

# Verslag

Klankbordgroep  
Vlietweg 3 Leidschendam

## Verslag sessie 3 – 11 april 2023

Verlag #21/09/2023

Aanwezig: Astrid Kruijt, Fia Vader, Ronald Smeijers, Jan van Vliet, Gerard de Greef, Gerald van Hulten (Wibaut), Mark van der Heide (Faro), Bart van Hussen (Empaction), Paula van der Ark (gemeente), Maaïke Konijn (gemeente), Claudia Moerland (De Wijde Blik).

## 1. Welkom en mededelingen

Deze sessie wordt begeleid door Mark van der Heide (stedenbouwkundige) en genotuleerd door Claudia Moerland (De Wijde Blik) in verband met vakantie Jacqueline van de Sande en Jolijn Goertz. Dick Kruihof, bewoner van Synthese, schuift eenmalig aan als toehoorder op verzoek van Astrid en Ronald.

## 2. Aanleiding

Ten behoeve van de planontwikkeling heeft Wibaut een parkeernotitie op laten stellen door parkeeradviesbureau Empaction. De parkeernotitie staat sinds enkele maanden op de projectwebsite van Vlietweg 3 en is tijdens een buurtbijeenkomst al eens gepresenteerd. Het doel van deze bijeenkomst is om dieper in te gaan op deze parkeernotitie met enkele vertegenwoordigers uit de klankbordgroep.

De firma Spark is eveneens een adviesbureau voor parkeer vraagstukken. Spark is gevestigd aan de Nieuwstraat en heeft als belanghebbende vragen gesteld over de onderbouwing. Naar aanleiding daarvan is er een gesprek ontstaan.

Mark licht toe dat Spark afgelopen vrijdag heeft laten weten niet aan te sluiten bij dit overleg van de klankbordgroep, omdat zij geen lid zijn van de klankbordgroep. Ronald voegt toe dat Spark al overleg heeft gehad met de gemeente en ook een klant-relatie met de gemeente heeft.

De afwezigheid van Spark wordt door de aanwezigen van de klankbordgroep als teleurstellend ervaren, omdat zij wilden luisteren naar de vragen van Spark en de toelichting daarop van Empaction. Mede omdat zijzelf leken zijn op het gebied van parkeeronderbouwingen.

Dick geeft aan al een jaar te vragen om informatie (ruwe data); met de paar getallen en metingen kan hij niets en ze zijn niet representatief. Hij heeft daardoor geen vertrouwen in het proces; de parkeernotitie is in

De  
Wijde  
Blik

Anthony Fokkerweg 1  
1059 CM Amsterdam  
020 523 50 90

Louis Couperusplein 2  
2514 HP Den Haag  
070 762 04 06

info@dewijdeblik.com  
www.dewijdeblik.com

# Memo

elkaar geflanst. Dick geeft aan dat Ernest bekend is met de vragen en ontbrekende stukken, zoals de ruwe data uit de parkeeronderbouwing van Goudappel Coffeng en inzicht in de financiële onderbouwing van de ontwikkeling. Nagegaan zal worden in hoeverre hierover toezeggingen zijn gedaan en op welke wijze daar invulling aan gegeven is en/of zal worden.

NASCHRIFT: Navraag heeft geleerd dat het parkeeronderzoek in eerste instantie door Goudappel Coffeng zou worden uitgevoerd, maar door minder goede ervaringen bij een ander project is ervoor gekozen om de uitvraag bij Empaction neer te leggen. De parkeercijfers die gepresenteerd zijn bij de eerste bijeenkomst (7 feb 2022) zijn geformuleerd door de stedenbouwkundige en zijn gebaseerd op cijfers van het CBS en onderleggers uit parkeeronderzoeken van overige 1828-vestigingen. De (beperkte) data die is gebruikt in het parkeeronderzoek van Empaction is op 22 februari gedeeld met Dick. Dit betekent dan ook dat er geen ruwe data is van Goudappel Coffeng.

Ten overstaan van de klankbordgroep heeft Ernest namens Wibaut aangegeven bereid te zijn te zijner tijd aan een afvaardiging van de klankbordgroep in vertrouwen inzage te geven in de cijfers.

