal	Vast.	Bez.	Totaal	Vast.	Bez.
30% sociale huur	Huur, appartement, sociale huur, < 75 m ² bvo	28	woning	0,3	0,2	0,1	4	3	1
35% middenhuur	Huur, appartement, vrije sector, 75-100 m ² bvo	28	woning	0,3	0,2	0,1	4	3	1
35% vrije segment	Koop, appartement, > 100 m ² bvo	28	woning	0,8	0,7	0,1	4	3	1

Tabel 47: Nieuw programma met 84 appartementen en de bijbehorende auto- en fietsparkeernormen

Parkeerbehoefte nieuwe woonfuncties

De onderstaande tabellen laten de normatieve en gelijktijdige parkeerbehoefte zien voor de fiets en de auto. Voor de fiets zijn 336 ppl normatief nodig (Tabel 48). De gelijktijdige fietsparkeerbehoefte is 290 ppl op de werkdagavond (Tabel 49). Voor de auto zijn 39 ppl normatief nodig (Tabel 48), maar 34 ppl gelijktijdig, ook op de werkdagavond (Tabel 50). De getallen in de tabellen zijn afgerond.

	Fiets	Auto
Bewoners	252	31
Bezoekers bewoners	84	8
Totaal	336	39

Tabel 48: Normatieve fiets- en autoparkeerbehoefte voor de ontwikkeling op het Burg. v/d Haarplein

De onderbouwing van tabel 48 is weergegeven in tabel 49 en tabel 50:

Fietsparkeren										
Doelgroep	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop-avond	vrijdag middag	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Bewoners	151	151	227	252	202	176	176	189	202	189
Bezoekers bewoners	34	42	63	0	59	50	84	84	84	76
Totaal	185	193	290	252	260	227	260	273	286	265

Tabel 49: Gelijktijdige fietsparkeerbehoefte voor de ontwikkeling op het Burg. v/d Haarplein

Autoparkeren										
Doelgroep	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop-avond	vrijdag middag	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Bewoners	18	18	28	31	25	22	22	23	25	23
Bezoekers bewoners	3	4	6	0	6	5	8	8	8	8
Totaal	22	23	34	31	31	27	30	32	33	31

Tabel 50: Gelijktijdige autoparkeerbehoefte bij optie B op het Burg. v/d Haarplein

Impact op bestaande autoparkeerplaatsen

Mutatie in openbare parkeervoorzieningen

Capaciteit te vervallen: 30 openbare ppl

Rest capaciteit in parkeerterreinen: 24 openbare ppl

Met het vervallen van de 30 parkeerplaatsen moet een alternatieve locatie worden gevonden voor de huidige parkeerders op het Burgemeester v/d Haarplein. Uitgaande van het eenmalige bezettingsonderzoek door Trajan in april 2024, betreft dit 29 parkeerplaatsen op de werkdagmiddag, 17 parkeerplaatsen op de werkdagnacht en 14 op de zaterdagmiddag (zie Tabel 51 en Tabel 52). Deze parkeerders zijn *modelmatig* toegewezen aan de resterende parkeercapaciteit in de omgeving, zoals aangegeven in Tabel 55.

	werkdag middag	werkdag nacht	zaterdag middag
Capaciteit	4-4-2024	4-4-2024	13-4-2024
	54	29	17
			14

Tabel 51: Huidige bezetting per dagdeel op het Burg. v/d Haarplein

werkdag middag	werkdag middag	werkdag Middag	werkdag middag	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag middag	zaterdag middag	zaterdag middag
Totaal	Bewon.	Bezoek	Werkend	Bewon.	Totaal	Bewon	Bezoek	Werkend
29	7	7	15	17	14	6	7	1

Tabel 52: Huidige bezetting per parkeermotief op het Burg. v/d Haarplein

Salderen

De huidige functie van de sporthal de Vliethorst is als volgt te salderen. De getallen in de tabellen zijn afgerond.

Programma te salderen	Functie - norm	Aantal	eenheid	Totaal	Vast.	Bez.
Sporthal de Vliethorst	Sporthal	-1600	m ² bvo	1,2	0,048	1,152

Tabel 53: Te salderen programma van sporthal die wordt verplaatst en de bijbehorende autoparkeernormen

Doelgroep	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop- avond	vrijdag middag	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Personeel	-0,4	-0,4	-1	0	-1	-0,3	-1	-1	-1	-0,6
Bezoekers	-9,2	-9,2	-18	0	-18	-7,4	-18	-18	-18	-13,8
Totaal	-9,6	-9,6	-19	0	-19	-8	-19	-19	-19	-14

Tabel 54: Autoparkeerplaatsen te salderen per dagdeel bij de ontwikkeling op het Burg. v/d Haarplein

Resultaat parkeerbalans

De nieuwe functies genereren een gelijktijdige parkeervraag van 34 autoparkeerplaatsen en 290 fietsparkeerplaatsen. Deze parkeervraag wordt binnen de ontwikkeling opgelost. Met het realiseren van de woningbouw verdwijnen er 30 parkeerplaatsen. Uitgaande van het eenmalige bezettingsonderzoek van Trajan in april 2024, worden deze parkeerplaatsen volledig bezet. Met het verdwijnen van de sporthal de Vliethorst wijzigt de in de omgeving toe te wijzen parkeervraag als volgt:

- Op de werkdagmiddag is deze parkeervraag verminderd met 10 parkeerders (afgerond naar boven), zie Tabel 54. Op dit dagdeel moet de overgebleven parkeervraag van 19 parkeerders worden opgelost/ondergebracht op de overgebleven parkeercapaciteit in de omgeving.
- Op de werkdagnacht zijn er geen parkeerplaatsen te salderen. Op dit dagdeel moet de parkeervraag van 17 parkeerders worden opgelost/ondergebracht op de overgebleven parkeercapaciteit in de omgeving.
- Op de zaterdagmiddag zijn er 19 parkeerplaatsen te salderen, maar er is een op te lossen parkeervraag van 14 parkeerders. Er is dus een overschot van 5 parkeerders ten opzichte van de parkeerplaatsen die vervallen. Op dit dagdeel wordt de parkeervraag van de overgebleven parkeercapaciteit in de omgeving verminderd door 5 parkeerders

Hoe dit modelmatig verdeeld wordt, is terug te zien in Tabel 55. De getallen in de tabellen zijn afgerond.

Gebied/garage	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop- avond	vrijdag middag	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Garage	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Centrum-noord	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Centrum-zuid	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Oost 1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Noordoost	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
West	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Oost 2	0	19	0	17	0	0	0	-5	0	0
Zuid	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Zuidwest	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	0	19	0	17	0	0	0	-5	0	0

Tabel 55: Gelijktijdige bezetting per dagdeel per gebied bij de ontwikkeling op het Burg. v/d Haarplein

In gebruik te nemen: 2030

4. Sir Winston Churchillplein/ Raadshuislaan

4.1 Huidige situatie

Het huidige Sir W. Churchillplein beschikt over 1 openbaar parkeerterrein met daarnaast 18 sociale huurwoningen van Woonzorg aan de Raadshuislaan.

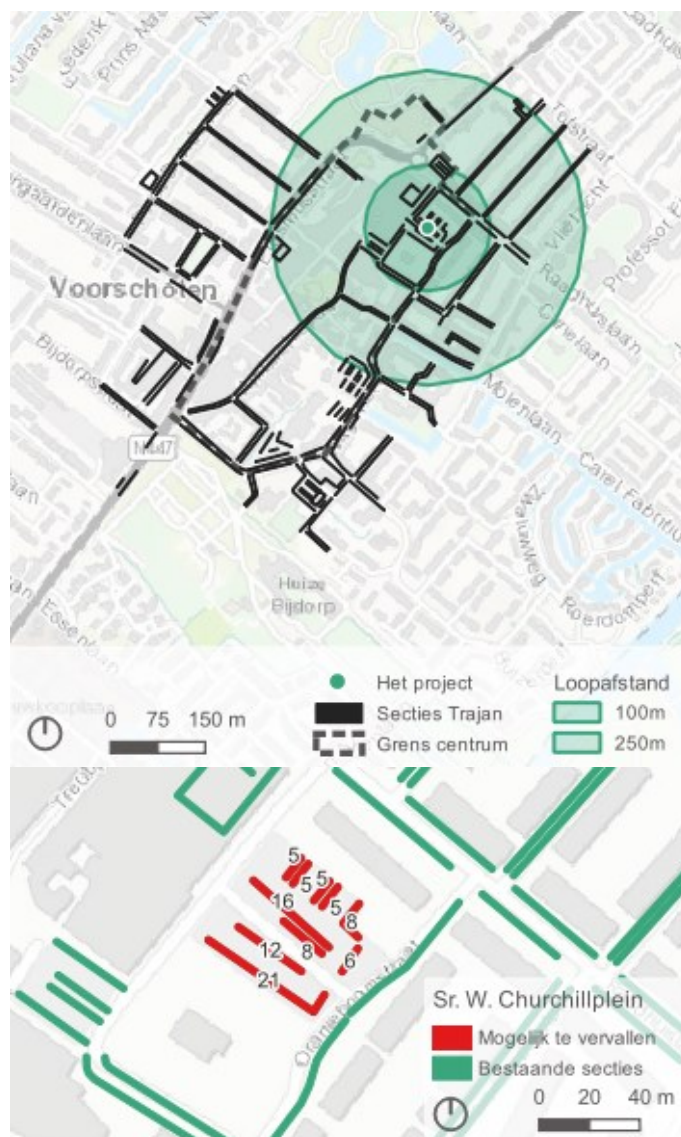
Huidige parkeervoorziening

91 openbare ppl (op het Churchillplein en aan de Churchillweg)

Werkwijze

In deze studie wordt uitgegaan van dat op deze locatie 1 ontwikkelmogelijkheid is met woonfuncties en een supermarkt.

