

Reactie gemeente Leidschendam-Voorburg op reactie Spark d.d. 6 april 2023 t.a.v. parkeeronderbouwing Vlietweg 3 door Empaction

Adviesbureau Empaction heeft in oktober 2022 opdracht van Wibaut een passende parkeeroplossing voor de ontwikkeling aan de Vlietweg 3 benoemt en onderbouwt. Daarop heeft adviesbureau Spark een reactie gegeven op 20 januari 2023. Empaction heeft op haar beurt deze opmerkingen nader beantwoord in een memo (2022/1241) van 21 maart 2023. Hierop is op 6 april 2023 opnieuw door Spark gereageerd en is de gemeente om een reactie gevraagd. In dit memo volgt de gemeentelijke reactie op de laatste reactie van Spark. Daarbij worden allereerst puntsgewijs de reacties van Spark op de reactie van Empaction doorgelopen, die bijgevoegd was bij de mail van 6 april. Daarna volgt een reactie op de punten uit de begeleidende mail.

Puntsgewijze reacties op onderbouwing Empaction, bijgevoegd in mail van 6 april 2023:

Lager autobezit gebaseerd op de doelgroep jongeren

Fragment uit memo Empaction:

“Leeftijd is op zichzelf geen verklarende factor voor autobezit, maar wel een indicator voor inkomen en opgebouwd vermogen. Voldoende inkomen is een voorwaarde voor autobezit, maar geen doorslaggevende reden. Financiële draagkracht is een veel belangrijkere reden (KIM, Verklaringen voor de verschillen in autobezit bij Nederlandse huishoudens, februari 2022). Jong volwassenen hebben veelal een lager startsalaris (bij een leeftijd onder de 21 jaar is het jeugdminimumloon van toepassing) en kleine of geen financiële buffers. Dit beïnvloedt het autobezit en de keuzes die daarbij gemaakt worden. Het ontbreken van voldoende financiële zekerheid kan een reden zijn om af te zien van autobezit. De vaste en variabele lasten voor het bezit van een auto kunnen immers behoorlijk oplopen en vormen een aanzienlijk aandeel van het te besteden inkomen van jongeren. In stedelijk gebied is de auto in minder noodzakelijk, en hebben jongeren met een laag inkomen de optie om minder of geen auto's te hebben. Dit lagere autobezit wordt ook weerspiegeld in de gehanteerde ODIN-cijfers, waarbij rekening is gehouden met een toenemend autobezit bij een stijging in leeftijd.”

Reactie Spark:

Dit betwijfelen we ook niet het gaat ons om de verhouding startende op de arbeidsmarkt en studenten en zoals aangeven in de eerste alinea gaat het primair om de eerste groep en niet om de studenten. Dit heeft dus invloed op het autobezit en de te gebruiken "norm".

Reactie gemeente Leidschendam-Voorburg:

De ontwikkeling op Vlietweg 3 is een ontwikkeling bedoeld voor jongeren. Dit kunnen studerende of werkende jongeren zijn. Eerder is mogelijk de indruk gewekt dat de woningen uitsluitend beschikbaar zouden worden gesteld aan werkende jongeren. Dat is echter niet het geval. Er is daarmee alleen willen aangeven, dat er geen studentenflat wordt ontwikkelt, in die zin dat de woningen uitsluitend voor studerende jongeren beschikbaar zouden komen. De woningen zijn dus voor alle jongeren in de doelgroep (leeftijd 18-28) toegankelijk. Wibaut selecteert niet op werkend of studerend. Daarmee geven de ODIN-cijfers, waarin zowel studenten als werkende jongeren vertegenwoordigd zijn, een representatief beeld van het autobezit van de jongeren in de doelgroep.

Verdeling binnen de leeftijdscategorie tussen 18 en 28 jaar

Fragment uit memo Empaction:

“De parkeervraag van de woningen is, gezien de specifieke doelgroep van jongeren tussen de 18 en 28 jaar, niet bepaald op basis van de reguliere parkeernormen maar op basis van cijfers over het daadwerkelijk autobezit. Omdat het autobezit is gerelateerd aan leeftijd is een onderscheid gemaakt in twee leeftijdscategorieën. Bij het bepalen van de verdeling is niet alleen gekeken naar de inschrijvingen, maar ook naar wijzigingen die in de loop der jaren ontstaan door nieuwe aanwas en verloop. Op die manier is een onderbouwde onderverdeling in de leeftijdscategorieën gemaakt. Deze werkwijze geeft niet meer of minder onzekerheid bij het bepalen van de parkeervraag, dan wanneer wordt gewerkt met de reguliere parkeernormen per woning. Bij de toepassing van daarvan is er ook geen garantie dat de parkeervraag in de praktijk exact zo uitpakt als aan de voorkant is ingeschat op basis van parkeernormen.”

