

**Project:** 1828 Leidschendam  
**Betreft:** Vragen n.a.v. het parkeeronderzoek  
**Datum:** 25 augustus 2023

Vragen gesteld door Astrid Kruijt:

Nr.	Vraag	Reactie door:	Antwoord
1	Wat is de reden dat studenten alsnog toegevoegd zijn aan het plan? Nu lijkt het alsof het is om het aantal benodigde parkeerplaatsen te kunnen verlagen? Er zouden namelijk héél nadrukkelijk juist geen studenten komen te wonen (@Gemeente: dit hebben we niet verkeerd begrepen!).	Wibaut	Het concept is bedoeld voor jongeren tussen de 18 en 28 jaar die begonnen zijn aan hun loopbaan of die in de afrondende fase zitten van hun opleiding en werk en studie combineren. Het is nadrukkelijk géén studentenflat.
2	Hoeveel studenten komen er wonen? Er wordt nu uitgegaan van autobezit van zowel werkende als studerende jongeren. Het percentage studenten zal moeten worden vastgesteld en vastgelegd, ervan uitgaande dat dit een klein percentage is (zou 0 zijn) heeft dit invloed op het autobezit.	Wibaut	Er is niet aan te geven hoeveel studenten er komen te wonen, wellicht is een deel van de bewoners bij aanvang nog deels student en zal doorstromen naar volledig werkende. Gezien de doorstroming is het onmogelijk om aan te geven hoeveel er dat zullen zijn.
3	Kunnen er alsnog gegevens komen van andere 1828 projecten die al bestaan? Dat is pas echt een goede onderbouwing in plaats van de vele aannames en verwachtingen waarvan het onderzoek nu is doorspekt. (@Ernest: niet zeggen dat die gegevens niet toegankelijk zijn, je hebt zelf gezegd dat bij andere 1828 projecten is gebleken dat er bewoners zijn die de 5 jaar niet vol maken).	Wibaut	1828 is op verschillende plaatsen in het land locaties aan het ontwikkelen, tot op heden is er nog geen 1828 project gerealiseerd. Naar verwachting zal de vestiging Gouda de eerste zijn die gebouwd gaat worden, nog dit jaar zal worden gestart met de werkzaamheden. Er zijn door 1828 wel onderzoeken uitgevoerd onder de doelgroep. De opmerking dat uit ervaring blijkt dat de maximale doorlooptijd niet wordt volgemaakt is niet gebaseerd op een 1828 vestiging maar een vergelijkbaar concept waarmee we contact hebben. Kan er worden aangegeven welke specifieke gegevens je zou willen ontvangen? Dat blijkt niet uit de vraagstelling.
4	Hoe weet Wibaut de leeftijd van de belangstellenden? Dit hoeft je niet op te geven als je je opgeeft.	De Wijde Blik	Dat klopt. Door verschillende onderzoeken die we doen onder belangstellenden waar we wel naar de leeftijd vragen, weten we de leeftijden van de jongeren die bij ons ingeschreven staan. Zo hebben we in 2020 een landelijk onderzoek gedaan naar de woonwensen van de doelgroep, hier hebben 1848 jongeren aan deelgenomen (online enquête).
5	Er zullen bewoners zijn die er geen 5 maar 7 jaar blijven wonen, waar vind ik dit gegeven terug?	Wibaut	Met de huurders worden “jongerencontracten” afgesloten waarbij de maximale huurperiode 5 jaar bedraagt, de overeenkomst geeft een mogelijkheid tot een verlenging van maximaal 2 jaar voor schrijnende gevallen (waarbij gedacht moet worden aan bijvoorbeeld een zwangerschap of ziekte). Naar verwachting zal dit in de nog te sluiten anterieure overeenkomst met de gemeente worden opgenomen.

6	De groep-23 jaar zal kleiner zijn dan nu beoogd? 20% (zo'n 28 appartementen) zou-23 jaar oud zijn. Deze jongeren krijgen echter geen huurtoeslag dus de groep zal veel kleiner zijn?	Wibaut	De jongeren tot 23 jaar krijgen vooralsnog geen huurtoeslag, er is echter een wetsvoorstel ingediend waarbij de leeftijd van 23 jaar wordt verlaagd naar 21 jaar om in aanmerking te komen voor huurtoeslag. Hiermee wordt de groep die in aanmerking komt voor huurtoeslag beduidend groter.