De nieuwe parkeerplaatsen voor de mogelijk toekomstige ontwikkelingen moeten binnen een straal van 100m voor bewoners en 250m voor bezoekers gerealiseerd worden. Om de huidige bezetting van de te vervallen capaciteit zo dicht mogelijk bij de parkeerterreinen op te lossen, wordt deze (modelmatig) verdeeld over de resterende capaciteit binnen 100m loopafstand van beide parkeerterreinen.



4.2 Mogelijk toekomstige ontwikkelingen voor het Churchillplein

Parkeereis van de mogelijk toekomstige ontwikkeling

Nieuw programma

Bij deze optie komen de huidige woningen aan de Raadshuislaan te vervallen. Het mogelijk toekomstige programma in deze optie bestaat uit 75 sociale huurwoningen en een supermarkt van 1.450m² bvo. In de onderstaande Tabel 56 zijn het programma en de passende parkeernormen aangegeven. Een mogelijke ontmoetingsruimte binnen deze ontwikkeling is in deze studie niet meegenomen.

NIEUW				AUTO			FIETS		
Programma	Functie - norm	Aantal	eenheid	Totaal	Vast.	Bez.	Totaal	Vast.	Bez.
100% sociale huur	Huur, appartement, sociale huur, < 75 m ² bvo	75	woning	0,3	0,2	0,1	4	3	1
supermarkt	Fullservice-supermarkt	1.450	m2 bvo	2,1	0,147	1,953	4,3	4,3	0

Tabel 56: Mogelijk nieuw programma met 75 huurwoningen en 1.450m² bvo supermarkt en de bijbehorende auto- en fietsparkeernormen

Parkeerbehoefte voor de toekomstige nieuwe functies

De onderstaande tabellen laten de normatieve en gelijktijdige parkeerbehoefte zien voor de fiets en de auto. Voor de fiets zijn 362 ppl normatief nodig (Tabel 57). De gelijktijdige fietsparkeerbehoefte is 306 ppl op de zaterdagmiddag (Tabel 58). Voor de auto zijn 53 ppl normatief nodig (Tabel 57), maar 49 ppl gelijktijdig op de zaterdagmiddag (Tabel 59). De getallen in de tabellen zijn afgerond.

	Fiets	Auto
Bewoners	225	15
Bezoekers bewoners	75	8
Subtotaal	300	23
Personeel		2
Bezoekers	62	28
Subtotaal	62	30
Totaal	362	53

Tabel 57: Normatieve fiets- en autoparkeerbehoefte voor de ontwikkeling op het Churchillplein

De onderbouwing van tabel 57 is hierna weergegeven in tabel 58 en tabel 59:

Fietsparkeren										
Doelgroep	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop-avond	vrijdag middag	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Bewoners	135	135	203	225	180	158	158	169	180	169
Bezoekers bewoners	30	38	56	0	53	45	75	75	75	68
Subtotaal woonfuncties	165	173	259	225	233	203	233	244	255	236
Subtotaal niet-woonfun.	31	37	25	0	50	50	50	62	25	37
Totaal	196	210	284	225	282	252	282	306	280	274

Tabel 58: Gelijktijdige fietsparkeerbehoefte voor de ontwikkeling op het Churchillplein

Autoparkeren										
Doelgroep	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop-avond	vrijdag middag	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Bewoners	9	9	14	15	12	11	11	11	12	11
Bezoekers bewoners	3	4	6	0	5	5	8	8	8	7
Subtotaal	12	13	19	15	17	15	18	19	20	18
Personeel	1	1	1	0	2	2	2	2	1	1
Bezoekers	14	17	11	0	23	23	23	28	11	17
Subtotaal	15	18	12	0	24	24	24	30	12	18
Totaal	27	31	31	15	42	39	42	49	32	36

Tabel 59: Gelijktijdige autoparkeerbehoefte voor mogelijk nieuwe ontwikkeling op het Churchillplein

Impact op bestaande autoparkeerplaatsen

Mutatie in openbare parkeervoorzieningen

Capaciteit te vervallen: 91 openbare ppl Rest capaciteit in parkeerterreinen: 0 openbare ppl

Met het vervallen van de 91 parkeerplaatsen moet een alternatieve locatie worden gevonden voor de huidige parkeerders op het Churchillplein. Uitgaande van het eenmalige bezettingsonderzoek dat door Trajan is uitgevoerd in april 2024, betreft dit in totaal 45 parkeerders op de werkdagmiddag, 17 op de werkdagnacht en 45 op de zaterdagmiddag (zie Tabel 60 en Tabel 61). Deze parkeerders zijn *modelmatig* toegewezen aan de resterende parkeercapaciteit in de omgeving, zoals aangegeven in Tabel 64.

	donderdag middag	donderdag nacht	zaterdag middag
Capaciteit	4-4-2024	4-4-2024	gemiddeld
	91	45	17
	45	17	45

Tabel 60: Huidige bezetting per dagdeel op het Churchillplein

werkdag middag	werkdag middag	Werkdag Middag	werkdag middag	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag middag	zaterdag middag	zaterdag middag
Totaal	Bewon.	Bezoek	Werkend	Bewon.	Totaal	Bewon	Bezoek	Werkend
45	8	15	22	17	45	12	29	4

Tabel 61: Huidige bezetting per parkeermotief op het Churchillplein

Salderen

De huidige functie van de huidige woningen aan de Raadhuislaan is als volgt te salderen. De getallen in de tabellen zijn afgerond.

Programma te salderen	Functie - norm	Aantal	eenheid	Totaal	Vast.	Bez.
18 sociale – verouderder-huurwoningen van woonzorg	Huur, appartement, sociale huur, 75-100 m ² bvo	-18	woning	0,3	0,2	0,1

Tabel 62: Te salderen programma van 18 sociale huurwoningen aan de Raadhuislaan en de bijbehorende autoparkeernormen

Doelgroep	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop- avond	vrijdag middag	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Bewoners	-2	-2	-3	-4	-3	-3	-3	-3	-3	-3
Bezoekers bewoners	-1	-1	-1	0	-1	-1	-2	-2	-2	-2
Totaal	-3	-3	-5	-4	-4	-4	-4	-5	-5	-4

Tabel 63: Te salderen autoparkeerplaatsen per dagdeel bij de ontwikkeling op het Churchillplein

Resultaat parkeerbalans

De nieuwe woon- en supermarktfuncties genereren een gelijktijdige parkeervraag van 49 autoparkeerplaatsen en 306 fietsparkeerplaatsen. Deze parkeerbehoefte moet binnen de nieuwe toekomstige ontwikkeling worden opgelost.

Met het realiseren van de nieuwe woningen en de supermarkt verdwijnen op het Churchillplein 91 parkeerplaatsen. Deze huidige parkeerplaatsen op het Churchillplein worden, op basis van het

eenmalige bezettingsonderzoek van Trajan, bezet door 45 parkeerders op de werkdagmiddag, 17 op de werkdagnacht en 45 op de zaterdagmiddag (zie Tabel 60). Met het verdwijnen van de 18 sociale huurwoningen aan de Raadhuislaan vermindert deze parkeervraag zoals aangegeven in Tabel 63. De overgebleven parkeervraag moet worden opgelost binnen de loopafstand van de huidige parkeerplekken. Hoe dit modelmatig verdeeld wordt, is terug te zien in Tabel 64. De getallen in de tabel zijn afgerond.