Mark geeft aan dat het rapport van Empaction het onderwerp van gesprek is. Ten behoeve van een eerdere, eerste analyse van de parkeerbehoefte is gebruik gemaakt van cijfers en methodiek van Goudappel Coffeng. Voor het ontwerp dat nu voor ligt is Empaction gevraagd een parkeernotitie op te stellen. Deze rapportage zal uiteindelijk door de gemeente getoetst worden.

Mark vraagt welke onduidelijkheden er zijn.

- Ronald geeft aan dat er veel te weinig parkeerplaatsen komen en wil verduidelijking over de het verschil tussen bruto en netto aantal parkeerplekken en hoe dit berekend wordt.
- Astrid geeft aan dat er zat vragen zijn, maar eerst een toelichting wil op het huidige rapport.
- Fia bekijkt het rapport met een brede blik op de wijk bekeken en geeft aan dat de loopafstand tot beschikbare parkeerplekken niet klopt en vindt dat het parkeerprobleem de wijk in wordt geschoven wanneer bezoekers van 1828 in de wijk mogen parkeren. Bovendien kunnen de jonge mensen van 1828 prima een eind lopen maar veel mensen van bv de Schans niet.

Bart benoemt dat hij alle inhoudelijke vragen kan beantwoorden, maar twijfelt of het nut heeft wanneer er geen vertrouwen is in hetgeen is opgesteld. De aanwezige leden van klankbordgroep antwoorden unaniem: "Nee. Er is toegewerkt naar 45 parkeerplaatsen."

Astrid geeft aan dat het rapport uitgaat van aannames, van gemiddelden en landelijke cijfers in plaats van lokaal maatwerk.

# Memo

Ze benoemt dat Leidschendam Zuid een speciale plek is en hierdoor afwijkt van de standaard.

Fia benoemt dat jongeren hier wel veel auto's bezitten en er hun laatste cent voor zouden uitgeven, omdat werk en sportvoorzieningen niet op loop/fietsafstand liggen en dat het openbaar vervoer onvoldoende toereikend is (haltes te ver en stopt om 01:00 uur, beloofde extra halte komt er niet).

Astrid zegt dat er in de berekening geen rekening gehouden wordt met leaseauto's waardoor het beeld misleidend is. Mark weerspreekt dit en zegt dat in het Odin onderzoek leasauto's wel degelijk meetellen.

Bart benoemt dat het een lastige discussie wordt als er geen vertrouwen is in de cijfers en gerenommeerde onderzoeksdata. De ontwikkelaar blijft eigenaar en beheerder en is dus ook gebaat bij een kloppend onderzoek. De gemeente heeft een maatschappelijke rol om het onderzoek te toetsen en een publiekelijk belang.

Fia reageert door te zeggen dat de gemeente het parkeerprobleem straks mag oplossen, omdat er nu te weinig parkeerplaatsen worden voorzien.

Gerard geeft aan dat Wibaut aan alle kanten tegen grenzen aanloopt. De parkeernotitie komt nu precies uit op het aantal parkeerplaatsen dat gerealiseerd kan worden. Het staat als een paal boven water dat problemen zullen ontstaan. Reguleren wordt lastig omdat Wibaut op een veel te klein kavel een gebouw wil zetten dat niet past. Alles wordt er nu bij gehaald om het aan de omgeving te rechtvaardigen.

Gerard geeft aan dat ze een gebouw willen neerzetten op korte afstand van andere gebouwen en dan komen er altijd bezwaren.

Ook benoemt hij dat er in de parkeernotitie vele aannames staan.

Dick geeft aan dat gemeentelijke normen worden toegepast terwijl lokale normen toegepast zouden moeten worden.

Bovendien is de Randstadrail 10-15 min. lopen terwijl de snelweg om de hoek is.

Daarnaast meent Dick dat er in de parkeernotitie regelmatig naar beneden gecorrigeerd.

Nav een vraag is het onduidelijk of er ook studerende jongeren komen wonen.

Astrid vraagt waar rekening gehouden wordt met lokale faciliteiten en omstandigheden omdat dit niet in de parkeernotitie is te lezen. Bart geeft aan dat zij naar de locatie kijken om te bepalen of bepaalde data toegepast kan worden. Mark vult aan dat er een lokale parkeertelling is gedaan, waardoor duidelijk werd dat er geen buitenplanse parkeerplekken nodig zijn. Daarnaast heeft de bereikbaarheid met openbaar vervoer meegewogen bij het bepalen van de mate waarin deelmobiliteit ingezet kan worden. Daarnaast wordt er gekeken naar de dichtheid,

doelgroep en leeftijd bij autobezit.