7	Is er rekening gehouden met het feit dat OV op redelijk grote afstand pas te vinden is terwijl men met de auto in 1 tel op de snelweg zit?	Empaction	Ja, dat maakt onderdeel uit van de keuzes die zijn gemaakt. De berekende parkeervraag is bepaald op basis van cijfers over het daadwerkelijk autobezit van de 1828 doelgroep. Daarbij is rekening gehouden met het bereikbaarheidsprofiel van de locatie in de vorm van de stedelijkheidsgraad. Bereikbaarheid is namelijk niet alleen afhankelijk van de kwaliteit van het OV, maar ook van de nabijheid van functies. De combinatie maakt dat de voorgestelde parkeernormen aansluiten bij de te verwachten parkeervraag van het 1828 concept.
8	Waar vinden we de financiële draagkracht terug in het parkeeronderzoek? Empaction schrijft dat het autobezit eigenlijk draait om financiële draagkracht.	Empaction	Er is gewerkt met representatief onafhankelijke onderzoeksgegevens over het autobezit van de 1828 doelgroep, Een van de parameters die daar onderdeel van uitmaakt is de financiële draagkracht.
9	Hoeveel huidige (ook onofficiële) parkeerplaatsen verdwijnen er door 1828? Waar in het parkeeronderzoek vinden we dit gegeven terug?	Empaction	In de huidige situatie liggen 5 parkeerplaatsen op eigen terrein. Parallel aan de timmerfabriek aan de Vlietweg 3 ligt daarnaast een strook met een capaciteit van 7 parkeerplaatsen. Het gaat om een wegvak van ruim 35 meter, waarbij er aan één zijde mag worden geparkeerd (aan de andere zijde is een parkeerverbod).
10	Als er parkeerplaatsen onder 1828 gebouw komen en die exclusief zijn voor de 1828 bewoners is er voor die plaatsen geen sprake van dubbelgebruik. Waar vinden we dit gegeven terug in het parkeeronderzoek?	Empaction	Er worden geen parkeerplaatsen exclusief beschikbaar gesteld aan bewoners van het 1828 concept. Alle parkeerplaatsen worden opgesteld zodat dubbelgebruik maximaal mogelijk is. Ook de parkeerplaatsen onder het pand zijn daarmee openbaar toegankelijk.
11	Waarom wordt er uit gegaan van slechts 7 parkeerplaatsen die weg gaan terwijl er uit ons materiaal bv filmpje van 13-4 (14 auto's) en 8-5 (13 auto's) blijkt dat er meer plekken weg gaan die moeten worden gecompenseerd (dit is incl. 2 plekken bij het rode gebouw dat weg gaat)?	Empaction / gemeente LV	Alleen de plekken waar in de huidige situatie officieel geparkeerd mag worden, en waar dat door de bouwontwikkeling straks niet meer kan, dienen te worden gecompenseerd. Dat betreft strook langs de huidige timmerfabriek. Die we hebben vastgesteld op 7 plekken. De overige auto's staan momenteel op plaatsen waar niet geparkeerd mag worden. Dat zijn derhalve geen officiële parkeerplaatsen en hoeven dan ook niet te worden gecompenseerd. Deze plekken zijn overigens wel meegenomen in de tellingen van de parkeerdruk.
12	Is er rekening gehouden met het hogere autobezit in Leidschendam-Zuid?	Empaction	Ja, dat maakt onderdeel uit van de keuzes die zijn gemaakt.
13	Waarom zijn de gegevens van het onderzoek van de Wijde Blik in opdracht van Wibaut niet gebruikt? Hierin staat dat 29,6% nooit gebruik maakt van een auto.	Empaction	Empaction is een onafhankelijk onderzoeksbureau en werkt daarmee met zoveel mogelijk objectieve informatie.
14	Waarom is het CBS gegeven dat 48% van de jongeren van 18-29 jaar een auto heeft niet gebruikt?	Empaction	De gebruikte gegevens over het autobezit onder de 1828 doelgroep is afkomstig uit het ODin- onderzoek. Deze informatie kent als bron het CBS, wat als onafhankelijk mag worden verondersteld,

15	Waarom wordt de bezoekers norm sterk naar beneden aangepast omdat het om een jongere doelgroep gaat? Want, hoeveel ouderen wonen in een 1-kamer appartement?	Empaction	De bezoekersnorm is een landelijke geldend referentie cijfer, waarbij er onterecht geen onderscheid gemaakt is naar doelgroepen en type woningen. Gelet op deze specifieke doelgroep is de bezoekersnorm naar beneden bijgesteld – in lijn met de landelijke trends op dit gebied die veel gemeenten volgen.