Gebied/garage	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop- avond	vrijdag middag	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Garage	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Centrum-noord	0	4	0	1	0	0	0	4	0	0
Centrum-zuid	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Oost 1	0	31	0	10	0	0	0	29	0	0
Noordoost	0	7	0	2	0	0	0	7	0	0
West	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Oost 2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Zuid	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Zuidwest	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	0	42	0	13	0	0	0	41	0	0

Tabel 64: Gelijktijdige bezetting per dagdeel per gebied bij de ontwikkeling op het Churchillplein

In gebruik te nemen: 2027 / 2028

Bij de bezettingsgraden die uit het onderzoek van april 2024 komen, is de parkeerdruk op vrijdagen niet meegenomen. De ervaring leert dat op vrijdagen de bezetting op onder meer het Churchillplein 100% is. Dit heeft grotendeels te maken met de wekelijkse markt die plaatsvindt in de Voorstraat.

Door de herinrichtingswerkzaamheden aan de Raadhuislaan, Voorstraat en Treubplein zullen daar parkeerplaatsen verdwijnen. Het is de verwachting dat deze in de omgeving zullen worden opgevangen. Een logische locatie voor het grootste deel van de nieuwe parkeervraag lijkt vooralsnog het Churchillplein te zijn. Hierdoor zal de parkeerdruk hier naar verwachting gaan stijgen t.o.v. de meting die in 2024 is gedaan.

5. Kruispuntkerk transformatie bestaand gebouw

5.1 Huidige situatie

Dit plangebied beschikt over 1 kerk met 430 zitplaatsen en 1 aanliggende (pastorie) woning.

In de huidige situatie wordt er 2 keer per zondagochtend een dienst gehouden, waarbij de kerk bijna volledig bezet is. Verder worden er enkele keren per maand feesten gegeven of een bijeenkomst gehouden.

Huidige parkeervoorziening kerk

Geen huidige parkeervoorziening.

Werkwijze

Op deze locatie wordt de huidige kerk en huidige pastoriwoning getransformeerd tot een Cultureel Centrum, bestaande uit een film/theaterzaal en 1 of 2 vergader-/oefenzalen.



De behoefte aan parkeerplaatsen voor het toekomstige Cultureel Centrum moet binnen een straal van 600m vanaf het cultureel centrum opgelost worden. Bij het berekenen van deze parkeerbehoefte voor het toekomstige Cultuur Centrum kan de huidige functie die vervalt, worden gesaldeerd. De loopafstanden zijn op de bovenstaande kaart weergegeven.

5.2 Toekomstige transformatie van de Kruispuntkerk tot Cultureel centrum

Parkeereis van de nieuwe toekomstige ontwikkeling

Nieuw programma transformatie

Het toekomstige programma in deze optie bestaat uit een Cultureel Centrum. In de onderstaande Tabel 65 zijn het programma en de passende parkeernormen aangegeven.

NIEUW Programma	Functie - norm	Aantal	eenheid	AUTO			FIETS		
				Totaal	Vast.	Bez.	Totaal	Vast.	Bez.
Een theater/filmzaal (153 m2) met 120 zitplaatsen	Filmtheater/filmhuis	153	m2 bvo	1,6	0,048	1,552	12	12	
Een vergaderzaal/oefenruimte van 128 m2	Filmtheater/filmhuis	128	m2 bvo	1,6	0,048	1,552	12	12	
Een oefenruimte van 67 m2	Filmtheater/filmhuis	67	m2 bvo	1,6	0,048	1,552	12	12	

Tabel 65: Nieuw programma voor de Kruispuntkerk en de bijbehorende auto- en fietsparkeernormen

Parkeerbehoefte nieuwe functies

De onderstaande tabellen laten de normatieve en gelijktijdige parkeerbehoefte zien voor de fiets en de auto. Voor de fiets zijn er 42 ppl normatief en gelijktijdig (op de zaterdagavond) nodig (Tabel 66 en Tabel 67). Voor de auto zijn er 6 ppl normatief en gelijktijdig (op de zaterdagavond) nodig (Tabel 66 en Tabel 68). De getallen in de tabellen zijn afgerond.

	Fiets	Auto
Personeel		0
Bezoekers	42	5
Totaal	42	6

Tabel 66: Normatieve fiets- en autoparkeerbehoefte voor de toekomstige ontwikkeling van het cultureel centrum in de Kruispuntkerk

Fietsparkeeren										
Doelgroep	Werkdag Ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop-avond	vrijdag middag	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Totaal	2	17	21	0	21	17	42	17	42	17

Tabel 67: Gelijktijdige fietsparkeerbehoefte voor de ontwikkeling van het cultureel centrum in de Kruispuntkerk

Autoparkeeren										
Doelgroep	Werkdag Ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop-avond	vrijdag middag	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Bewoners	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bezoekers bewoners	0	2	3	0	3	2	5	2	5	2
Totaal	0	2	3	0	3	2	6	2	6	2

Tabel 68: Gelijktijdige autoparkeerbehoefte bij ontwikkeling van het cultureel centrum in de Kruispuntkerk

Impact op bestaande autoparkeerplaatsen

Mutatie in openbare parkeervoorzieningen

Op dit plangebied is er geen parkeer capaciteit aanwezig die vervalt.

Salderen

Het bestaande kerkgebouw wordt getransformeerd, waarbij de huidige aanliggende woning ook wordt getransformeerd.

Programma te salderen	Functie - norm	Aantal	eenheid	Totaal	Vast.	Bez.
Aanliggende woning	Huur, appartement, vrije sector, < 75 m ² bvo	-1	woning	0,3	0,2	0,1
Een kerk, met 430 zitplaatsen die als kerk wordt gebruikt	Religiegebouw	-430	zitplaats	0,1	0,1	

Tabel 69: Te salderen programma van huidige functies (gebouw blijft hetzelfde) en de bijbehorende autoparkeernormen

Doelgroep	Werkdag Ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop-avond	vrijdag middag	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Personeel	-0,12	-0,12	-0,18	-0,2	-0,16	-0,14	-0,14	-0,15	-0,16	-0,15
Bezoekers	-0,06	-0,06	-0,09	-0,1	-0,08	-0,07	-0,07	-0,08	-0,08	-0,08
Totaal	-0,18	-0,18	-0,27	-0,3	-0,24	-0,21	-0,21	-0,23	-0,24	-0,23

Tabel 70: Te salderen autoparkeerplaatsen per dagdeel van het cultureel centrum in de Kruispuntkerk

Resultaat parkeerbalans nieuwe ontwikkeling

De nieuwe functies genereren een gelijktijdige parkeervraag van 6 autoparkeerplaatsen en 42 fietsparkeerplaatsen. De autoparkeervraag in de omgeving worden toegewezen na het salderen van de theoretische parkeervraag van de functies die vervallen. Hoe dit modelmatig verdeeld wordt, is terug te zien in Tabel 71. De getallen in de tabel zijn afgerond.

Gebied/garage	werkdag Ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop-avond	vrijdag middag	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Garage	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Centrum-noord	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Centrum-zuid	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Oost 1	0	1	0	-0,1	0	0	0	1	0	0
Noordoost	0	0	0	-0,1	0	0	0	0	0	0
West	0	0	0	-0,1	0	0	0	0	0	0
Oost 2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Zuid	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Zuidwest	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	0	2	0	-0,3	0	0	0	2	0	0

Tabel 71: Gelijktijdige bezetting per dagdeel per gebied van de ontwikkeling bij de Kruispuntkerk

In gebruik te nemen: 2026

6. Woongebouw naast Kruispuntkerk

6.1 Huidige situatie

Dit plangebied ligt naast de Kruispuntkerk. Er zijn geen te salderen functies aanwezig.

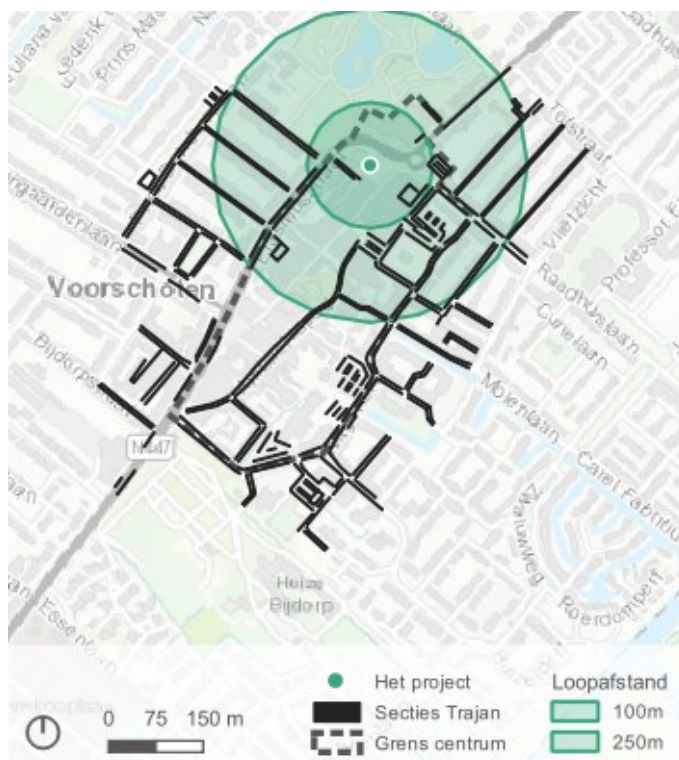
Huidige parkeervoorziening

Geen huidige parkeervoorziening.

