

Project: 1828 Leidschendam

Betreft: Vragen n.a.v. het parkeeronderzoek van Empaction en het verkeersonderzoek van Goudappel

Datum: 29 september 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.
1a	Studenten zouden er nadrukkelijk niet komen te wonen. Nu wel ineens. Wat is de reden dat studenten alsnog zijn toegevoegd?	Wibaut	Er altijd gesproken over de leeftijdsgroep 18 tot 28 jaar. Daar zitten ook studenten tussen. Full time studenten en/of studenten die studie en werk combineren.
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.
2a	Jullie gaan nu uit van Odin doelgroep jongeren, zowel werkende als studerende. Wat is de verhouding werkende versus studerende die Odin in zijn cijfers hanteert?	Empaction	De groep werkende en studerende wordt al één leeftijdsgroep binnen Odin aangemerkt, daarin wordt geen verder onderscheid gemaakt.
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.
3a	Er zijn diverse andere 1828 projecten (niet van jullie). De onderbouwing in het parkeeronderzoek voor diverse basiszaken is zeer fragiel. Het is dan ook noodzakelijk dat er meer feiten worden gegeven t.a.v leeftijd, werkend of studerend, aantal parkeerplaatsen en overlast van andere 1828 projecten. Het lijkt me dat jullie dit als projectontwikkelaar boven tafel moeten kunnen krijgen.	Wibaut	Zoals in bovenstaand antwoord, zijn er door ons nog geen 1828 vestigingen gerealiseerd. Wij zullen trachten informatie op te halen bij vergelijkbare concepten als die vergelijkbaar zijn en deze informatie naleveren.

4	Hoe weet Wibaut de leeftijd van de belangstellenden? Dit hoef 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).
4a	Eerst zou de leeftijd zijn gebaseerd op de 'inschrijvingen' (we zouden dat woord niet meer gebruiken want het zijn geabonneerden op de nieuwsbrief). Nu zou de leeftijdssamenstelling zijn gebaseerd op 'verschillende onderzoeken' bv die van 2020. Dit is <i>absoluut</i> niet representatief. Overigens vermeldt het genoemde onderzoek uit 2020 dat 57,8% de kamerhuur te hoog vindt en 53,2% gebruikt dagelijks of wekelijks een auto. Dit is dan weer niet verwerkt in het parkeeronderzoek.	De Wijde Blik	Wij zien een onderzoek waaraan ruim 1.800 jongeren deelnamen als representatief.
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.
5a	De vraag waar het gegeven terug te vinden is dat bewoners er geen 5 maar 7 jaar zullen blijven wonen betreft het <i>parkeeronderzoek</i> . In verband hiermee moet de leeftijd naar boven worden bijgesteld, dit is nu niet het geval.	Wibaut	De verwachting is dat schrijnende gevallen slechts in verwaarloosbare mate zullen voorkomen. Wij zien daarom geen reden om de leeftijd naar boven bij te stellen.
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.
6a	Van 18-21 jaar dus geen huurtoeslag. In verband hiermee moet deze groep op 0 worden gesteld en het parkeeronderzoek worden bijgesteld, dit is nu niet het geval.	Wibaut	Dat zien wij niet zo. Zie ook de toelichting op de vraag hierboven.
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.

7a	Het antwoord zou nee moeten zijn want nergens is terug te lezen dat het OV 1,4 km. fietsen is en het autobezit in Leidschendam-Zuid 1,0 i.p.v. 0,9. In verband hiermee moet het parkeeronderzoek worden bijgesteld, dit is nu niet het geval. Bovendien zal 1828 Leidschendam door de locatie meer jongeren met een auto aantrekken.	Gemeente LV	De gemeente kan zich niet vinden in de stelling dat het OV ondermaats zou zijn. De afstand tot het OV is hier weliswaar groter dan elders in Leidschendam, maar zeker niet slecht. Tramlijn 19 zit op 3 minuten fietsen en randstadraillijn Leidschendam-Voorburg op 4 minuten. Vanwege de ligging aan de overzijde van de Vliet is er wel een barrière, waardoor de afstand groter ervaren wordt. Daarom hebben we het voornemen om, ook i.v.m. de vele ontwikkelingen op Leidschendam-Zuid, in te zetten op een verbetering van de toegang tot Randstadrailstation Leidschendam-Voorburg vanaf de zuidzijde van de Vliet. Hierbij willen we inzetten op een betere, toegankelijke en zichtbare toegang vanaf die zijde en het realiseren van faciliteiten t.b.v. fiets parkeren, deelmobiliteit en P&R. Daarnaast willen we ook de fietsroute naar deze toegang vanaf Leidschendam-Zuid aanpassen (fietsstraat) om zo de ontsluiting tot het station vanaf Leidschendam-Zuid te verbeteren. De MRDH en HTM zijn bij deze plannen betrokken.
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.
11a	Het is onjuist dat er maar 7 parkeerplaatsen weg gaan. Dit zijn er 14 zoals aangetoond in de aangeleverde filmpjes van 13-4 en 8-5	Empaction / gemeente LV	Zoals eerder aangegeven dienen alleen plekken waar in de huidige situatie geparkeerd mag worden, en waar dat door de bouwontwikkeling straks niet meer kan, gecompenseerd te worden. Dat betreft zowel formele als informele plaatsen. Informele plaatsen zijn plaatsen die niet van belijning zijn voorzien,

