

An aerial photograph of an industrial or commercial area. In the foreground, a canal runs horizontally. To the left, a large building with a flat roof and several garage doors is visible. In the center, there's a tall, narrow building with a dark roof. To the right, a multi-story office building with a flat roof and a central skylight is prominent. Several parking lots with cars are scattered throughout the area. A road with a roundabout is visible in the lower-left quadrant. The background shows more residential or smaller commercial buildings and trees.

Participatie parkeren  
**Vlietweg 3**  
**Leidschendam**

11 april 2023

# Thema's

- Autobezit in plaats van parkeernorm
- Bepalen leeftijd instroom
- Borging leeftijd
- Bezoekersnorm
- Reductie deelauto
- Aanbod deelauto's
- Capaciteit in de openbare ruimte

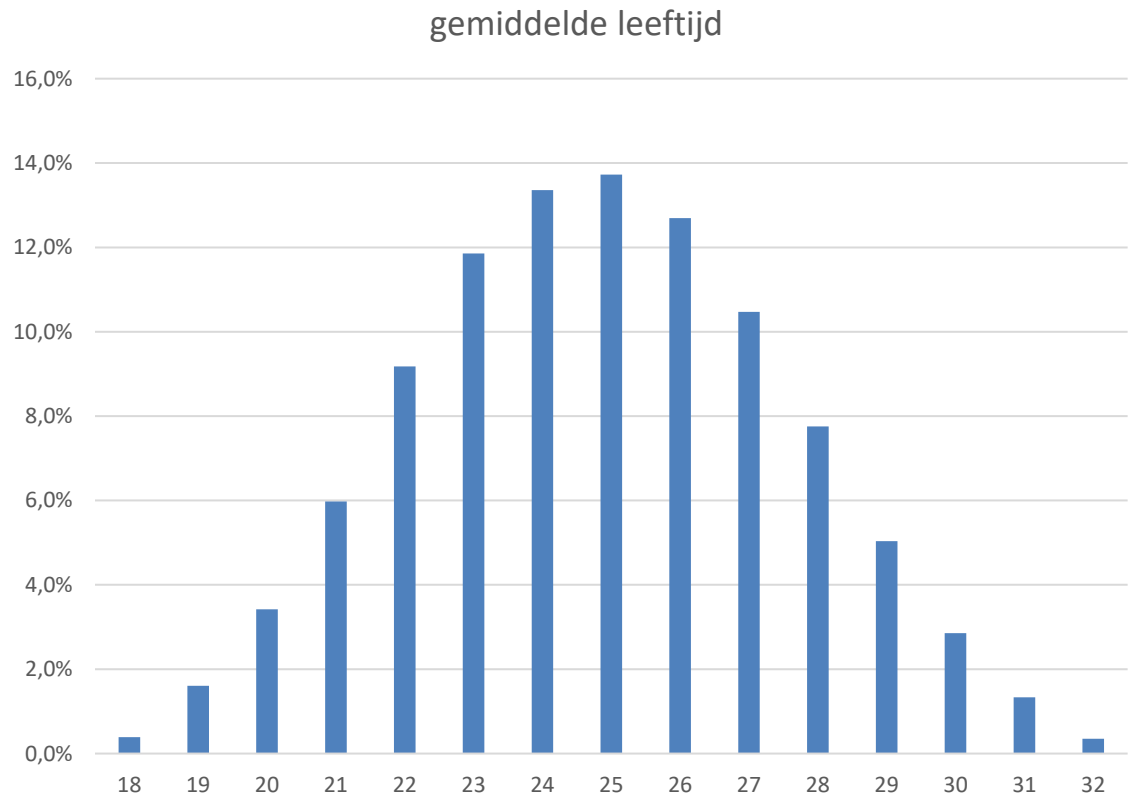
# Autobezit in plaats van parkeernorm

- Voor het berekenen van de behoefte aan parkeerplaatsen gaan we niet uit van parkeernormen, maar van autobezit.
- Dat doen wij omdat het autobezit onder de groep 18 tot 28 jarigen aanmerkelijk lager is dan gemiddeld.
- We baseren het autobezit op cijfers van het CBS. Op basis van ODiN 2018 – 2020 zijn cijfers bepaald ten aanzien van het autobezit naar verschillende doelgroepen.
- Bij het bepalen van het autobezit is behalve leeftijd ook het criterium dat ze alleenwonend (kleine appartementen) dan wel in paren wonend (grote appartementen) zijn.
- We zien dat geïnteresseerden in het 1828 concept werken, studeren of beide. We gaan voor de doelgroep dan ook uit van een dwarsdoornede van de bevolking.