Werkwijze

Op deze locatie is er 1 toekomstige ontwikkeling: een ontwikkeling met woonfuncties in een appartementengebouw.

De behoefte aan nieuwe parkeerplaatsen voor de toekomstige ontwikkeling met woonfuncties moeten binnen een straal van 100m voor bewoners en 250m voor bezoekers gerealiseerd worden. De loopafstanden zijn op de kaart hiernaast weergegeven.



6.2 Toekomstig nieuw woningbouw programma

Parkeereis van de toekomstige ontwikkeling

Nieuw woonprogramma

Bij deze studie gaan we er vanuit dat het mogelijk toekomstige programma in deze optie bestaat uit 17 huurappartementen. In de onderstaande Tabel 72 is het programma verdeeld in woontypes en zijn de passende parkeernormen aangegeven.

NIEUW Programma	Functie - norm	Aantal	eenheid	AUTO			FIETS		
				Totaal	Vast.	Bez.	Totaal	Vast.	Bez.
25% sociale huur	Huur, appartement, sociale huur, < 75 m ² bvo	4	woning	0,3	0,2	0,1	4	3	1
20% midden huur	Huur, appartement, sociale huur, 75-100 m ² bvo	3	woning	0,3	0,2	0,1	4	3	1
35% in het niet-gereguleerde huursegment	Huur, appartement, vrije sector, < 75 m ² bvo	6	woning	0,3	0,2	0,1	4	3	1
20% in het niet-gereguleerde huursegment	Huur, appartement, vrije sector, > 100 m ² bvo	4	woning	0,6	0,5	0,1	4	3	1

Tabel 72: Toekomstig nieuw programma van nieuw appartementengebouw en de bijbehorende auto- en fietsparkeernormen

Parkeerbehoefte nieuwe woonfunctie in het woongebouw naast de Kruispuntkerk

De onderstaande tabellen laten de normatieve en gelijktijdige parkeerbehoefte zien voor de fiets en de auto. Voor de fiets zijn er 68 ppl normatief nodig (Tabel 73). De gelijktijdige fietsparkeerbehoefte is 59 ppl op de werkdagavond (Tabel 74). Voor de auto zijn er 6 ppl normatief nodig (Tabel 73), maar 5 ppl gelijktijdig, ook op de werkdagavond (Tabel 75). De getallen in de tabellen zijn afgerond.

	Fiets	Auto
Bewoners	51	4
Bezoekers bewoners	17	2
Totaal	68	6

Tabel 73: Normatieve fiets- en autoparkeerbehoefte voor de ontwikkeling bij de Kruispuntkerk

De onderbouwing van tabel 73 is hierna weergegeven in tabel en tabel 18:

Fietsparkeren										
Doelgroep	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop-avond	vrijdag middag	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Bewoners	31	31	46	51	41	36	36	38	41	38
Bezoekers bewoners	7	9	13	0	12	10	17	17	17	15
Totaal	37	39	59	51	53	46	53	55	58	54

Tabel 74: Gelijktijdige fietsparkeerbehoefte voor de ontwikkeling bij de Kruispuntkerk

Autoparkeren										
Doelgroep	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop-avond	vrijdag middag	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Bewoners	3	3	4	5	4	3	3	3	4	3
Bezoekers bewoners	1	1	1	0	1	1	2	2	2	2
Totaal	3	4	5	5	5	4	5	5	5	5

Tabel 75: Gelijktijdige autoparkeerbehoefte bij de Kruispuntkerk

Mogelijke impact op bestaande autoparkeerplaatsen

Mutatie in openbare parkeervoorzieningen

Op dit plangebied is er geen parkeercapaciteit aanwezig die vervalt.

Salderen

Omdat er bij deze ontwikkeling geen functies verdwijnen, wordt er geen parkeervraag gesaldeerd.

Resultaat parkeerbalans bij mogelijk toekomstige ontwikkeling naast de kerk

De nieuwe woonfuncties, uitgaande van 17 huurappartementen, genereren een gelijktijdige parkeervraag van 5 autoparkeerplaatsen en 59 fietsparkeerplaatsen. Deze parkeervraag wordt binnen de nieuwe toekomstige ontwikkeling opgelost.

In gebruik te nemen: 2027

7. Huidige ALDI (Schoolstraat)

7.1 Huidige situatie

Dit plangebied beschikt over een bestaande ALDI supermarkt met 600m² bvo.

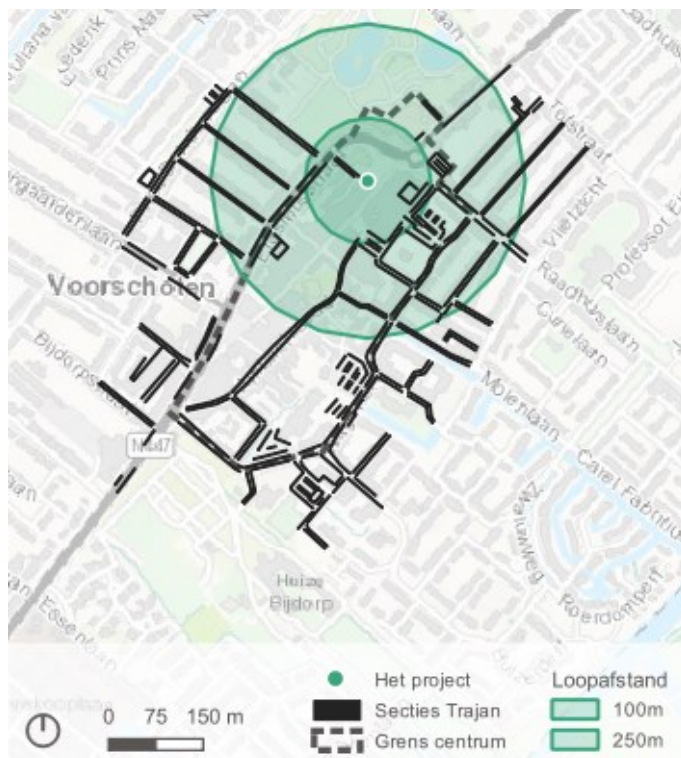
Huidige parkeervoorziening

Geen huidige parkeervoorziening.

Werkwijze

In deze studie wordt ervan uitgegaan dat op deze locatie een ontwikkelmogelijkheid is, met woonfuncties en 150m² commerciële daghoreca. De huidige functie van supermarkt met 600m² en daarboven 1 huurwoning vervalt.

De nieuwe parkeerplaatsen voor de mogelijk toekomstige ontwikkelingen moeten binnen een straal van 100m voor bewoners en 250m voor bezoekers gerealiseerd worden.



7.2 Mogelijk toekomstige ontwikkelingen ter plekke van de huidige ALDI aan de Schoolstraat

Parkeereis van de toekomstige nieuwe ontwikkeling

Mogelijk nieuw programma

In deze studie gaan wij uit van de optie dat op deze locatie de huidige supermarkt komt te vervallen. En dat het mogelijk toekomstige programma bestaat uit 12 nieuwe appartementen (woningen) en 150m² daghoreca op de begane grond. In de onderstaande tabel is het programma verdeeld in woontypes en zijn de passende parkeernormen aangegeven.

NIEUW Programma	Functie - norm	Aantal	eenheid	AUTO			FIETS		
				Totaal	Vast.	Bez.	Totaal	Vast.	Bez.
30% sociale huur	Huur, appartement, sociale huur, < 75 m ² bvo	4	woning	0,3	0,2	0,1	4	3	1
35% middenhuur	Huur, appartement, vrije sector, 75-100 m ² bvo	4	woning	0,3	0,2	0,1	4	3	1
35% vrije segment	Koop, appartement, 75-100 m ² bvo	4	woning	0,7	0,6	0,1	4	3	1
Daghoreca	Restaurant	150	m ² bvo	4	0,8	3,2	10	10	

Tabel 76: Mogelijk nieuw programma met 12 appartementen en daghoreca, en de bijbehorende auto- en fietsparkeernormen

Parkeerbehoefte nieuwe functies bij 12 appartementen en 150m² daghoreca

De onderstaande tabellen laten de normatieve en gelijktijdige parkeerbehoefte zien voor de fiets en de auto. Voor de fiets zijn er 63 ppl normatief nodig (Tabel 77). De gelijktijdige fietsparkeerbehoefte is 56 ppl op de zaterdagavond (Tabel 78). Voor de auto zijn er 11 ppl normatief nodig (Tabel 77), maar 10 ppl gelijktijdig, ook op de zaterdagavond (Tabel 79). De getallen in de tabellen zijn afgerond.