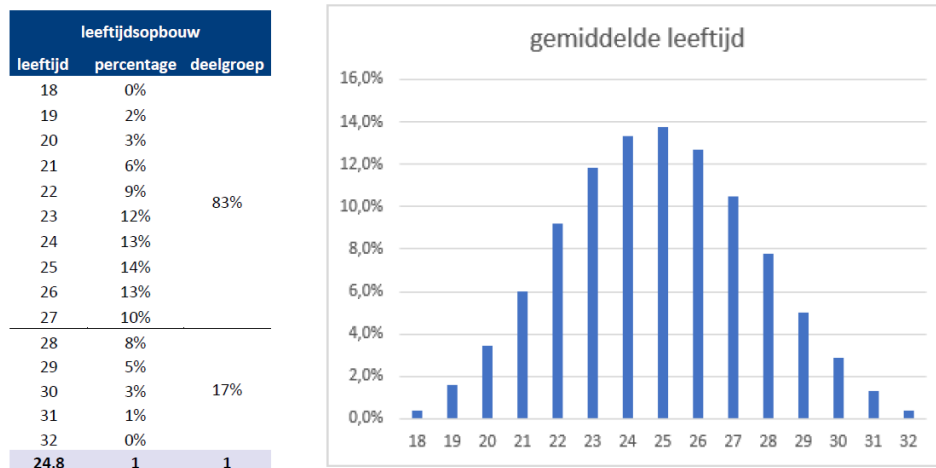
Reactie Spark:

Geeft deels antwoord op de vraag. Niet duidelijk hoe de aanwas en verloop gereguleerd gaat worden of hoe deze nu is voorspeld.

Reactie gemeente Leidschendam-Voorburg:

In de rapportage is een toelichting gegeven op het verloop van huurders en hun gemiddelde leeftijdsopbouw (zie grafiek hieronder). Die is van belang omdat de leeftijdsgroep vanaf 28 een hoger autobezit kent. De leeftijdsopbouw is bepaald op basis van de huidige aanmeldingen. Op basis hiervan is bepaald dat ongeveer 80% van de huurders jonger en 20% ouder dan 28 jaar zal zijn.

Figuur 1. Onderscheid leeftijdsklasse bewoners 1828 concept



Het verloop wordt gereguleerd, doordat huurders een contract voor maximaal 5 jaar krijgen. Na die periode zal de huurder moeten vertrekken. Het zal echter ook voorkomen dat huurders eerder opzeggen, omdat zij naar elders verhuizen. Aangenomen wordt dat de nieuwe instroom een vergelijkbare leeftijdsopbouw heeft als de huidige aanmeldingen en dat daarmee bovenstaande verdeling over de leeftijdsgroepen min of meer gehandhaafd blijft.

Juridische borging jongerenhuisvesting

Fragment uit memo Empaction:

“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)

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 m², 37 m² en enkele grotere appartementen van 50 m²). 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.

Hoogte bezoekersaandeel in parkeernorm

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.’

Reactie Spark:

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.

Reactie gemeente:

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:

- Uit wetenschappelijk onderzoek (TU Delft, *A new perspective on residential parking policy*, 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;
- 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.

Deelmobiliteit

Fragment uit memo Empaction:

“Bij de nadere uitwerking en invulling van het deelmobiliteitsconcept gaan wij graag in gesprek met de buurt om daarmee maximaal comfort te bieden over de werking van de deelmobiliteit. Waarbij ook gesproken wordt om 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.”

Reactie Spark:

Dit kan alleen samen gaan met een uitbreiding van het aantal deelauto's en dus gereserveerde plekken. aangezien het huidige aanbod is afgestemd op een deel van de parkeerbehoefte van de ontwikkeling.

Reactie gemeente:

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 misgrijpt, 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.

Fragment uit memo Empaction:

“Het is van cruciaal belang dat de bewoners van het 1828-woonconcept een hoge mate van vertrouwen te geven door een grote beschikbaarheid van deelmobiliteit te garanderen. De mate van beschikbaarheid de meeste invloed heeft op het gebruik van de auto. Het is belangrijk dat het aanbod aangepast wordt aan de vraag en flexibel meebeweegt. Bij de Vlietweg wordt een basisaanbod van twee deelauto's geplaatst waarvoor ook parkeerplaatsen zijn gereserveerd binnen de parkeerbalans. Wanneer de vraag toeneemt zal het aanbod van deelauto's ook moeten toenemen. Dit houdt verband met de beschikbaarheidsgarantie. Het is belangrijk dat omwonenden niet misgrijpen. Dat aanbod kan flexibel meegroeien door te werken met het vooraf reserveren van deelauto's. Het is daarmee niet nodig om een groter aantal parkeerplaatsen exclusief voor deelauto's te reserveren. Mocht het mobiliteitsconcept boven verwachting aanslaan bij de 1828-bewoners, dan leidt dit tot een lagere parkeervraag en daarmee tot meer beschikbare parkeerplaatsen voor het bijplaatsen van een deelauto als vast aanbod voor het 1828 woon-concept.”