16	Waarom is de leeftijdsgroep 18-28 jaar 1 groep?	Empaction	
	a. De groep 18-23 jaar is immers veel kleiner (zie ook vraag 6)?		In het onderscheid naar leeftijdscategorieën is één-op-één aangesloten op de leeftijdsverdeling die door het CBS (specifiek in het ODiN onderzoek) is gemaakt.
	b. Er is binnen deze groep geen gelijke verdeling per leeftijd maar er zijn meer oudere bewoners binnen deze groep (23-28 jaar).		
17	Vindt er een correctie plaats in het parkeeronderzoek voor de 2-kamer appartementen? Aan te nemen valt immers dat dat werkende jongeren zijn.	Empaction	Ja, hier is rekening mee gehouden.
18	Waarom schrijft u op blz 5 dat ‘voor het berekenen van de parkeervraag uitgegaan wordt van de parkeernormen van de gemeente Leidschendam-Voorburg’? Normen worden naar beneden aangepast en er worden nog in te voeren normen gebruikt.	Empaction	De normen van de gemeente zijn richtinggevend op basis waarvan je kunt afwijken, in geval daar bijvoorbeeld vanuit doelgroepen en of locatie aanleiding toe is. Het is uiteindelijk ter beoordeling aan de gemeente om hier wel of niet in mee te gaan.
19	Waar baseert u op dat meer appartementen bij elkaar tot minder bezoek zal leiden?	Empaction	Op basis van ervaringen in de praktijk blijkt dat een bezoekersnorm van 0,3 parkeerplaatsen per appartement een te groot aantal is.
20	Is er bij de bezoekersnorm rekening gehouden met het feit dat de locatie 1 minuut van de snelweg is en het OV een stuk verder weg is?	Empaction	Ja, dat maakt onderdeel uit van de keuzes die zijn gemaakt.
21	Wat bedoelt u op blz 8 met ‘bereikbaarheidskenmerken van de locatie aan de Vlietweg 3’?	Empaction	De locatie is beoordeeld aan de hand van de verschillende wijze waarop de locatie bereikbaar is. Dit noemen bereikbaarheidskenmerken.
22	Waarom is het ‘voor nieuwe bewoners van 1828 duidelijk dat zij niet alleen over een eigen auto kunnen beschikken’ (blz 9)	Empaction	Het feit dat deelauto’s behoren tot een alternatieve wijze van vervoer/verplaatsing zal onderdeel uitmaken van het beleid richting bewoners. De beschikbaarheid van deelauto’s wordt een volwaardig onderdeel van het 1828 concept.
23	Kunt u de OV mogelijkheden specificeren en er de loopafstand bij zetten (blz. 10)?	Empaction	De beschikbaarheid van het OV in de omgeving van het 1828-concept is zelf terug te vinden op basis van openbare informatie.
24	Welke omstandigheden bedoelt u in de zin ‘Gezien de combinatie van omstandigheden is het reëel om ...’	Empaction	Specifiek gaat het hier om de kwaliteit van het deelmobiliteitsconcept, het bereikbaarheidsprofiel van de ontwikkellocatie en de (vooralnog) afwezigheid van parkeerregulering. Op basis daarvan is een reductie van 20% op de parkeervraag van bewoners beredeneerd.

#### Vragen gesteld door Wijkvereniging:

1	Eerder is er meerdere keren gezegd dat het geen studentenflat zal worden, de buurt heeft hier meerdere keren vragen over gesteld. Werkende jongeren waren de basis van dit project! Wat schertst onze verbazing, dat	Gemeente LV	In het kader van de parkeerbalans is altijd uitgegaan van jongeren (niet gespecificeerd). Wibaut heeft altijd aangegeven dat het geen studentenflat zou worden en met name bedoeld was vooral werkende jongeren.