	Fiets	Auto
Bewoners	36	4
Bezoekers bewoners	12	1
Subtotaal	48	5
Personeel		1
Bezoekers	15	5
Subtotaal	15	6
Totaal	63	11

Tabel 77: Normatieve fiets- en autoparkeerbehoefte voor een mogelijk toekomstige ontwikkeling op de locatie van de huidige ALDI

De onderbouwing van tabel 77 is hierna weergegeven in tabel 78 en tabel 79:

Fietsparkeren										
Doelgroep	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop-avond	vrijdag middag	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Bewoners	22	22	32	36	29	25	25	27	29	27
Bezoekers bewoners	5	6	9	0	8	7	12	12	12	11
Subtotaal woonfuncties	26	28	41	36	37	32	37	39	41	38
Subtotaal niet-woonfun.	5	6	12	0	12	9	14	11	15	6
Totaal	31	34	53	36	49	41	51	50	56	44

Tabel 78: Gelijktijdige fietsparkeerbehoefte voor de mogelijk toekomstige ontwikkeling op de locatie van de huidige ALDI

Autoparkeren										
Doelgroep	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop-avond	vrijdag middag	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Bewoners	2	2	4	4	3	3	3	3	3	3
Bezoekers bewoners	0	1	1	0	1	1	1	1	1	1
Subtotaal	3	3	5	4	4	4	4	4	4	4
Personeel	0	0	1	0	1	1	1	1	1	0
Bezoekers	1	2	4	0	4	3	4	3	5	2
Subtotaal	2	2	5	0	5	4	5	4	6	2
Totaal	5	5	9	4	9	7	9	8	10	6

Tabel 79: Gelijktijdige autoparkeerbehoefte voor de mogelijk toekomstige ontwikkeling op de locatie van de huidige ALDI

Mogelijke impact op bestaande autoparkeerplaatsen

Mutatie in openbare parkeervoorzieningen

Op dit plangebied is er geen parkeer capaciteit aanwezig die vervalt.

Salderen

De huidige functie van de supermarkt en de huurwoning is als volgt te salderen. De getallen in de tabel zijn afgerond.

Programma	Functie - norm	Aantal	eenheid	AUTO		
				Totaal	Vast.	Bez.
Huurwoning boven ALDI	Vrije sector huur, appartement, > 100 m ² bvo	-1	woning	0,8	0,7	0,1
ALDI van 600m2	Buurtsupermarkt	-600	m ² bvo	0,9	0,099	0,801

Tabel 80: Te salderen programma van de huidige Aldi en 1 woning van > 100m² en de bijbehorende autoparkeernormen – optie B

Doelgroep	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop-avond	vrijdag middag	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Bewoners	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bezoekers bewoners	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Subtotaal	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Personeel	0	0	0	0	0	0	0	-1	0	0
Bezoekers	-2	-3	-2	0	-4	-4	-4	-5	-2	-3
Subtotaal	-3	-3	-2	0	-4	-4	-4	-5	-2	-3
Totaal	-3	-3	-2	0	-5	-5	-5	-6	-2	-3

Tabel 81: Te salderen autoparkeerplaatsen per dagdeel van de ontwikkeling bij ALDI

Resultaat parkeerbalans voor de mogelijk toekomstige ontwikkeling

De nieuwe functies genereren een gelijktijdige parkeervraag van 10 autoparkeerplaatsen en 56 fietsparkeerplaatsen. Dit is na het salderen van de huidige functies. Deze parkeerbehoefte wordt binnen de mogelijk toekomstige ontwikkeling opgelost.

Met het verdwijnen van de huidige supermarkt vermindert de parkeervraag op de overgebleven parkeercapaciteit. Hoe dit modelmatig verdeeld wordt, is terug te zien in Tabel 82.

Gebied/garage	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop-avond	vrijdag middag	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Garage	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Centrum-noord	0	-0,7	0	0	0	0	0	-1,1	0	0
Centrum-zuid	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Oost 1	0	-1,4	0	0	0	0	0	-2,4	0	0
Noordoost	0	-0,9	0	0	0	0	0	-1,5	0	0
West	0	0	0	0	0	0	0	-1	0	0
Oost 2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Zuid	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Zuidwest	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	0	-3,4	0	0	0	0	0	-6	0	0

Tabel 82: Gelijktijdige bezetting per dagdeel per gebied van de ontwikkeling bij de huidige Aldi

In gebruik te nemen: 2030

8. Gemeentehuis en nieuwe bibliotheek

8.1 Huidige situatie

Dit plangebied beschikt over het huidige gemeentehuis en huidige raadhuis met 3.500 m² bvo.

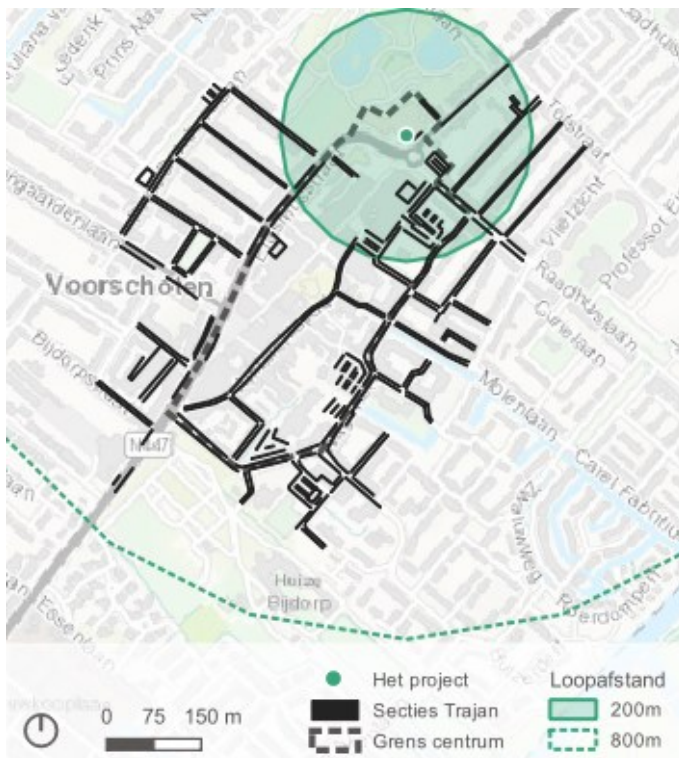
Huidige parkeervoorziening

8 parkeerplaatsen ten behoeve van burgemeester, wethouders en boa's.

Werkwijze

In deze parkeerstudie wordt ervan uitgegaan dat er op deze locatie 1 ontwikkelmogelijkheid is. Met bij deze optie de renovatie van het gemeentehuis en een toegevoegde functie met een bibliotheek.

Bij deze mogelijk toekomstige ontwikkeling wordt de nieuwe parkeervraag verminderd met de te salderen parkeervraag. De overgebleven parkeervraag moet binnen een straal van 800m worden gerealiseerd – de acceptabele loopafstand voor werkfuncties in het Parkeerbeleid Voorschoten 2024.



8.2 Mogelijk toekomstige ontwikkelingen voor het gemeentehuis / raadhuis gebouw

Parkeereis van de toekomstige ontwikkeling

Nieuw programma

Bij de optie in deze studie wordt het huidige gemeentehuis gerenoveerd, waarbij een bibliotheek van 1.000m² wordt toegevoegd. Het totale oppervlakte blijft hetzelfde. Het Programma van Eisen voor het gemeentehuis is nog niet bekend. In deze studie wordt ervan uitgegaan dat het aantal m² hetzelfde blijft. In dit gebied zijn geen andere functies aanwezig die komen te vervallen. In de onderstaande Tabel 83 zijn het programma en de passende parkeernormen aangegeven.

NIEUW				Norm	AUTO			Norm	FIETS	
Programma	Functie - norm	Aantal	eenheid	Totaal	Vast.	Bez.	Totaal	Vast.	Bez.	
Gemeentehuis en raadhuis	Kantoor (zonder baliefunctie)	2.300	m2 bvo	0,9	0,855	0,045	3,5	3,5		
Bibliotheek	Bibliotheek	1.200	m2 bvo	0,2	0,006	0,194	5	5		

Tabel 83: Mogelijk nieuw toekomstig programma bij huidig gemeentehuis met bibliotheek en de bijbehorende auto- en fietsparkeernormen

Parkeerbehoefte nieuwe toekomstige functies

De onderstaande tabellen laten de normatieve en gelijktijdige parkeerbehoefte zien voor de fiets en de auto. Voor de fiets zijn er 141 ppl normatief en gelijktijdig (op de werkdagochtend en -middag) nodig (Tabel 84 en Tabel 85). Voor de auto zijn er 23 ppl normatief en gelijktijdig (op de werkdagochtend en -middag) nodig (Tabel 84 en Tabel 86).