			maar waar wel legaal geparkeerd mag worden. Dat zijn de 7 parkeerplaatsen op de strook langs de timmerfabriek. De overige auto's staan op plekken waar momenteel niet geparkeerd mag worden. Dat betreft dus geen parkeerplaatsen.
12	Is er rekening gehouden met het hogere autobezit in Leidschendam-Zuid?	Empaction	Ja, dat maakt onderdeel uit van de keuzes die zijn gemaakt.
12a	Waar staat dit in het parkeeronderzoek, graag een onderbouwing	Empaction	Deze uitwerking maakt onderdeel uit van de keuzes die gemaakt zijn, het betreft een uitgewerkte data analyse van de cijfers.
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.
13a	Dus de leeftijdsopbouw uit het genoemde onderzoek wordt wel gebruikt maar het autogebruik niet?	Empaction	Zie antwoordt op vraag 13.
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.
15a	Het aanpassen van de bezoekersnorm naar 0,1 is een te groot verschil met de standaard norm gezien de lokale omstandigheden.	Empaction	Zie antwoord op vraag 15.
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).		
16a	Er wordt gezegd dat de leeftijdsopbouw is aan de hand van inschrijvingen, daarna is het op basis van eigen onderzoek en nu is het op basis van CBS/Odin. Wat is nu juist? Graag gegevens hiervan en onderbouwing. Ook is het noodzakelijk om hier maatwerk toe te passen i.v.m. de locatie zonder OV met snelweg, i.v.m. de huurtoeslag, i.v.m. het feit dat men vooral naar een andere gemeente zal moeten reizen voor het werk en de studie en i.v.m. het feit dat als men onregelmatig werkt het OV sowieso niet toereikend zal zijn.	Empaction	In de uitwerking en categorisering van autogebruik/autobezit naar leeftijdsgroepen sluiten we aan bij de categorieën zoals door het CBS vastgesteld. Daarin is geen onderverdeling toegepast, maar ook niet zinvol.
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.
17a	Graag verwijzing naar de passage in het parkeeronderzoek waar dit terug te vinden is als ook de onderbouwing.	Empaction	Op pagina 6 worden de normen genoemd voor 1 en 2 persoons huishoudens, de doorrekening zie je terug in tabel 2 op pagina 8. Of dit werkende zijn is niet

			bekend, want de norm voor 2-persoons huishoudens wordt in beide leeftijdsklassen toegepast.
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.
20a	Een reductie van 20% voor deelauto's is veel te fors. Dit concept kan vooral slagen als men gemakkelijk met de fiets of met het OV naar het werk, studie of ergens anders heen kan gaan en dat is niet het geval op deze locatie.	Empaction	Een reductie van 20% voor de inzet van deelauto's is aan de onderkant van de bandbreedte. In de praktijk is het belangrijk dat er een goede beschikbaarheid is van de deelauto's, zodat het kunnen gebruiken op het gewenste moment mogelijk is. Het percentage is reel, zeker gezien de doelgroep.
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 (vooralsnog) 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 nu in deze reactie blijkt dat de gemeente ook over studerende jongeren spreekt en mee gaat in de parkeeronderbouw van Empacion, terwijl juist dat de bottleneck is voor de buurt. Studenten hebben geen auto, dus daar kan je de parkeerbalans op aanpassen.	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.  Dat heeft de gemeente daarom ook aangenomen en zo gecommuniceerd.
---	---	-------------	---