---	--	-------------	--

	<p>nu in deze reactie blijkt dat de gemeente ook over studerende jongeren spreekt en mee gaat in de parkeeronderbouwing van Empaction, terwijl juist dat de bottleneck is voor de buurt. Studenten hebben geen auto, dus daar kan je de parkeerbalans op aanpassen. Er komen door een gewijzigde berekening zelfs 7 parkeerplaatsen bij, maar dat zet iedereen op het verkeerde been.</p> <p>Hoe wordt geborgd dat het geen studentenflat wordt? Dat de bewoners een mix blijven van meer werkenden dan studerende jongeren, is hier een vaste afspraak over gemaakt met een logisch percentage van 90% werkenden en 10% studerende?</p> <p>De wijziging van de bewoners naar "alle jongeren" zonder een vast kader ervaren wij als onwenselijk. De spelregels kunnen niet tussentijds even aangepast worden. U verandert de normen om een en ander passend te maken. Dat kan en mag nooit het geval zijn.</p> <p>Wij vertrouwen erop, dat u de afspraken veel duidelijker gaat vastleggen met deze vaste percentages, anders kan het bestuur van Wijkvereniging Leidschendam-Zuid, ook met kanttekeningen, niet meer instemmen met dit plan.</p>		<p>Dat heeft de gemeente daarom ook aangenomen en zo gecommuniceerd. De gemeente ziet overigens geen probleem in het feit dat er ook studenten kunnen komen in de flat en sluit zich aan bij de antwoorden op de vragen 1 en 2 van Astrid Kuijt.</p>
2	<p>Het mag geen studentenflat worden, daarom moet er een goede afspraak gemaakt worden, waar het parkeeronderzoek van Empaction op aangepast moet worden! Het is dus belangrijk vast te leggen hoeveel werkenden/studerende er zullen wonen, want anders kunnen de gunstigste ODIN cijfers gekozen worden, met daarna heel veel parkeeroverlast voor de buurt.</p> <p>Verder geeft Spark aan, dat het voor bezoekers geen OV vriendelijke locatie is en zal wanneer mogelijk de auto worden gepakt gezien de perfecte bereikbaarheid, dat geldt ook voor de toekomstige bewoners. Wij verwachten en zien in onze eigen situatie/omgeving, dat er in Leidschendam-Zuid veel meer jongeren een auto aanschaffen, soms van hun laatste geld. Als de jongeren een baan in de zorg of andersoortige wisseldiensten hebben, kunnen zij niet op alle tijden met het OV naar huis, want dat OV rijdt dan niet meer!</p> <p>Door Empaction wordt het gebruik van lease auto's van jonge werknemers en de daarbij benodigde parkeerplaatsen totaal niet genoemd. Deze jongeren hoeven deze auto niet zelf te betalen, dat valt buiten het onderzoek? Lease auto's zijn een van de secundaire arbeidsvoorwaarden van menig bedrijf. Bedrijven verplichten ook tot elektrisch rijden. Zijn de geplande oplaadpalen wel toereikend?</p>	Gemeente LV	<p>Het vastleggen van de hoeveelheid werkenden/studerende lijkt ons niet noodzakelijk. Dat is ook tamelijk fluïde, sommige werken en studeren. Bovendien wijzigt dat ook nog wel eens. Je kan iemand bovendien niet zijn huis uitzetten als hij stopt met werken en gaat studeren. Daarbij is een parkeerbalans ook geen exacte wetenschap maar altijd een benadering/inschatting van de werkelijkheid.</p> <p>In het onderzoek is rekening gehouden met de OV bereikbaarheid. Zie het antwoord op vraag 7 van Astrid Kruijt.</p> <p>Het ODIN onderzoek vormt de basis voor Empaction bij het bepalen van de parkeerbehoefte van de 1828 doelgroep. In dat onderzoek worden op basis van een steekproef personen gevraagd een enquête in te vullen en een dagboek bij te houden over hun dagelijkse mobiliteit beschreven naar plaats van herkomst, bestemming, tijdstip waarop het vervoer plaatsvindt, gebruikte vervoermiddelen en de reismotieven voor de verplaatsingen. Het effect van leaseauto's is daarmee meegenomen in de parkeerbalans.</p>

			<p>Voor wat betreft de vraag over laadpalen. Er zijn eisen voor de aanleg van oplaadpunten bij nieuwbouw. Hieraan zal Wibaut zich moeten houden. Wij gaan ervan uit dat dat in ieder geval in de behoefte van de komende jaren zal voorzien.</p>