### 3. Parkeeronderbouwing

Vanwege de belofte om de vele vragen en bezwaren over de parkeernotitie te beantwoorden geeft Bart een toelichting op de totstandkoming.

#### **Autobezit in plaats van parkeernorm**

Iedere gemeente heeft bruto parkeernormen, daar mag van worden afgeweken mits daar argumenten voor zijn. Omdat er gebouwd wordt voor een specifieke doelgroep, namelijk jongeren tussen de 18 en 28 jaar, die hier 5 jaar met een jongerencontract mogen wonen, wordt er gerekend met autobezit, op basis van Odin-cijfers. Dit is relevant omdat de doelgroep ook niet zal wijzigen. Dit wordt in een anterieure overeenkomst met de gemeente vastgelegd. Bij een herbestemming zal de gemeente opnieuw de parkeerberekening moeten toetsen.

We kijken naar doelgroepen, omdat het jongeren tussen de 18 en 28 jaar zijn;

We kijken naar woningtypen, omdat dit bepaald of er een- of tweepersoonshuishoudens komen wonen. Bij 1828 geldt dat het 85% eenpersoonshuishoudens zijn;

- We kijken naar afspraken met de gemeente, omdat hier het behoud van de doelgroep en woonrecht wordt bepaald.

Fia vraagt of de doelgroep is vastgelegd, ook bij een herbestemming. Paula geeft aan dat dit in de anterieure overeenkomst wordt vastgelegd.

#### **Bezoekersnorm**

In veel gemeenten werd tot voor kort standaard gerekend met een bezoekersnorm van 0,3. Recente onderzoeken geven aan dat dit structureel te hoog is. In veel gemeentes leidt dit inzicht bij de actualisatie van de parkeernormen naar een lagere norm voor bezoekers.

Wij zijn van mening dat een bezoekersnorm van 0,1 toepasbaar is als er gekeken wordt naar leeftijd en autobezit en gegeven het feit dat bezoekers veelal uit dezelfde leeftijdsgroep zullen komen als de bewoners. De gemiddelde leeftijd van de geïnteresseerden in 1828 is 21 a 22 jaar.

Fia zegt dat ze begrepen heeft dat er meerdere doelgroepen gehuisvest zouden worden, zoals zorgwoningen. Paula benoemt dat er maximaal 10 woningen bedacht zijn voor jongeren die begeleiding nodig hebben omdat ze uit een zorgsituatie komen, op voorwaarde dat zij zelfstandig kunnen wonen.

Fia geeft aan dat hier nu in de parkeernotitie geen andere parkeernorm

# Memo

is toegepast terwijl dit wel zou moeten.

Gerard benoemt dat de kans groot is dat de gemiddelde leeftijd hoger zal zijn, omdat zij er 5 jaar mogen wonen. Mark beaamt dit. Er is sprake van in- en uitstroom, waarbij de instroomleeftijd lager ligt dan de uitstroomleeftijd. Na verloop van tijd ontstaat een evenwichtssituatie. Daarom tellen we, voor een inschatting van de gemiddelde leeftijd en van de leeftijdsopbouw van de bewoners, 2,5 jaar op bij de gemiddelde leeftijd en leeftijdsopbouw van de geïnteresseerden.

Astrid vindt het erg fragiel dat er alleen met de leeftijd van geïnteresseerden in 1828 gerekend wordt en vraagt of er ook naar andere projecten gekeken wordt. Mark zegt van niet, omdat er nog geen andere 1828-vestigingen zijn gerealiseerd. Astrid geeft aan dat de parkeerbehoefte van 1828 projecten die al bestaan (niet van Wibaut) in de parkeernotitie meegenomen zouden moeten worden.

Dick wil weten of er ook naar gemiddelde inkomen wordt gekeken. Bart zegt dat dit niet gedaan wordt. Nu wordt er gekeken naar het aantal geïnteresseerden en hun leeftijd en tellen daar 2,5 jaar bij op. Wel is het inkomen voor een groot deel van de woningen begrensd, aangezien die in het sociale segment verhuurt worden.