	Fiets	Auto
Personeel		20
Bezoekers	141	3
Totaal	141	23

Tabel 84: Normatieve fiets- en autoparkeerbehoefte voor het te renoveren gemeentehuis en nieuwe bibliotheek

De onderbouwing van tabel 84 is hierna weergegeven in tabel 85 en tabel 86:

Fietsparkeren										
Doelgroep	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop-avond	vrijdag middag	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Personeel	141	141	7	0	49	108	3	0	0	0
Bezoekers	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal	141	141	7	0	49	108	3	0	0	0

Tabel 85: Gelijktijdige fietsparkeerbehoefte voor het gemeentehuis en nieuwe bibliotheek

Autoparkeren										
Doelgroep	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop-avond	vrijdag middag	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Bewoners	20	20	1	0	1	12	0	0	0	0
Bezoekers bewoners	3	3	0	0	2	3	0	0	0	0
Totaal	23	23	1	0	3	15	0	0	0	0

Tabel 86: Gelijktijdige autoparkeerbehoefte bij het gemeentehuis en nieuwe bibliotheek

Impact op bestaande autoparkeerplaatsen

Mutatie in openbare parkeervoorzieningen

Op dit plangebied is geen parkeercapaciteit aanwezig die vervalt.

Salderen

Het bestaande gebouw wordt als volgt te salderen. De getallen in de tabellen zijn afgerond.

Programma te salderen	Functie - norm	Aantal	eenheid	Totaal	Vast.	Bez.
Gemeentehuis en raadhuus	Kantoor (zonder baliefunctie)	-3500	m2 bvo	0,9	0,855	0,045

Tabel 87: Te salderen programma van huidige gemeentehuis en de bijbehorende autoparkeernormen

	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop-avond	vrijdag middag	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Personeel	-30	-30	-1	0	-1	-18	0	0	0	0
Bezoekers	-2	-2	0	0	0	-1	0	0	0	0
Totaal	-32	-32	-2	0	-2	-19	0	0	0	0

Tabel 88: Te salderen autoparkeerplaatsen per dagdeel van huidige gemeentehuis

Resultaat parkeerbalans mogelijk toekomstige ontwikkeling gemeentehuis

De mogelijk toekomstige nieuwe functies genereren een gelijktijdige parkeervraag van 23 autoparkeerplaatsen en 141 fietsparkeerplaatsen. Omdat deze ontwikkeling afwijkt van het uitgangspunt van POET, moet de autoparkeerbehoefte in de omgeving worden toegewezen na het salderen van de theoretische parkeervraag van de functies die vervallen. Hoe dit modelmatig verdeeld wordt, is terug te zien in Tabel 89. De getallen in de tabel zijn afgerond.

Gebied/garage	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop- avond	vrijdag middag	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Garage	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Centrum-noord	0	-1	0	0	0	0	0	0	0	0
Centrum-zuid	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Oost 1	0	-2	0	0	0	0	0	0	0	0
Noordoost	0	-1	0	0	0	0	0	0	0	0
West	0	-1	0	0	0	0	0	0	0	0
Oost 2	0	-2	0	0	0	0	0	0	0	0
Zuid	0	-1	0	0	0	0	0	0	0	0
Zuidwest	0	-1	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	0	-8	0	0	0	0	0	0	0	0

Tabel 89: Gelijktijdige bezetting per dagdeel per gebied bij het toekomstige gemeentehuis en nieuwe bibliotheek

In gebruik te nemen: 2030

9. Huidige bibliotheek in de Wijngaardenlaan

9.1 Huidige situatie

Dit plangebied beschikt over een bestaande bibliotheek met 1.000 m² bvo.

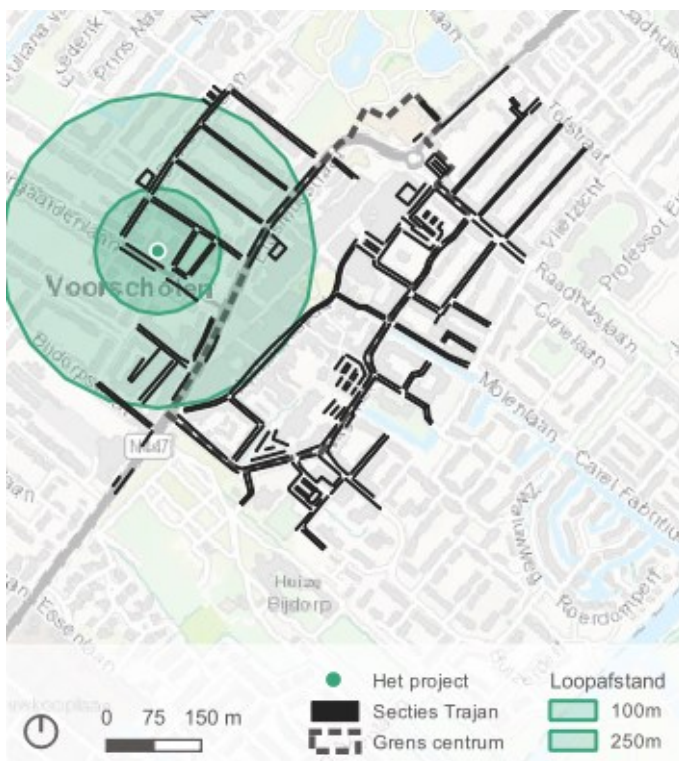
Huidige parkeervoorziening

Geen huidige parkeervoorziening.

Werkwijze

In deze parkeerstudie wordt ervan uitgegaan dat op deze locatie 1 ontwikkeloptie is. In deze optie zitten alleen woonfuncties.

Omdat de parkeervraag in de bestaande openbare ruimte moet worden opgelost, wijkt deze ontwikkeling af van het uitgangspunt van POET. De nieuwe parkeerplaatsen voor de (mogelijk) toekomstige ontwikkelingen moeten binnen een straal van 100m voor bewoners en 250m voor bezoekers opgelost worden, na het salderen van de functie die vervalt.



Dit plangebied ligt buiten het centrum. Hier geldt de parkeernorm voor “overig”, zoals aangegeven in het Parkeerbeleid Voorschoten 2024.

9.2 Optie A: Mogelijk toekomstige ontwikkelingen voor het gebouw van de huidige bibliotheek

Parkeereis van de ontwikkeling

Mogelijk nieuw toekomstig programma

Bij deze optie komt de functie van de huidige bibliotheek te vervallen. Het mogelijk toekomstige programma bestaat uit 8 grond gebonden 1 gezinswoningen. Mogelijk in het huidige gebouw. In de onderstaande Tabel 90 zijn het programma en de passende parkeernormen aangegeven.

NIEUW Programma	Functie - norm	Aantal	eenheid	Norm AUTO			Norm FIETS		
				Totaal	Vast.	Bez.	Totaal	Vast.	Bez.
grond gebonden 1 gezinswoningen	Koop, huis, tussen/hoek	8	woning	1,65	1,50	0,15	6	5,5	0,5

Tabel 90: Transformatie bibliotheek naar een mogelijk nieuw programma voor nieuwe woningen en de bijbehorende auto- en fietsparkeernormen.

Het gebouw waarin de bibliotheek momenteel is gehuisvest, is eigendom van de gemeente Voorschoten. In deze studie wordt uitgaan van transformatie in koopwoningen. Dit zouden ook (sociale) huurwoningen kunnen worden.

Parkeerbehoefte nieuwe functies

De onderstaande tabellen laten de normatieve en gelijktijdige parkeerbehoefte zien voor de fiets en de auto. Voor de fiets zijn er 48 ppl normatief nodig (Tabel 91). De gelijktijdige fietsparkeerbehoefte is 44 ppl op de werkdagavond (Tabel 92). Voor de auto zijn er 13 ppl normatief nodig (Tabel 91), maar 12 ppl gelijktijdig, ook op de werkdagavond (Tabel 93). De getallen in de tabellen zijn afgerond.