3	<p><b>Fragment uit memo Empaction:</b> “Empaction onderschrijft het belang van het goed juridisch vastleggen van de gemaakte parkeerafspraken in de omgevingsvergunning.” Reactie Spark: In het overleg is aangegeven dat hier contractueel vast wordt gelegd dat voor minimaal 25 jaar geen verandering in doelgroep mag plaats vinden. Wij benadrukken het belang hiervan. Is hierbij ook een POET lijst opgenomen waarop aangegeven is welke adressen recht hebben op een parkeervergunning zodra gereguleerd gaat worden? (vraag voor Gemeente)</p> <p><b>Reactie gemeente Leidschendam-Voorburg:</b> Omdat de parkeernorm van de ontwikkeling is afgestemd op de doelgroep jongeren, is het inderdaad van groot belang dat geborgd wordt dat de doelgroep niet wijzigt of vervangen wordt na realisatie. Een andere doelgroep kan immers een andere autobezit hebben, waardoor de bij de ontwikkeling vastgestelde parkeereis niet meer klopt. Die borging is er op 2 verschillende manieren:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• In de anterieure overeenkomst (privaatrechtelijke overeenkomst tussen de gemeente en de ontwikkelaar) wordt vastgelegd dat de ontwikkeling uitsluitend bedoeld is voor jongerenhuisvesting in de doelgroep 18-28 jaar voor een periode van 25 jaar;</li> <li>• De huidige appartementen zijn kleine één à tweekamerappartementen (van 25 m<sup>2</sup>, 37 m<sup>2</sup> en enkele grotere appartementen van 50 m<sup>2</sup>). Deze zijn in de huidige vorm ongeschikt voor de meeste andere doelgroepen. Het omvormen tot woonruimte voor andere doelgroepen, zal daarom met een verbouwing gepaard gaan, waarvoor een nieuwe omgevingsvergunning moet worden aangevraagd. Bij een dergelijke aanvraag zal een nieuwe parkeereis gesteld worden op basis van de nieuwe functie;</li> </ul> <p>Er is geen sprake van opname op een POET-lijst, omdat hier (nog) geen sprake is van het reguleren middels een blauwe zone.</p> <p><b>Onze reactie WLZ:</b> Tijdens de stappen naar parkeerregulering (de inmiddels ingestelde blauwe zone) in Leidschendam-Centrum en langs de Leidsekade is er al gesproken over een blauwe zone, die is alleen op verzoek van het bestuur de wijkvereniging nog niet doorgevoerd. Eerst moet het effect van de huidige nieuwe maatregelen en inrichting van het parkeerterrein achter</p>	Gemeente LV	<p>Reactie LV: Bedoeld is dat er nu geen parkeerregulering is in het plangebied.</p>

	<p>de Leidsekade over 2 jaar geëvalueerd worden, voordat overgegaan wordt naar een groter gebied. Dit omdat er een waterbedeffect optreedt en er tussen de Vliet en de A4 geen parkeerruimte bij komt. Iedereen moet alleen steeds verder lopen en zelfs met een parkeervergunning kan je dat niet gemakkelijk ondervangen.</p> <p>Dus als u nu schrijft dat er geen sprake is van parkeerregulering dan klopt dat niet! En moet deze denkwijze dus gecorrigeerd worden, eventueel zou de POET lijst nu dus al opgenomen moeten worden. Om duidelijkheid te scheppen voor toekomstige plannen. De blauwe zone zou gaan gelden tot in de Nieuwstraat aan de Vlietkant van de straat dus ook tegenover Synthese. Dit betekent, dat op dat moment het bedrijventerrein te weinig parkeerplaatsen zal hebben en alle werknemers of een parkeeronthefing moeten krijgen of elders zullen moeten gaan parkeren. Dit zal een grote impact hebben op de bedrijfsvoering van de betreffende bedrijven. Het vestigingsklimaat gaat hierdoor achteruit. Nu staan er tenslotte al bedrijfsauto's op het gehuurde perceel van de heer Van den Berg, omdat de parkeerruimte onvoldoende is.</p>		
4	<p><b>Hoogte bezoekersaandeel in parkeernorm</b>  Fragment uit memo Empaction: 'Adviesbureaus Spark en Empaction zijn het eens dat de reguliere bezoekersnorm voor woningen van 0,3 parkeerplaatsen per woning te hoog is. De vraag is vervolgens wat een reëel aantal bezoekersparkeerplaatsen is voor het 1828-concept. Naar de mening van Empaction is 0,1 parkeerplaats per woning voor deze specifieke ontwikkeling voldoende.'</p> <p><b>Reactie Spark:</b> Hier verschillen wij dus van mening. Ook kan ik mij niet volledig in de argumentatie vinden. Voor bezoekers is dit geen OV vriendelijke locatie en zal wanneer mogelijk de auto worden gepakt gezien de perfecte bereikbaarheid.