## Reductie deelauto

Na de berekening van de parkeervraag wordt gekeken of dit aantal gereduceerd kan worden door het aanbieden van deelauto's. Het delen van spullen en voorzieningen is een belangrijk onderdeel van het 1828-concept, omdat het e.a. op deze manier betaalbaarder en toegankelijker wordt voor jongeren. Uit onderzoek van TU Eindhoven kwam naar voren dat in voorkomend geval 20 tot 50% van de respondenten open staat voor het gebruik van een deelauto in plaats van de eigen auto. In de het voorstel voor 1828 wordt gerekend met de onderkant van deze bandbreedte, waarbij 20% van de parkeerbehoefte wordt vervangen door deelmobiliteit.

Astrid vraagt waar dit percentage op gebaseerd is. Bart geeft aan dat er gerekend wordt met 20%, omdat het geen binnenstedelijke en hoogwaardige openbaar vervoer locatie betreft. Astrid zegt dat dit een aanname is op basis van bereidheid uit een onderzoek en zou ook hier liever de feiten zien. Gerard vindt de 20% reductie van het aantal parkeerplekken vanwege het aanbieden van twee deelauto's te ver gaan. Bart wil graag de link naar het onderzoek delen, want als er niet op de resultaten van onderzoeken gebouwd kan worden dan is de hele parkeerberekening voor niets.

NASCHRIFT: link naar onderzoek

[K-D108-Wat-is-het-effect-van-deelauto's-op-autobezit.pdf.aspx](https://www.crow.nl/K-D108-Wat-is-het-effect-van-deelauto's-op-autobezit.pdf.aspx)  
(crow.nl)

# Memo

Maaike zegt dat de gemeente het wil belonen wanneer ontwikkelaars investeren in deelmobiliteit, maar de ontwikkelaar blijft verantwoordelijk om die deelmobiliteit optimaal te laten functioneren. In de anterieure overeenkomst worden hier ook afspraken over gemaakt. Werkt het niet, dan moet de ontwikkelaar bijsturen.

## Aanbod deelauto's

De deelauto's worden openbaar aangeboden, op deze manier is het aantrekkelijk voor de aanbieder maar ook voor de omgeving. Mark benoemt dat de doelgroep van 1828 een 'abonnementsgeneratie' is en daar sluit deelmobiliteit goed bij aan. De deelauto's worden aangeboden via een toegankelijke app, ook te installeren voor buurtbewoners.

Astrid zegt dat het een landelijke aanname is dat deelvervoer aanslaat onder jongeren en vindt het resultaat van één landelijk onderzoek over de bereidheid ook weer te fragiel voor een solide parkeernotitie.

## Capaciteit in de openbare ruimte

Het bedrijf Datacount heeft twee keer een parkeerdrukonderzoek uitgevoerd. Over het algemeen wordt de parkeerdruk door de omgeving als hoog ervaren, dit is aangegeven tijdens buurtbijeenkomst en door de leden van de klankbordgroep. 1828 zal leiden tot nog meer parkeeroverlast in de omgeving. Bart geeft aan dat het een overweging is om een parkeerregime in te voeren, bijvoorbeeld in de vorm van een blauwe zone. In dat geval is 1828 bereid af te zien van een ontheffing voor de parkeerplaatsen waarop de blauwe zone van toepassing is.

Bart licht toe dat een blauwe zone in beginsel niet nodig zou zijn.

Fia zegt dat het probleem wordt doorgeschoven naar andere wijken en vindt het een heel slecht plan.

Gerard zegt dat er ruimte zit tussen de feiten en de beleving als het gaat om parkeerdruk en vraagt of er op voorhand naar een oplossing gekeken kan worden in de vorm van een blauwe zone of gereguleerd parkeren. Omdat dit een vorm van borging is. Aangegeven wordt dat de gemeente leidend is. Paula geeft aan dat het niet preventief ingevoerd wordt, omdat een blauwe zone alleen ingevoerd wordt bij een structureel te hoge parkeerdruk (meer dan 90%). Zo hoog is de parkeerdruk volgens de meest recente tellingen niet.

Ronald geeft aan dat de huidige ondernemingen nu kunnen parkeren en vraagt zich af hoeveel ontheffingen er in een blauwe zone geboden kunnen worden.