	<p>Vraag: De gemeente schrijft: Wibaut selecteert niet welke jongere een appartement krijgt. Het maakt dus niet uit wat een jongere tussen 18 en 28 overdag doet, hij of zij kan altijd een appartement huren. Waarom worden er dan door Empaction met de norm voor studenten parkeerplaatsen berekend. Het wordt toch geen studentenflat? De wijziging van de bewoners naar “alle jongeren” zonder een vast kader ervaren wij als onwenselijk. De spelregels kunnen niet tussentijds even aangepast worden. De normen worden door de gemeente aangepast om een en ander passend te maken. Dat kan en mag nooit het geval zijn. Kan er een afspraak gemaakt worden met vaste percentages, waardoor de afwegingen en onderzoeken transparanter zullen zijn?</p>		<p>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 zou er een goede afspraak gemaakt moeten worden, waar het parkeeronderzoek van Empaction op aangepast moet worden! Het is transparanter vast te leggen hoeveel werkenden/studerenden er zullen wonen, want anders kunnen de gunstigste ODIN cijfers gekozen worden, met daarna heel veel parkeeroverlast voor de buurt 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 werk of 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/studerenden lijkt ons niet noodzakelijk. Dat is ook tamelijk fluide, 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</p>	Gemeente LV	<p>Reactie LV: Bedoeld is dat er nu geen parkeerregulering is in het plangebied.</p>

welke adressen recht hebben op een parkeervergunning zodra gereguleerd gaat worden? (vraag voor Gemeente)

**Reactie gemeente Leidschendam-Voorburg:** 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:

- 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;
- 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;

Er is geen sprake van opname op een POET-lijst, omdat hier (nog) geen sprake is van het reguleren middels een blauwe zone.

**Onze reactie WLZ:** 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 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.

Dus als de gemeente 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

	<p>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.'  <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.  <b>Onze reactie WLZ:</b> Wij verwachten en onderschrijven deze conclusie van Spark. De bezoekersnorm kan hierdoor niet omlaag</p>	<p>Gemeente LV</p>	<p><b>Vraag lijkt al te zijn beantwoord door de gemeente:</b>  <b>Reactie gemeente opgenomen in de memo:</b>  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. 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 daarvan is een lager autoaandeel van het bezoek te verwachten, dan bij andere ontwikkelingen.</li> </ul>
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</p>	<p>Gemeente LV</p>	<p>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 deelmobiliteitaanbieder. Wij denken dat deze doelgroep zeer kansrijk is voor deelautogebruik en achten de kans daarom klein dat een dergelijk systeem</p>



	<p>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</p> <p><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>		<p>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.</p>
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 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</p>	Gemeente LV	<p>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>

	<p>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>		
6a	<p>De norm wordt wel heel gemakkelijk aangepast. Hier is maatwerk noodzakelijk. Op de locatie kunnen we maar één richting uit en het parkeerprobleem dat er nu al is zal zich verplaatsen.</p>	Gemeente LV	<p>Bij de voorgenomen aanpassing van de loopafstanden in de nieuwe Nota Parkeernormen wordt maatwerk toegepast. Er wordt daarbij onderscheid gemaakt in centrum- en schilgebied en overige en buitengebied. Mocht de parkeerdruk op enig moment te hoog worden, omdat er vanuit de omgeving uitwaaiing plaatsvindt, bijvoorbeeld door regulering elders, dan is een logische vervolg om de regulering uit te breiden. Dat staat echter los van de ontwikkeling Vlietweg 3. Deze nieuwe ontwikkeling dient in haar eigen parkeerbehoefte te voorzien, waarin nu wordt voorzien. Het is echter niet de verantwoordelijkheid van een nieuwe ontwikkeling om eventuele bestaande parkeerproblematiek op te lossen.</p>

Het verkeersonderzoek van Goudappel is op 5 september gedeeld met de klankbordgroep, Jeanette Kion heeft hier op 5 september tevens vragen over gesteld, vragen en antwoorden zijn hieronder opgenomen:

Nr.	Vraag	Reactie door:	Antwoord
1	Metropool Rotterdam Den Haag (2040 WLO Hoog) van welke datum is dit onderzoek?	Goudappel	Dit is geen onderzoek, maar het vigerende verkeersmodel van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag.
2	Ochtendspits : welke tijdslijn is dit en wanneer is dit gemeten	Goudappel	Ook dit is het verkeersmodel. Standaard 7-9 uur periode. Hier gerekend met het drukste ochtendspitsuur.
3	Avondspits : idem	Goudappel	ook dit is het verkeersmodel. Standaard 16-18 uur periode. Hier gerekend met het drukste avondspitsuur.
4	Tabel 3.2 zijn dit gemeten cijfers of berekende cijfers? Als ze echt op locatie zijn gemeten: welke periode is dit gedaan?	Goudappel	Dit zijn berekende verkeerscijfers op basis van het vigerende verkeersmodel.
5	Tabel 3.4 hiervan begrijp ik niet hoe de getallen zijn berekend. Bv "Vlietweg oost referentie 5"..... 5 wat? 5 auto's? 5 uur?	Goudappel	Dit zijn seconden. Dit is toegevoegd in de notitie ( <i>230905 VWG3 Verkeersstudie Goudappel V2 Def.pdf</i> ).
6	Ik mis de berekening: Kruispunt Noordelijke verbindingsweg – N11 – oprit A12. En Kruispunt Nieuwstraat-Damhouderstraat.	Goudappel	Dit zijn verder weg gelegen kruispunten. Uit de analyse van de 3 nabij gelegen kruispunten blijkt dat er amper verschil is. Hoe verder de kruispunten weg liggen, hoe kleiner het planeffect zal worden.
7	Tevens ontbreken alle bijlagen. Mag ik de bijlagen ook ontvangen.	Goudappel	Verkeersrapport is als bijlage toegevoegd