</p> <p><b>Onze reactie WLZ:</b> Wij verwachten en onderschrijven deze conclusie van Spark. De bezoekersnorm kan hierdoor niet omlaag</p>	Gemeente LV	<p><b>Vraag lijkt al te zijn beantwoord door de gemeente:</b></p> <p><b>Reactie gemeente opgenomen in de memo:</b></p> <p>Landelijk onderzoek wijst uit dat het aantal autobezoekers bij woningen (fors) overschat wordt. Een bezoekersnorm van 0,1 à 0,2 is een betere benadering van de werkelijkheid dan de huidige 0,3. Ook Spark onderschrijft dit en heeft de gemeente Leidschendam-Voorburg bij de actualisering van de Nota Parkeernormen geadviseerd de bezoekersnorm te verlagen met minimaal 0,1. Het bezoekersaandeel van de parkeernorm voor de doelgroep 'kamerverhuur', welke is gebaseerd op de huidige CROW-richtlijn bedraagt momenteel al 0,2. Na verlaging komt het bezoekersaandeel daarmee op 0,1 per woning.</p> <p>De hoogte van het bezoekersaandeel bij deze ontwikkeling wordt niet onderbouwd op basis van geografische kenmerken van het te bezoeken gebied, maar is bepaald o.b.v. de volgende argumenten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Uit wetenschappelijk onderzoek (TU Delft, <i>A new perspective on residential parking policy</i>, augustus 2021) blijkt dat ook in niet-gereguleerde gebied binnen de bebouwde kom 0,15 bezoekersparkeerplaatsen per woning volstaat. Dat betreft dus ook een omgeving zonder directe toegang tot hoogwaardige openbaar vervoer;</li> <li>– De sociale contacten van bewoners zullen voor een groot deel bestaan uit jongeren in dezelfde leeftijdscategorie, die op hun beurt een vergelijkbaar laag autobezit en autogebruik zullen hebben als de bewoners zelf. Op basis</li> </ul>

			daarvan is een lager autoaandeel van het bezoek te verwachten, dan bij andere ontwikkelingen.
5	<p><b>Deelmobiliteit</b>  <b>Reactie gemeente:</b> Het aanbod van deelmobiliteit is geen vast gegeven. De slagingskans is afhankelijk van een goede afstemming van vraag en aanbod, eventueel ook vanuit de omgeving, waarbij flexibiliteit van groot belang is. De verantwoordelijkheid voor de afstemming ligt bij de ontwikkelaar. De gemeente monitort dit, wat in een anterieure overeenkomst met de ontwikkelaar voor 3 jaar wordt vastgelegd. 2 deelauto's vinden wij bij nader inzien te weinig, omdat de kans daarmee reëel is, dat de gebruiker mis grijpt, terwijl voor goed gebruik enige garantie op een auto wenselijk is. Daarom zouden we het aantal deelauto's willen ophogen naar 3 (conform de vastgestelde Ontwerp Nota Parkeernormen).  Afhankelijk van de behoefte kan dit verder uitgebouwd worden. Het vrijgeven van beschikbare deelauto's voor derden kan ingezet worden om de businesscase te verbeteren, maar mag niet ten koste gaan van de behoefte van de bewoners. Dit kan ook opgelost worden door uitbreiding van het aantal deelauto's. Overigens betreft deelmobiliteit ook niet uitsluitend deelauto's, maar kunnen – al naar gelang de behoeften- ook deelfietsen, -scooters of-bakfietsen, al of niet elektrisch, worden aangeboden.  <b>Onze reactie WLZ:</b> Wat gebeurt er als er na 3 jaar besloten wordt de deelauto's niet meer beschikbaar te stellen? Dan is er een nieuwe situatie gecreëerd, waardoor er parkeerplaatsen te kort zijn en de buurt daar overlast van zal ondervinden. Wie gaat een eventuele investering doen als er besloten wordt meer deelauto's aan te bieden? De ontwikkelaar of de gemeente?</p>	Gemeente LV	In de anterieure overeenkomst wordt vastgelegd dat de ontwikkelaar een verplichting heeft om het deelauto-concept zo goed mogelijk te laten functioneren. Bij laag gebruik zal de ontwikkelaar hieraan moet werken om het gebruik te stimuleren en verbeteren bijvoorbeeld met probeeracties of aanbiedingen. De ontwikkelaar kan dit overigens ook uitbesteden aan een deelmobiliteitsaanbieder. Wij denken dat deze doelgroep zeer kansrijk is voor deelautogebruik en achten de kans daarom klein dat een dergelijk systeem helemaal niet van de grond zou komen en komen te vervallen. Als dit onverhoopt toch wél het geval is, is er vermoedelijk meer aan de hand en is er sowieso aanleiding om de parkeersituatie opnieuw onder de loep te nemen. Het uitbreiden van deelauto's is een investering van de ontwikkelaar en/of de deelmobiliteitsaanbieder. Als er sprake is van uitbreiding, betekent dit dat het systeem aanslaat en zal de aanbieder ook willen investeren.