Reactie Spark:

Deze beloften ook vastleggen in het contract met de aanbieder van deelmobiliteit.

Wij verwachten dat slechts 2 vaste plaatsen onvoldoende zal zijn en dat hiermee dus een deel van het dubbelgebruik op het terrein verloren zal gaan. Uit eerdere projecten en contacten met aanbieders van deelmobiliteit ligt dit aantal eerder rond de 4 a 6 plaatsen voor een project van dergelijke omvang.

Reactie gemeente:

Zie eerdere reactie dat het aanbod van deelmobiliteit geen vaststaand gegeven is, maar een groeimodel, waarbij het aanbod flexibel meebeweegt met de vraag. De verantwoordelijkheid voor deze afstemming ligt bij de ontwikkelaar. De gemeente monitort dit. Dat zal in een anterieure overeenkomst met de ontwikkelaar voor 3 jaar worden vastgelegd. Wel willen we het aantal deelauto's waarmee wordt gestart ophogen naar 3 (conform de vastgestelde Ontwerp Nota Parkeernormen).

Beschikbare restcapaciteit en toepassen loopafstand

Fragment uit memo Empaction:

“Bij het bepalen van de beschikbare restcapaciteit is uitgegaan van een straal van 100 meter rondom de ontwikkeling aan de Vlietweg 3. Daarmee kunnen de werkelijke loopafstanden in de praktijk verder oplopen dan de gestelde 100 meter. Daarbij tekenen wij nogmaals aan dat de uitgevoerde tellingen, en de daaruit volgende beschikbare restcapaciteit, niet doorslaggevend is voor de onderbouwde parkeeroplossing bij het 1828-concept.”

Reactie Spark:

Deze argumentatie berust op het juist zijn van de berekeningen in de parkeerbalans, hier zijn wij het niet volledig eens en daarmee is de uitkomst van de tellingen wel van belang. Hier wordt geen antwoord/oplossing geboden op de vraag.

Reactie gemeente:

Wij zijn het eens met Spark dat de parkeeronderbouwing 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. 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.

Compensatie huidige informele parkeerplaatsen

Fragment uit memo Empaction:

“De strook langs de huidige timmerfabriek is niet ingericht als officiële parkeerplaats. Het zou daarom onterecht zijn om deze ruimte 1-op-1 toe te rekenen aan deze ontwikkeling als te compenseren parkeerplaatsen. Neemt niet weg dat deze strook in de praktijk wel gebruikt wordt voor het parkeren van auto en dat parkeerders die hier staan in de nieuwe situatie een parkeerplaats in de directe omgeving zullen zoeken.”

Reactie Spark:

Of hier wel of geen vak aanduiding is aangegeven is hierin irrelevant. Er mag geparkeerd worden dus dit moet is het een officiële parkeerstrook dus moet deze meegenomen worden als te verdwijnen capaciteit.

Reactie gemeente:

De strook langs de huidige timmerfabriek is weliswaar niet ingericht met officiële parkeerplaatsen. Er kan en mag echter wel geparkeerd worden en wordt ook als zodanig gebruikt. Het is bovendien gemeentegrond en geen eigen terrein. Door realisatie van het bouwplan kan hier niet meer worden geparkeerd. Wij zijn het dan ook eens met Spark dat deze plekken, waarbij we uitgaan van 7 plekken, gecompenseerd moeten worden bij de realisatie van het plan binnen de grenzen van het bouwplan.

Fragment uit memo Empaction:

“Beter is het naar onze mening om rekening te houden met het feitelijk gebruik van de strook naast de timmerfabriek die als gevolg van de ontwikkeling gaat verdwijnen. Daarom is de waargenomen bezetting hier opgeteld bij de totale bezetting zoals waargenomen op de openbare parkeerplaatsen in de directe omgeving van de Vlietweg. Om onduidelijkheid daarover weg te nemen verwijzen wij naar onderstaande tabel.”

Reactie Spark:

Dit is inderdaad beter voor de ontwikkeling maar niet de gangbare manier van rekenen wanneer bestaande capaciteit uit een bestaande situatie wordt onttrokken.

Reactie gemeente:

Nogmaals zijn het eens dat deze plekken, waarbij uitgegaan wordt van 7 plekken, gecompenseerd moeten worden bij de realisatie van het plan binnen de grenzen van het bouwplan.