#### Vragen Fia Vader van 10 september:

Nr.	Vraag	Reactie door:	Antwoord
8	Met betrekking tot de parkeerstudie van Goudappel had ik graag gezien, dat al deze getallen waren verwerkt, zoals dat ook in het Overgoo rapport is gedaan. Dit is allemaal zo vaag, want het komt bij Overgoo aantallen en de aantallen, die er voor de ingebruikname van de Mall al gemeten zijn. Dit is totaal niet transparant als wij naar de gevolgen willen kijken van deze ontwikkeling.	Goudappel	In deze verkeersstudie is gebruik gemaakt van het meest recente verkeersmodel van de metropoolregio Rotterdam Den Haag (versie 2.10 = twee versies nieuwer dan het onderzoek 'Overgoo'), zie de bijlage. Bovendien is verder gekeken in de toekomst: naar het jaar 2040 i.p.v. het jaar 2031. Tot slot is gekozen voor het WLO hoog economisch groeiscenario. Om die reden is rekening gehouden met de voor de verkeersdruk meest ongunstige situatie.
9	Ik vind het verder moeilijk om in te schatten: tabel 3.1. Wat wordt bedoeld met Vlietweg oost > Vlietweg west, want er is ook Vlietweg zuid enige consequente benamingen lijken mij zinvol. En een uitleg, wat dan bedoeld wordt.	Goudappel	Hier wordt bedoeld: het aantal motorvoertuigbewegingen van Vlietweg oost naar Vlietweg west op de rotonde Vlietweg – Nieuwstraat – Delftsekade. Dit is de doorgaande route. Vlietweg zuid is het parkeerterrein bij het plangebied.

10	Vanaf de rotonde waar iedereen vertrekt is het of Nieuwstraat of Vlietweg. Het lijkt of er in de ochtend- en avondspits geen verandering van getallen plaatsvindt op de Nieuwstraat, dat kan ik niet geloven. Dus ik wil graag weten, waar ik dan wel naar kijk.	Goudappel	<p>De verwachting is dat het meeste verkeer richting de Vlietweg – Noordelijke Verbindingsweg rijdt (of in omgekeerde richting ervandaan komt). Daar ligt de regionale en landelijke hoofdwegenstructuur.</p> <p>Om die reden is al het nieuwe verkeer toegedeeld op die verbinding. Het verdelen van verkeer over de Vlietweg en Nieuwstraat zal niet leiden tot een andere uitkomst van de kruispuntberekening. Sterker: doordat in de studie al het vertrekkend verkeer vanuit de planontwikkeling linksaf slaat, moet het een groot deel van de rotonde over rijden, wat voor de kruispuntafwikkeling een nadelig effect heeft (verkeer uit meerdere richtingen moet dan wachten). Desondanks is er sprake van een goede afwikkeling van het verkeer op de rotonde.</p>
11	Dat Vlietweg oost gebruikt wordt vanaf Overgoo of het kruispunt Vlietweg/Noordelijke verbindingsweg, begrijp ik wel, dat is richting de Nieuwstraat. Maar vanaf de rotonde Vlietweg oost noemen is niet logisch en voor mij niet echt meer te volgen.	Goudappel	Vlietweg (oost) wordt niet genoemd bij de rotonde. Indien gewenst kunnen de verkeersintensiteiten gevisualiseerd worden.
12	Verder zou ik graag ook cijfers van de toename op het kruispunt Nieuwstraat/Damhouderstraat ontvangen. Essentieel vanwege, de vele files voor de sluisbrug. Het aantal verkeersbewegingen moet daar van 9000 omlaag naar 5000. Zou mooi zijn als niemand die kant op zou gaan, maar daar geloof ik niet in.	Goudappel	Zie hieronder de verkeersintensiteiten in 2040 (hoog economisch groeiscenario WLO) in respectievelijk de ochtendspits (2 uur), avondspits (2 uur) en etmaalperiode (24 uur).