Maaike zegt dat er een maximum is aan het aantal ontheffingen dat een bedrijf kan aanvragen. Ronald legt uit dat de plekken nog meer beperkt zullen worden zodra de heer van den Berg zijn perceel verkoopt, omdat er daar nu particulier parkeerplekken worden gehuurd die dan

# Memo

verdwijnen.

Gesproken wordt over het wegvak langs de zijde van de houtzagerij. De klankbordgroep geeft aan dat hier 11 auto's kunnen parkeren. Bart geeft aan dat de auto's die hier geparkeerd stonden zijn meegeteld in de parkeerdruk. De theoretische parkeercapaciteit van deze informele parkeerruimte is niet meegenomen.

De 15 parkeerplaatsen op het terrein van Van den Berg zijn niet meegenomen. Paula benadrukt dat dit onderzoek niet gaat over de eventuele plannen voor Vlietweg 8 en ze daarom die parkeerplekken niet meenemen in de rapportage.

Gerard vraagt of er openingen zijn voor het creëren van meer parkeerplekken bij eventuele aanpassingen aan het gebouwwontwerp. Mark zegt daar in een volgende bijeenkomst meer inzicht over te geven.

Als Ronald geen auto's meer bij Dhr vd Berg kan parkeren wil hij wel een andere plek voor 35 parkeerplaatsen, ook omdat hij er al 20 jaar zit en Wibaut nu komt kijken.

Jan zegt dat 45 parkeerplaatsen voor 162 bewoners erg scherp is gesteld. In het begin klopt dat misschien maar na 1 jaar zullen er 80 auto's staan. Invoeren van blauwe zone komt ook bij ondernemer zoals hij te liggen terwijl economie juist gewenst is.

Astrid zegt dat er nog steeds auto's bij komen op het parkeerterrein. Nu 17-23 overdag doordeweeks buiten de vakken. Waar blijven die in het parkeeronderzoek?

Paula geeft aan dat de parkeernotitie over Vlietweg 3 gaat. Vlietweg 8 (is nog benaderbaar, gemeente zou het willen kopen). Gerard geeft daarop aan dat het niet alleen om de parkeernotitie gaat maar vooral om de reactie van de klankbordgroep erop.

Ronald geeft weer aan dat het parkeerprobleem dat zal ontstaan naar hem als ondernemer verlegd wordt. Gerard vraagt naar een opening mbt parkeren.

## 4. Rondvraag

Fia: Hoe is de loopafstand naar beschikbare parkeerplekken in de omgeving berekend? Nu zijn er looproutes van maar liefst 400 m. ingetekend.

NASCHRIFT Empaction: Bij het bepalen van de beschikbare restcapaciteit is uitgegaan van een straal van 100 meter rondom (het eigen terrein van) de ontwikkeling aan de Vlietweg 3. Daarmee kunnen

# Memo

de werkelijke loopafstanden in de praktijk verder oplopen dan de gestelde 100 meter.

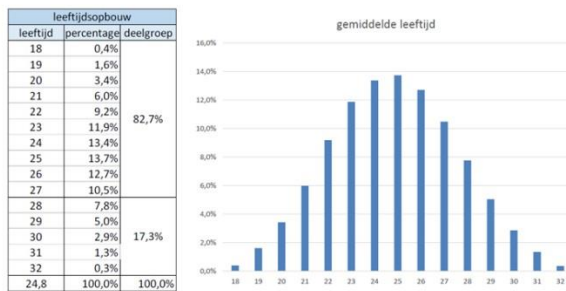
Daarbij tekenen wij aan dat de uitgevoerde tellingen, en de daaruit volgende beschikbare restcapaciteit, niet doorslaggevend is voor de onderbouwde parkeeroplossing bij het 1828-concept. Het parkeren wordt opgelost door de aanleg van voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein en op het parkeerterrein aan de Vlietweg. Daarmee zijn de loopafstanden voor het vinden van een parkeerplaats veel kleiner dan de maximale loopafstand van 100 meter die conform het gemeentelijk parkeerbeleid wordt geëist. In de volgende bijeenkomst wordt dit nader toegelicht.

Astrid: Op blz. 15 staat dat de waargenomen bezetting van sectie 11 is opgeteld bij sectie 5. Wat is de waargenomen bezetting?