	Fiets	Auto
Bewoners	44	12
Bezoekers bewoners	4	1
Totaal	48	13

Tabel 91: Normatieve fiets- en autoparkeerbehoefte voor de ontwikkeling bij de huidige bibliotheek

De onderbouwing van tabel 91 is hierna weergegeven in tabel 92 en tabel 93:

Fietsparkeren										
Doelgroep	werkdag	werkdag	werkdag	werkdag	koop-	vrijdag	vrijdag	zaterdag	zaterdag	zondag
	ochtend	middag	avond	nacht	avond	middag	avond	middag	avond	middag
Bewoners	26	26	40	44	35	31	31	33	35	33
Bezoekers bewoners	2	2	3	0	3	2	4	4	4	4
Totaal	28	28	43	44	38	33	35	37	39	37

Tabel 92: Gelijktijdige fietsparkeerbehoefte voor de ontwikkeling bij de huidige bibliotheek

Autoparkeren										
Doelgroep	werkdag	werkdag	werkdag	werkdag	koop-	vrijdag	vrijdag	zaterdag	zaterdag	zondag
	ochtend	middag	avond	nacht	avond	middag	avond	middag	avond	middag
Bewoners	7	7	11	12	10	8	8	9	10	9
Bezoekers bewoners	0	1	1	0	1	1	1	1	1	1
Totaal	8	8	12	12	10	9	10	10	11	10

Tabel 93: Gelijktijdige autoparkeerbehoefte voor de ontwikkeling bij de huidige bibliotheek

Impact op bestaande autoparkeerplaatsen

Mutatie in openbare parkeervoorzieningen

Op dit plangebied is er geen parkeer capaciteit aanwezig die vervalt.

Salderen

Het bestaande gebouw is als volgt te salderen. De getallen in de tabellen zijn afgerond.

Programma te salderen	Functie - norm	Aantal	eenheid	Totaal	Vast.	Bez.
Huidige bibliotheek	Bibliotheek	-1000	m2 bvo	1,05	0,0315	1,0185

Tabel 94: Te salderen programma van huidige bibliotheek en de bijbehorende autoparkeernormen

Doelgroep	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop- avond	vrijdag middag	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Personeel	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bezoekers	-10	-10	-1	0	-8	-10	-1	0	0	0
Totaal	-11	-11	-1	0	-8	-11	-1	0	0	0

Tabel 95: Te salderen autoparkeerplaatsen per dagdeel van huidige bibliotheek

Resultaat parkeerbalans mogelijk nieuwe toekomstige transformatie

De nieuwe functies genereren een gelijktijdige parkeervraag van 12 autoparkeerplaatsen en 44 fietsparkeerplaatsen. Omdat deze ontwikkeling afwijkt van het uitgangspunt van POET, moet de autoparkeerbehoefte in de omgeving worden toegewezen na het salderen van de theoretische parkeervraag van de functies die vervallen. Hoe dit modelmatig verdeeld wordt, is terug te zien in Tabel 96. De getallen in de tabel zijn afgerond.

Gebied/garage	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop- avond	vrijdag middag	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Garage	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Centrum-noord	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Centrum-zuid	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Oost 1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Noordoost	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
West	0	-9	0	0	0	0	0	0	0	0
Oost 2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Zuid	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Zuidwest	0	-1	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	0	-11	0	0	0	0	0	0	0	0

Tabel 96: Gelijktijdige bezetting per dagdeel per gebied voor het huidige bibliotheek

In gebruik te nemen: 2032

9.3 Optie B: Mogelijk toekomstige ontwikkelingen voor het gebouw van de huidige bibliotheek

Parkeereis van de ontwikkeling

Mogelijk nieuw toekomstig programma

Bij deze optie komt de huidige functie van bibliotheek te vervallen. Het mogelijk toekomstige programma in deze ontwikkeling bestaat uit 8 nieuwe appartementen (woningen). Mogelijk door het huidige gebouw te transformeren naar woningen. In de onderstaande Tabel 97 is het programma verdeeld in woontypes en zijn de passende parkeernormen aangegeven.

NIEUW				AUTO			FIETS		
Programma	Functie - volgens nota parkeernormen	aantal	Eenheid	Totaal	Vast.	Bez.	Totaal	Vast.	Bez.
30% sociale huur	Huur, appartement, sociale huur, < 75 m ² bvo	2	Woning	0,3	0,2	0,1	4	3	1
35% middenhuur	Huur, appartement, vrije sector, 75-100 m ² bvo	3	Woning	0,3	0,2	0,1	4	3	1
35% vrije segment	Koop, appartement, 75-100 m ² bvo	3	Woning	0,7	0,6	0,1	4	3	1

Tabel 97: Mogelijk nieuw programma voor woningen en de bijbehorende auto- en fietsparkeernormen

Parkeerbehoefte nieuwe functies

De onderstaande tabellen laten de normatieve en gelijktijdige parkeerbehoefte zien voor de fiets en de auto. Voor de fiets zijn er 32 ppl normatief nodig (Tabel 98). De gelijktijdige fietsparkeerbehoefte is 28 ppl op de werkdagavond (Tabel 99). Voor de auto zijn er 4 ppl normatief nodig (Tabel 98), maar 3 ppl gelijktijdig, ook op de werkdagavond (Tabel 100). De getallen in de tabellen zijn afgerond.

	Fiets	Auto
Bewoners	24	3
Bezoekers bewoners	8	1
Totaal	32	4

Tabel 98: Normatieve fiets- en autoparkeerbehoefte voor de mogelijk nieuwe ontwikkeling bij de huidige bibliotheek

De onderbouwing van tabel 98 is hierna weergegeven in tabel 99 en tabel 100:

Fietsparkeren										
Doelgroep	werkdag	werkdag	werkdag	werkdag	koop-	vrijdag	vrijdag	zaterdag	zaterdag	zondag
	ochtend	middag	avond	nacht	avond	middag	avond	middag	avond	middag
Bewoners	14	14	22	24	19	17	17	18	19	18
Bezoekers bewoners	3	4	6	0	6	5	8	8	8	7
Totaal	18	18	28	24	25	22	25	26	27	25

Tabel 99: Gelijktijdige fietsparkeerbehoefte voor de mogelijk nieuwe ontwikkeling bij de huidige bibliotheek

Autoparkeren										
Doelgroep	werkdag	werkdag	werkdag	werkdag	koop-	vrijdag	vrijdag	zaterdag	zaterdag	zondag
	ochtend	middag	avond	nacht	avond	middag	avond	middag	avond	middag
Bewoners	2	2	3	3	2	2	2	2	2	2
Bezoekers bewoners	0	0	1	0	1	0	1	1	1	1
Totaal	2	2	3	3	3	2	3	3	3	3

Tabel 100: Gelijktijdige autoparkeerbehoefte voor de mogelijk nieuwe ontwikkeling bij de huidige bibliotheek

Impact op bestaande autoparkeerplaatsen

Mutatie in openbare parkeervoorzieningen

Op dit plangebied is er geen parkeercapaciteit aanwezig die vervalt.

Salderen

Het bestaande gebouw is als volgt te salderen. De getallen in de tabellen zijn afgerond.

Programma te salderen	Functie - norm	Aantal	eenheid	Totaal	Vast.	Bez.
Huidige bibliotheek	Bibliotheek	-1000	m2 bvo	1,05	0,0315	1,0185

Tabel 101: Te salderen programma van huidige bibliotheek en de bijbehorende autoparkeernormen

Doelgroep	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop- avond	vrijdag middag	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Personeel	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bezoekers	-10	-10	-1	0	-8	-10	-1	0	0	0
Totaal	-11	-11	-1	0	-8	-11	-1	0	0	0

Tabel 102: Te salderen autoparkeerplaatsen per dagdeel van huidige bibliotheek

Resultaat parkeerbalans bij mogelijk nieuwe ontwikkeling / transformatie

De nieuwe functies genereren een gelijktijdige parkeervraag van 3 autoparkeerplaatsen en 28 fietsparkeerplaatsen. Omdat deze ontwikkeling afwijkt van het uitgangspunt van POET, moet de autoparkeerbehoefte in de omgeving worden toegewezen na het salderen van de theoretische parkeervraag van de functies die vervallen. Hoe dit modelmatig verdeeld wordt, is terug te zien in Tabel 103. De getallen in de tabel zijn afgerond.

Gebied/garage	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop- avond	vrijdag middag	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Garage	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Centrum-noord	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Centrum-zuid	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Oost 1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Noordoost	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
West	0	-9	0	0	0	0	0	0	0	0
Oost 2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Zuid	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Zuidwest	0	-1	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	0	-11	0	0	0	0	0	0	0	0

Tabel 103: Gelijktijdige bezetting per dagdeel per gebied voor het huidige bibliotheek

In gebruik te nemen: 2032

9.4 Herinrichting openbaar ruimte : Raadhuislaan (in kader van riool)

9.4.1 Huidige situatie

Openbaar ruimte (straat) met parkeerplaatsen.