# Bepalen leeftijd instroom

- Mensen kunnen zich inschrijven voor 1828 in de leeftijd tussen 18 en 28
- Voor het bepalen van de leeftijdsopbouw van de bewonerspopulatie gaan we uit van de leeftijd van de geïnteresseerden in het concept 1828.
- In eerste instantie wordt de populatie ouder, na verloop van tijd gaan er bewoners weg en komen er nieuwe bewoners bij.
- Er ontstaat een gemiddelde leeftijd en leeftijdsverdeling die overeenkomt met de verdeling van de instroom + 2,5 jaar.
- Kijken we naar deze groep dan is circa 80% tussen de 18 en 28 en circa 20% is tussen de 28 en 33.

leeftijdsopbouw		
leeftijd	percentage	deelgroep
18	0,4%	82,7%
19	1,6%	
20	3,4%	
21	6,0%	
22	9,2%	
23	11,9%	
24	13,4%	
25	13,7%	
26	12,7%	
27	10,5%	
28	7,8%	17,3%
29	5,0%	
30	2,9%	
31	1,3%	
32	0,3%	
24,8	100,0%	100,0%



# Borging leeftijd

- Om ook op lange termijn uit te kunnen gaan van een gemiddeld lager autobezit moet de doelgroep goed geborgd worden.
- 1828 is opgezet ten behoeve van een langjarige exploitatie van betaalbare huisvesting voor starters op de woningmarkt.
- Met de gemeente zullen afspraken gemaakt worden om dit voor lange tijd te borgen. Dit komt tot uitdrukking in de anterieure overeenkomst en vervolgens in andere vergunningen zoals bijvoorbeeld de omgevingsvergunning.

# Bezoekersnorm

- Adviesbureaus Spark en Empaction zijn het eens dat de reguliere bezoekersnorm voor woningen van 0,3 parkeerplaatsen per woning te hoog is. Naar de mening van Empaction is 0,1 parkeerplaats per woning voor deze specifieke ontwikkeling voldoende.
- TU Delft onderzoek stelt dat ook in niet gereguleerde gebieden binnen de bebouwde kom 0,15 bezoekersparkeerplaatsen per woning volstaan.
- Het voorstel is om voor 1828 een bezoekersnorm van 0,1 bezoekersparkeerplaats per woning toe te passen. Dit is reeel omdat:
- De sociale contacten van bewoners voor een groot deel zullen bestaan uit jongeren in dezelfde leeftijdscategorie, die op hun beurt een vergelijkbaar laag autobezit en autogebruik zullen hebben als de 1828-doelgroep zelf.
- De hoogte van het bezoekersparkeren gebaseerd is op een gemiddelde huishoudensgrootte. Het 1828-concept bestaat overwegend uit 1-persoonshuishoudens. Het is daarom reeel te veronderstellen dat dit ook leidt tot een lager gemiddeld aantal bezoekers



# Reductie deelauto (1)

- We gaan uit van een reductie van 20% op de parkeerbehoefte van bewoners door de inzet van deelauto's.
- Door de TU Eindhoven is, in opdracht van kennisinstituut CROW, een onderzoek gedaan het effect van deelmobiliteit op de bereidheid om de auto weg te doen of geen auto aan te schaffen. Uit dit onderzoek zijn de drie belangrijkste factoren geanalyseerd. De drie belangrijkste waarden met de meeste invloed zijn:
  - Parkeersituatie op locatie;
  - Aanbod deelmobiliteit;
  - En de nabijheid van alternatief vervoer zoals de bus of de trein.



Parkeersituatie op locatie	Aanbod deelmobiliteit	Nabijheid alternatief vervoer			
		Goed		Minder goed	
		Min %	Max %	Min %	Max %
Beperkend	Hoog	48	60	37	48
	Basis	28	42	20	30
Weinig beperkend	Hoog	46	59	35	47
	Basis	26	40	18	29

## Reductie deelauto (2)

- Het aanbod van deelmobiliteit kan verder uitgesplitst worden op loopafstand, inclusiviteit, beschikbaarheidsgarantie, flexibiliteit en de kosten ten opzichte van de eigen auto.
- In de tabel is de kans van het weg doen van de auto/geen auto aanschaffen zichtbaar gemaakt op basis van de eerder genoemde drie belangrijkste invloeden.
- Als er wordt gekeken naar de minimale situatie met de drie belangrijkste factoren, is in de onderstaande tabel is te zien dat 18% van de respondenten aan geeft afstand te doen van een privé auto. In de meest optimale situatie geeft 60% van de respondenten aan geen auto aan te willen schaffen of de eigen auto weg te doen.

# Aanbod deelauto's

- In eerste instantie wordt uitgegaan van twee deelauto's
- Ontstaat er meer vraag dan geprognosticeerd dan zullen er meer auto's worden ingezet
- De ruimte hiervoor ontstaat doordat minder mensen een eigen auto gebruiken
- Een overweging is het aanbod van deelmobiliteit open te stellen voor de directe omgeving zodat ook zij profijt hebben van de dienstverlening.
- Dat zou in potentie ook kunnen zorgen voor een lagere parkeerdruk in de directe omgeving.

# Capaciteit in de openbare ruimte

- Bij het parkeren voor 1828 wordt geen gebruik gemaakt van bestaande parkeerplaatsen in de openbare ruimte
- Gelet op het feit dat de parkeersituatie nu al als druk wordt ervaren is een overweging om voor het gebied een blauwe in te stellen
- In dat geval is 1828 bereid af te zien van een ontheffing voor de parkeerplaatsen waarop de blauwe zone van toepassing is
- Onderdeel van deze inzet zou zijn de aspirant bewoners te informeren dat er beperkt parkeerfaciliteiten voorhanden zijn en er geen ontheffing zal worden verleend.

LAGEN 2

LEGENDA 1

- Achtergrondkaarten
- Blauwe zones**

Lagen zoeken...