6	<p><b>Beschikbare restcapaciteit en toepassen loopafstand</b>  <b>Reactie gemeente:</b> Wij zijn het eens met Spark dat de parkeeronderbouw van Empaction onduidelijk is over de loopafstand. De afstand wordt hemelsbreed toegepast (straal van 100 meter) waardoor er niet van 100 meter loopafstand kan worden gesproken. De rapportage zal daarop aangepast moeten worden. Dit heeft verder echter geen gevolgen voor de conclusie, omdat bij de invulling van de parkeereis van Vlietweg 3 niet wordt uitgegaan van gebruik van restruimte van de bestaande omgeving. Het in beeld brengen van de restruimte is uitsluitend</p>	Gemeente LV	De loopafstanden zijn verhoogd, omdat wij enerzijds vinden dat dit kan, gesterkt door landelijke richtlijnen, waar wij ons aan conformeren. Anderzijds kan daarmee (bestaande) parkeerruimte efficiënter worden ingezet en kan er in de schaarse openbare ruimte meer ruimte worden gevonden voor andere belangrijke zaken, zoals groen, spelen etc. Overigens betekent dit niet dat er altijd 250 meter gelopen moet worden. Dit betreft de maximale afstanden. Bovendien kan er bijna overal op korte afstand geladen en gelost worden (boodschappen, kinderen) en kunnen mindervaliden in aanmerking komen voor een parkeerplaats op kenteken op korte loopafstand.

	<p>bedoeld om te kijken in hoeverre een incidentele piek in de parkeervraag opgevangen zou kunnen worden in de openbare ruimte, zonder dat de parkeerdruk daar te hoog wordt. De volledige parkeerbehoefte van de ontwikkeling Vlietweg 3 wordt in het huidige voorstel ingevuld binnen de grenzen van de ontwikkeling en de vastgestelde acceptabele loopafstand van 100 meter. Dat is conform het parkeernormenbeleid, waarbij het uitgangspunt is dat een ontwikkeling in principe in haar eigen behoefte moet voorzien.</p> <p>Overigens is de intentie om de loopafstanden (nu 100 meter voor wonen en 200- 800 meter voor werken) bij de actualisering van de parkeernormen op te hogen. Voorgesteld wordt daarvoor 250 meter voor wonen in centrum en schilgebied en 400 meter voor werken te hanteren.</p> <p><b>Onze reactie WLZ:</b> Omdat de norm niet gehaald wordt, wordt in de gemeente nu de norm maar aangepast? Hier zou de reactie van de gemeente moeten zijn: dat er voor een bouwplan dan meer parkeerplaatsen nodig zijn! Voor een woonwijk is 250 m lopen met boodschappen en kleine kinderen of voor ouderen veel te ver! Als de werkenden of de nieuwe bewoners van Vlietweg3 aan de Oude Bleijk, de Schans, Goopad enz. gaan parkeren betekent dit, dat die bewoners elders moeten parkeren, die vallen niet onder de parkeernorm van 400 meter voor werkenden, maar wij verwachten dat zij verder zullen moeten lopen. Onwenselijk naar onze mening!</p>		
7	<p>Wij vertrouwen erop, dat u de afspraken veel duidelijker gaat vastleggen met vaste percentages (90% werkenden- 10% studerenden), anders kan het bestuur van Wijkvereniging Leidschendam-Zuid, ook met kanttekeningen, niet meer instemmen met dit plan.</p>		<p><i>Zie reactie bij punt 1.</i></p>