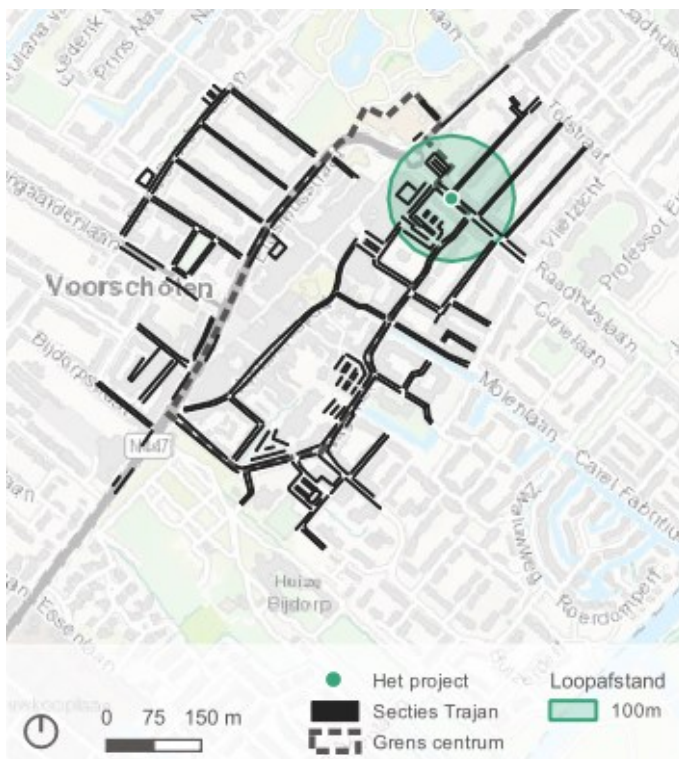
Huidige parkeervoorziening

19 haakse parkeervakken aan de kant van het Churchillplein en 7 langspareervakken aan de overzijde tussen nr. 2 en 17.

Werkwijze

Vanwege de vervanging van het hoofdriool zal de Raadhuislaan deels worden heringericht. Er is vanwege de verkeersveiligheid, met name van de fietsers, voor gekozen om 18 openbare ppl te laten vervallen.

Om de huidige bezetting van de te vervallen capaciteit zo dicht mogelijk bij de huidige parkeervakken op te lossen, zal het worden verdeeld over de resterende capaciteit binnen 100m loopafstand vanaf beide parkeerterreinen. Op de kaart hiernaast is de loopafstand getekend vanaf het gebied waar parkeerplaatsen komen te vervallen.



Impact op bestaande autoparkeerplaatsen

Mutatie openbare parkeervoorzieningen

Capaciteit te vervallen: 26 ppl (19 aan Churchillplein zijde en 7 aan de overzijde)

Capaciteit nieuw: 8 ppl

Met het vervallen van de 26 parkeerplaatsen moet een alternatieve locatie worden gevonden voor de huidige parkeerders op deze parkeerplaatsen. Uitgaande van het eenmalige bezettingsonderzoek van Trajan uit april 2024, betreft dit 13 parkeerplaatsen op de werkdagmiddag, 8 parkeerplaatsen op de werkdagnacht en 13 op de zaterdagmiddag (zie Tabel 104 en Tabel 105). Deze zijn in het parkeermodel toegewezen aan de resterende parkeercapaciteit in de omgeving.

	werkdag middag	werkdag Nacht	zaterdag middag
Capaciteit	4-4-2024	4-4-2024	13-4-2024
	13	8	13

Tabel 104: Huidige bezetting per dagdeel aan Raadhuislaan

werkdag middag	werkdag middag	werkdag middag	werkdag middag	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag middag	zaterdag middag	zaterdag middag
Tot.	Bew.	Bez.	Werk.	Bew.	Tot.	Bew.	Bez.	Werk.
13	2	3	8	8	13	2	10	1

Tabel 105: Huidige bezetting per parkeermotief aan Raadhuislaan

Resultaat parkeerbalans nieuwe situatie

Met het verdwijnen van de 18 parkeerplaatsen aan de Raadhuislaan moet de huidige parkeervraag worden opgelost binnen de loopafstand van de huidige parkeerplekken. Hoe dit modelmatig verdeeld wordt, is terug te zien in Tabel 106. De getallen in de tabel zijn afgerond.

Gebied/garage	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop- avond	vrijdag middag	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Garage	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Centrum-noord	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Centrum-zuid	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Oost 1	0	11	0	8	0	0	0	8	0	0
Noordoost	0	7	0	5	0	0	0	5	0	0
West	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Oost 2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Zuid	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Zuidwest	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	0	18	0	13	0	0	0	13	0	0

Tabel 106: Gelijktijdige bezetting per dagdeel per gebied voor de Raadhuislaan (ter hoogte van Churchillplein)

In gebruik te nemen: eind 2025 / begin 2026.

9.5 Treubplein

9.5.1 Huidige situatie

Het Treubplein is momenteel deel openbaar parkeerterrein en deels een verblijfsgebied met verschillende winkels, daghoreca en woningen. Het is een verbindingsplein tussen de Schoolstraat, het Churchillplein en de Treubweg die uitloopt vanuit het Treubplein in de Voorstraat.

Huidige parkeervoorziening

Openbaar parkeerterrein met 32 openbare ppl.

Werkwijze

In het kader van de doelstellingen in de Ontwikkelvisie Centrum wordt de openbare ruimte van het dorpscentrum heringericht. Hierbij zal in 2025 gestart worden met het herinrichten van het gehele Treubplein. Bij deze herinrichting zullen circa 10 openbare parkeerplaatsen terugkomen voor kort parkeren. Circa 22 openbare parkeerplaatsen komen te vervallen.



Om de huidige bezetting van de te vervallen capaciteit zo dicht mogelijk bij de parkeerterreinen op te lossen, zal het worden verdeeld over de resterende capaciteit binnen 100m loopafstand vanaf beide parkeerterreinen. Op de kaart hierboven is de loopafstand getekend vanaf het terrein waar parkeerplaatsen komen te vervallen. Bij deze telling wordt geen rekening gehouden met de 4 – 5 openbare parkeerplaatsen op het Treubplein die 8 maanden per jaar als terras worden ingericht.

Impact op bestaande autoparkeerplaatsen

Mutatie openbare parkeervoorzieningen

Capaciteit te vervallen: 32 openbare ppl

Capaciteit nieuw: 10 openbare ppl

Met het vervallen van de 32 parkeerplaatsen en het toevoegen van 10 parkeerplaatsen verdwijnen in totaal 22 parkeerplaatsen. Voor de huidige parkeeders op deze parkeerplaatsen moeten alternatieve parkeerplaatsen worden gevonden. De onderstaande Tabel 107 en Tabel 108 geeft het aantal parkeeders op het Treubplein per gemeten dagdeel. Op de werkdag- en zaterdagmiddag zijn er meer parkeeders dan de capaciteit die verdwijnt. Voor deze dagdelen moeten 22 parkeeders worden toegewezen aan de overgebleven capaciteit. Op de werkdagnacht zijn 10 parkeerplaatsen bezet op het Treubplein. Deze aantallen zijn in het parkeermodel toegewezen aan de resterende parkeercapaciteit in de omgeving.

	werkdag middag	werkdag Nacht	zaterdag middag
Capaciteit	4-4-2024	4-4-2024	13-4-2024
	32	30	10
			23

Tabel 107: Huidige bezetting per dagdeel aan Treubplein

werkdag middag	werkdag middag	werkdag middag	werkdag middag	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag middag	zaterdag middag	zaterdag middag
Tot.	Bew.	Bez.	Werk.	Bew.	Tot.	Bew.	Bez.	Werk.
30	4	11	15	10	23	5	17	1

Tabel 108: Huidige bezetting per parkeermotief aan Treubplein

Resultaat parkeerbalans

Met het verdwijnen van de parkeerplaatsen aan het Treubplein moet de huidige parkeervraag worden opgelost binnen de loopafstand van de huidige parkeerplekken. Hoe dit modelmatig verdeeld wordt, is terug te zien in Tabel 109. De getallen in de tabel zijn afgerond.

Gebied/garage	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop- avond	vrijdag middag	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Garage	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Centrum-noord	0	9	0	8	0	0	0	9	0	0
Centrum-zuid	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Oost 1	0	13	0	11	0	0	0	13	0	0
Noordoost	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
West	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Oost 2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Zuid	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Zuidwest	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	0	22	0	19	0	0	0	22	0	0

Tabel 109: Gelijkijdige bezetting per dagdeel per gebied voor het Treubplein

In gebruik te nemen: eind 2025

SPARK

Geeft je de ruimte.

Disclaimer

©2025, Spark B.V.

info@spark-parkeren.nl, 2266 AD Leidschendam

tel +31 (0)70 31 77 005

Behoudens de door de Auteurswet 1912 gestelde uitzonderingen mag niets uit dit document worden veelelvoudigd (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.