Alternatief  
2040 WLO Hoog

Achtergrondkaarten

Overzichtkaart (licht)

Kenmerken autonetwerk

OV kenmerken

Zone kenmerken

Intensiteiten wegverkeer

MVT etmaal

Grootte:

Transparantie:

Voedingslinks: kaartlaagdefinitie

MVT ochtendspits

MVT avondspits

MVT etmaal (% t.o.v. 2016)

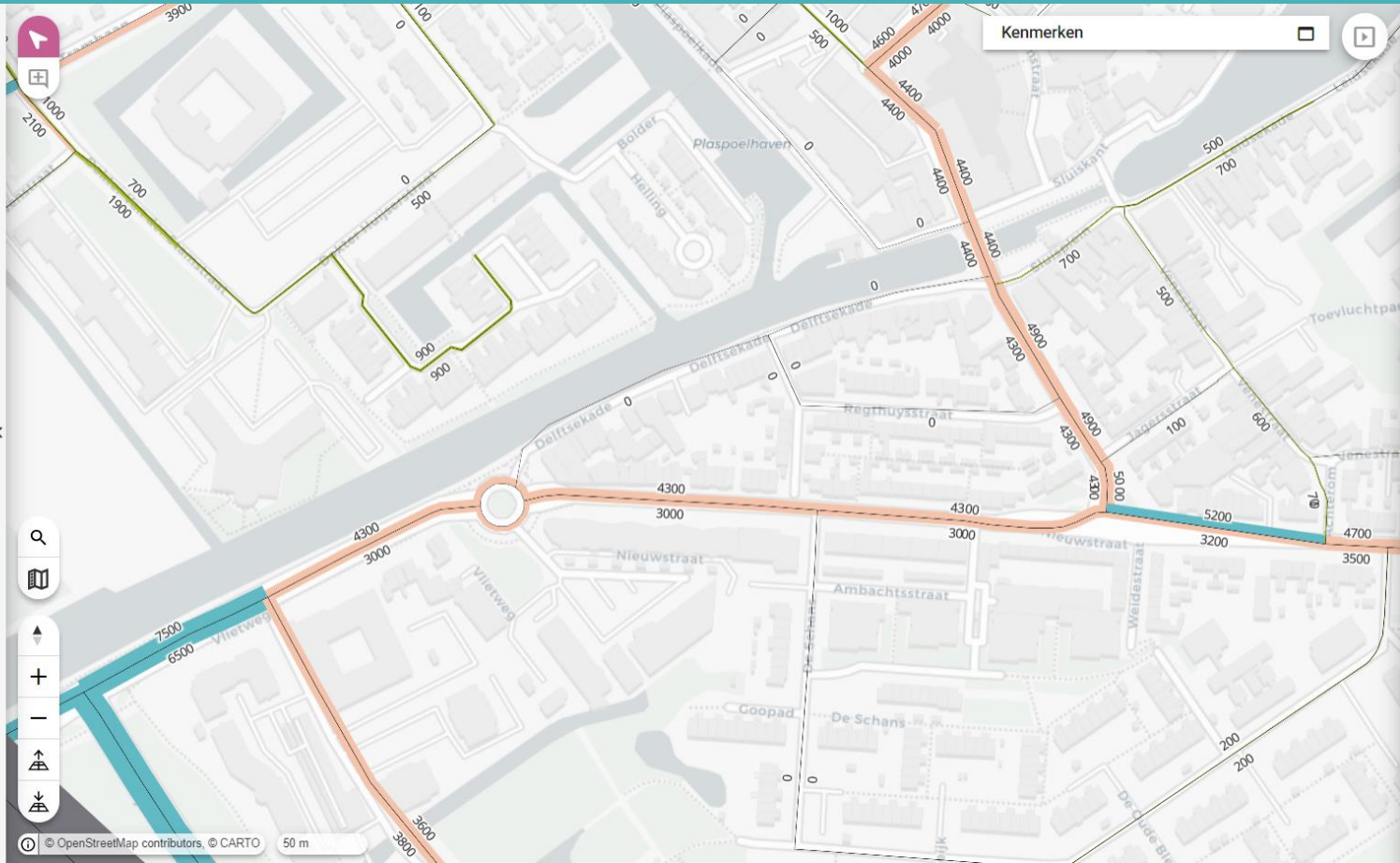
MVT etmaal (% tov 2021)

MVT etmaal (% tov 2022)

MVT etmaal (% tov 2023)

MVT etmaal (% tov 2030H)

MVT etmaal (% tov 2040H)