NASCHRIFT Empaction: De waargenomen bezetting is 11 auto's dit getal is gelijk aan de maximale ruimte die er (informeel) beschikbaar is voor parkeren van auto's.

Astrid: Hoeveel appartementen komen er voor jongeren tot 23 jaar?

NASCHRIFT: De woningen worden niet toegedeeld op leeftijd, maar de verwachting is dat de woningen verhuurd zullen worden conform de leeftijdsopbouw die is opgesteld op basis van een meerjaarsgemiddelde (5 jaar) die is opgesteld op basis van de leeftijd van de geïnteresseerden in 1828 Leidschendam en hieronder nogmaals is weergegeven.



Leeftijdsoopbouw

5

Het concept ontwerp gaat uit van 138 woningen, waarvan 85% sociaal (1 - kamerappartementen) en 15% (2-kamer-appartementen) middeldure huur. Voor de sociale woningen kan huurtoeslag worden aangevraagd, afhankelijk van leeftijd en inkomen.

Astrid: In de 1e 2 bijeenkomsten vorig jaar is zeer nadrukkelijk benoemd dat er uitsluitend werkende jongeren zouden komen wonen, nu is er ineens sprake van studenten. Hoe kan dit?

Mark legt uit dat het concept ook bedoeld is voor studenten die in hun laatste jaar zitten. .

Maaïke corrigeert dat er niet op wordt gemeten dat ze in hun laatste jaar



# Memo

zitten, het kunnen dus alle studenten zijn. Geen enkele student zal worden afgewezen dus dat kan niet zo worden gesteld.

Waarom er nu toch ineens studenten mogen komen worden kan niet worden beantwoord. Bewoners worden een mix van jongeren die werken, studeren of beide. Het Odin onderzoek, waarop de parkeerbehoefte is gebaseerd, gaat uit van werkende én studerende jongeren.

Fia: In de eerste uitnodiging stond in de onderwerpregel dat ook het verkeer besproken zou worden. Dit blijkt nu niet het geval te zijn. Kan hier een volgende / andere keer over gesproken worden?

Niet op 8 mei in verband met vakantie van Fia.

Dit wordt toegezegd.

Gerard: Hoe worden de 45 parkeerplaatsen toebedeeld als er 75 bewoners met een auto blijken te zijn?

Mark legt uit dat de plekken voor een deel voor bezoekers zijn en de parkeernotitie uitgaat van dubbelgebruik. Plekken worden niet verhuurd aan personen specifiek. Wibaut moet de strategie nog verder uitwerken. Er zal bijvoorbeeld een manier gevonden moeten worden om te voorkomen dat mensen van buitenaf voor langere tijd hun caravan gaan stallen et cetera.

Astrid: de 24 plekken onder het gebouw zijn ook meegeteld in het dubbelgebruik maar deze plekken zijn exclusief voor 1828 bewoners en kunnen dus niet worden meegeteld.

Maaïke vindt dit een punt van aandacht.

Bart legt uit dat het doel is zoveel mogelijk dubbel gebruik en zoveel mogelijk stimuleren van. Als blijkt dat dat niet werkt moet alternatief worden gezocht: blauwe zone of hek of plekken exclusief bestemmen.

Bart zegt dat als er te weinig plekken blijken te zijn Wibaut naar herkomst auto zou kunnen gaan kijken.

Gerard vraagt of er scenario kan worden gemaakt als parkeerplekken te weinig blijken te zijn.

Gerard: Is het denkbaar om geen parkeerplekken beschikbaar te stellen aan bewoners en dat er alleen deelvervoer wordt aangeboden?

Mark zegt dat dit juridisch niet mogelijk is.

Maaïke zegt dat dit zonder parkeerregulering niet kan.

## Volgende sessies

- 8 mei: sessie klankbordgroep

## Afspraken

- Bart deelt de link naar het onderzoek van TU Eindhoven over bereidheid tot deelmobiliteit.
- Onderwerp extra parkeerplekken dankzij gebouw ontwerp wordt
- een volgende keer behandeld.



# Memo

- Vragen rondvraag naderhand beantwoorden.
- Onderwerp verkeer wordt later besproken, datum wordt nader bepaald (niet 8 mei)



De             
Wijde  
Blik           