Alternatief  
2040 WLO Hoog

Achtergrondkaarten

Overzichtkaart (licht)

Kenmerken autonetwerk

OV kenmerken

Zone kenmerken

Intensiteiten wegverkeer

MVT etmaal

MVT ochtendspits

Grootte:

Transparantie:

Voedingslinks: kaartlaagdefinitie

MVT avondspits

MVT etmaal (% t.o.v. 2016)

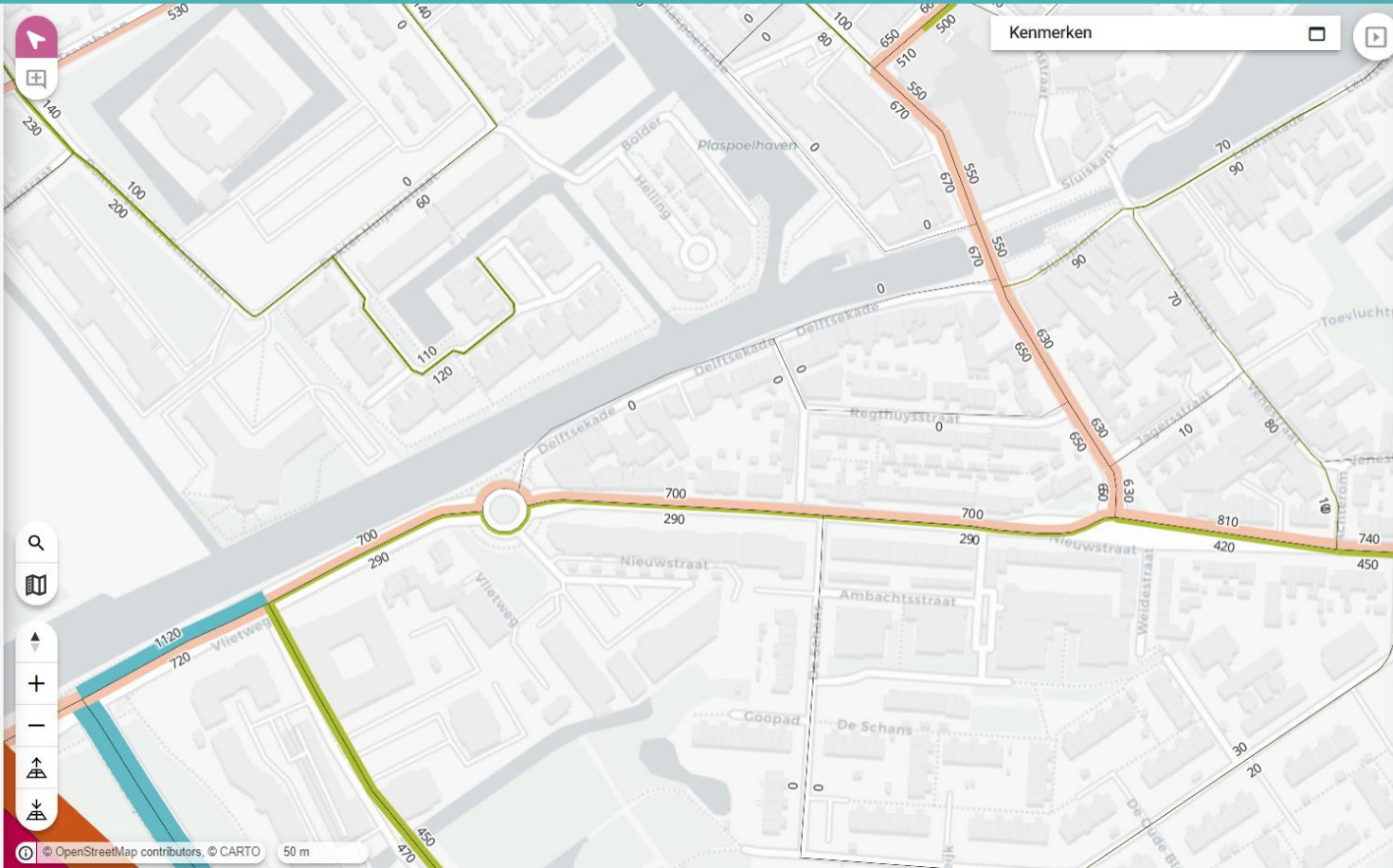
MVT etmaal (% tov 2021)

MVT etmaal (% tov 2022)

MVT etmaal (% tov 2023)

MVT etmaal (% tov 2030H)

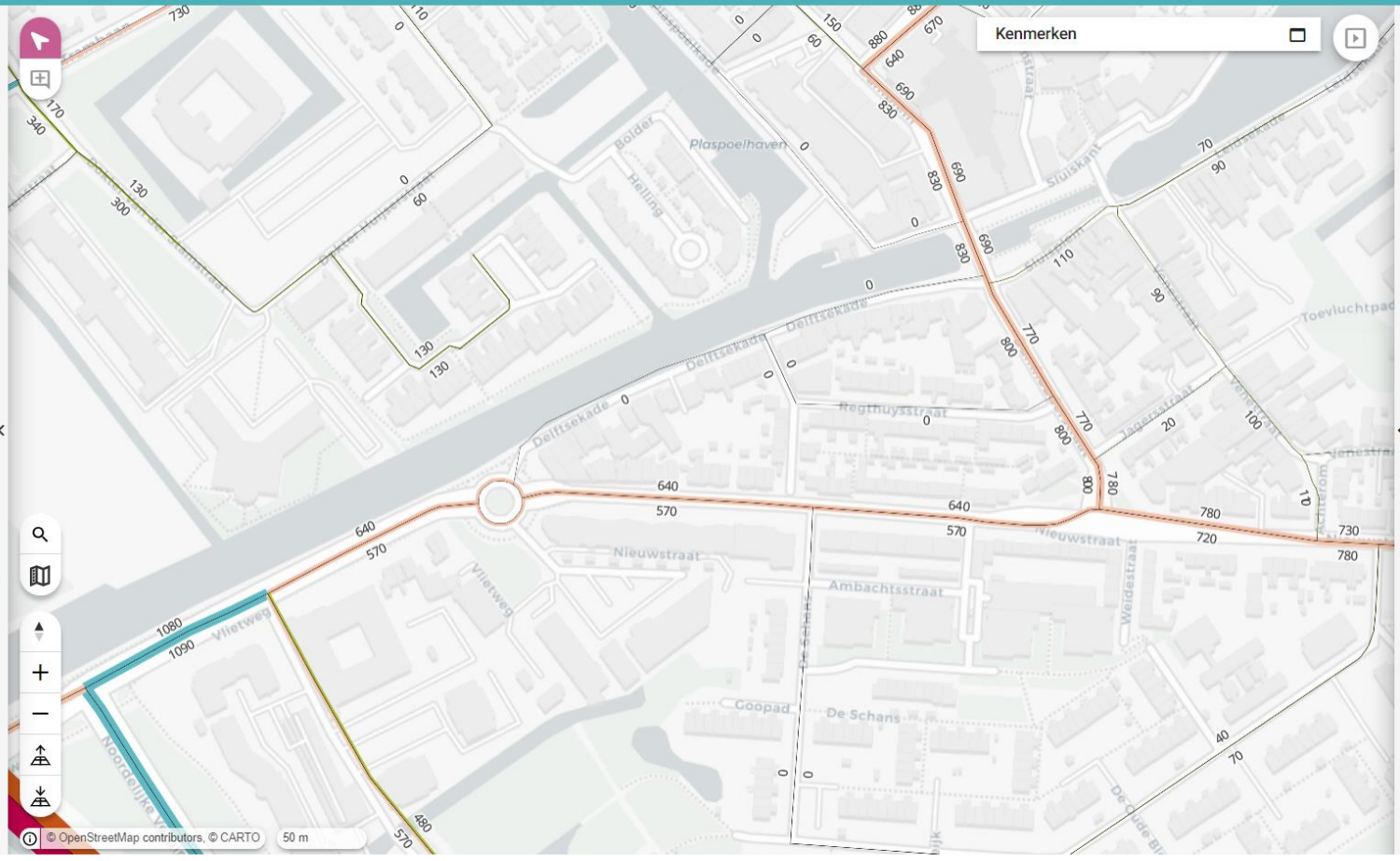
MVT etmaal (% tov 2040H)





Alternatief  
2040 WLO Hoog

- Achtergrondkaarten**
  - Overzichtkaart (licht)
- Kenmerken autonetwerk
- OV kenmerken
- Zone kenmerken
- Intensiteiten wegverkeer**
  - MVT etmaal
  - MVT ochtendspits
  - MVT avondspits
  - Grootte:
  - Transparantie:
  - Voedingslinks: kaartlaagdefinitie
  - MVT etmaal (% t.o.v. 2016)
  - MVT etmaal (% tov 2021)
  - MVT etmaal (% tov 2022)
  - MVT etmaal (% tov 2023)
  - MVT etmaal (% tov 2030H)
  - MVT etmaal (% tov 2030L)



Vragen Fia Vader van 15 september:

Nr.	Vraag	Reactie door:	Antwoord
13	Kan Goudappel aangeven waar WLO voor staat?	Goudappel	De studie 'Nederland in 2030-2050: twee referentiescenario's – Toekomstverkenning Welvaart en Leefomgeving', kortweg WLO, is de basis voor veel beleidsbeslissingen op het gebied van de fysieke leefomgeving in Nederland, waaronder verkeersmodellen. De WLO is opgesteld door het PBL (Planbureau voor de Leefomgeving) en het CPB (Centraal Planbureau). Voor de WLO hebben onderzoekers van beide planbureaus trends en toekomstige onzekerheden verkend die van belang zijn voor de fysieke leefomgeving.
14	Ik begrijp dat alle verkeersberekeningen ervan uitgaan, dat mensen de sluisbruggen zullen mijden, omdat het niet praktisch lijkt. Maar helaas kan geen berekening op tegen het menselijk verstand, dat weet dat de N14 vol staat en dat je via de Nieuwstraat vanaf Vlietweg 3 via de sluisbrug vaak sneller aan de andere kant van Leidschendam bent. Dus ik zou hier graag een aanpassing op willen laten maken.	Goudappel	Goudappel heeft in een nieuwe versie van het rapport ook een variant opgenomen, waarbij al het verkeer van/naar het centrum van Leidschendam rijdt. Dit leidt niet tot een andere conclusie.
15	Zo ook vanuit andere delen van Leidschendam richting Vlietweg 3, de ervaring leert, dat je op de Noordsingel of op de Heuvelweg lang in de file staat om richting de N14 te gaan om zo om te rijden. Rijkswaterstaat, wil doorstroming op de N14 genereren en garanderen, dat betekent dat het op de regionale wegen langer stil moet staan. Dat gebeurt om die reden ook.	Goudappel	Zie antwoord bij vraag 14
16	Wel vreemd dat vanaf Overgoo, wel verkeer richting Vlietweg west gaat, dat is fijn, want realistischer, maar in tegenstelling tot wat u bij dit onderzoek beschrijft/berekend.	Goudappel	Zie antwoord bij vraag 14
17	Iets wat ik intrigerend vind, is het kaartje over een etmaal Overgoo. Zou u uitleg willen geven over de hoeveelheid verkeer dat in Overgoo in en uitrijdt, tijdens de opgave van MVT per etmaal, maar ongeveer 900 of 1050 tijdens de ochtend en avondspits. Maar wel 7400 over een hele dag.	Goudappel	De informatie over de ochtendspits (2 uur), avondspits (2 uur) en etmaal (24 uur) is afkomstig uit het verkeersmodel.
18	Dat betekent 5000 verkeersbewegingen op andere momenten, waardoor worden die dan veroorzaakt? Verder nog de opmerking, dat als het al 50/50 is moet er dus 3700 keer per etmaal het fietspad Vlietweg aan de Overgoo zijde overgestoken worden.	Goudappel	Dat klopt. Niet al het verkeer rijdt in de ochtendspits (2 uur) en avondspits (2 uur). De genoemde 5.000 verkeersbewegingen worden verwerkt in de overige uren van de dag.



	Dat is een zeer on overzichtelijk kruispunt! Dit heeft niet met Vlietweg 3 te maken, maar daar ben ik wel bezorgd over.		
19	Als er bij Overgoo een parkeerhub komt zoals gepland, dan zou een groot aantal verkeersbewegingen vanaf de Noordelijke verbindingsweg richting die hub moeten gaan, niet allemaal vanaf de Vlietweg (oost). Wel zou het verkeer van de parkeerhub via Overgoo richting de Vlietweg gaan. Dat kan ik er dan niet in terugvinden.	Goudappel	In de uitgevoerde studie voor Overgoo is daar ook rekening mee gehouden.

Vraag Robin van Wissen van 18 september:

Nr.	Vraag	Reactie door:	Antwoord
20	Graag wil ik nog een vraag stellen over de verkeersstromen die grafisch zijn weergegeven in de bijlage: Sommige straten hebben in het model een doorstroom van nul auto's per etmaal (bijvoorbeeld de Schans). Dit lijkt mij niet kloppen. Waarom worden deze stromen eigenlijk niet meegerekend?	Goudappel	Voor kleinere straten (met weinig verkeer) is soms geen informatie beschikbaar in het verkeersmodel. In het kader van deze studie kunnen we daar niets aan veranderen. Het verkeersmodel is het beste rekeninstrument dat er beschikbaar is. In z'n algemeenheid kunnen we zeggen dat, kijkende naar de resultaten, dat het toevoegen van intensiteiten op dergelijke wegvakken niet leidt tot een andere conclusie.