Fragment uit memo Empaction:

Sectie	Capaciteit	Dinsdag (28 juni 2022)				Donderdag (30 juni 2022)				Zaterdag (2 juli 2022)			
		Middag		Avond/nacht		Middag		Avond/nacht		Middag		Avond	
	#	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%
Nieuwstraat	65	25	38%	42	65%	50	77%	42	65%	52	80%	62	95%
4	29	9	31%	22	76%	14	48%	22	76%	22	76%	25	86%
15	36	16	44%	20	56%	36	100%	20	56%	30	83%	37	103%
De Schans	15	10	67%	18	120%	13	87%	16	107%	15	100%	12	80%
8	4	3	75%	2	50%	0	0%	1	25%	1	25%	4	100%
14	4	5	125%	7	175%	5	125%	7	175%	6	150%	5	125%
18	7	2	29%	9	129%	8	114%	8	114%	8	114%	3	43%
Goopad	12	7	58%	9	75%	8	67%	9	75%	6	50%	9	75%
19	12	7	58%	9	75%	8	67%	9	75%	6	50%	9	75%
Totaal	92	42	46%	69	77%	71	85%	67	76%	73	80%	83	93%
11	-	0	-	2	-	7	-	3	-	1	-	3	-
Totaal (inclusief bezetting sectie 11)	92	42	46%	71	77%	78	85%	70	76%	74	80%	86	93%

Reactie Spark:

Berekening in de tabel gaat niet helemaal goed bezettingspercentage verschilt niet bij wel of niet meenemen van sectie 11. Dit betreft de gunstige telling!

Reactie gemeente:

Er zit inderdaad een fout in de berekening van de bezettingspercentages. De totale bezettingspercentages inclusief sectie 11 (laatste rij) kloppen, maar de totale bezettingspercentages exclusief sectie 11 (2 rijen daarboven) niet. Deze zijn in die rij juist hoger weergegeven dan ze daadwerkelijk zijn en daarmee geen 'voordelige' fout. Het belangrijkste is dat de bezettingspercentages inclusief sectie 11 correct zijn weergegeven en de fout heeft daarmee geen gevolgen voor de conclusie dat ook met medeneming van sectie 11 de parkeerdruk op de meeste momenten de maximaal geaccepteerde parkeerdruk niet overschrijdt.

Fragment uit memo Empaction:

“De resultaten van de twee uitgevoerde parkeertellingen zijn open en transparant gedeeld in de rapportage. De tellingen laten zien dat de parkeerdruk in de directe omgeving varieert. Wederom om hiermee een totaalbeeld te kunnen schetsen van de parkeersituatie in de directe omgeving van de Vlietweg 3. Conform de onderbouwde parkeeroplossing is het gebruik van openbare parkeerplaatsen niet nodig voor een sluitende parkeerbalans. Het is van essentieel belang dit in ogenschouw te nemen, immers het parkeervraagstuk 1828 wordt volledig op eigen terrein opgelost, de parkeerdruk in de openbare ruimte is in essentie niet van belang en daarmee de keuze welk onderzoeksrapport als basis wordt gebruikt.”

Reactie Spark:

Deze argumentatie berust op het juist zijn van de berekeningen in de parkeerbalans, hier zijn wij het niet volledig eens en daarmee is de uitkomst van de tellingen wel van belang. Hier wordt geen antwoord/oplossing geboden op de vraag.

Reactie gemeente:

Zie eerdere reactie onder '**Beschikbare restcapaciteit en toepassen loopafstand**'

Fragment uit memo Empaction:

"Dat de parkeerdruk in sommige secties hoger is dan 100% kan duiden op een parkeertekort in de huidige situatie, maar dit tekort kan niet toegerekend worden aan de voorgenomen ontwikkeling van het 1828 concept in Leidschendam. Deze ontwikkeling hoeft alleen te voorzien in de extra parkeervraag die daardoor ontstaat en hoeft eventuele bestaande tekorten niet te compenseren."

Reactie Empaction:

Dat stellen wij ook niet.

Reactie gemeente:

Waarvan akte.

Reacties op opmerkingen Spark uit mail van 6 april 2023

Spark geeft aan bezwaar te hebben tegen drie aspecten uit de beoordeling van het beschikbare parkeeraanbod. Daar wordt hieronder per punt op gereageerd.

1. Toen Spark zich indertijd vestigde in het voormalige pand van de gemeente Leidschendam hoorde daar geen eigen parkeerplaatsen bij. De gemeente heeft bij de ontwikkeling begin deze eeuw ervoor gekozen die plaatsen aan te leggen op het openbare parkeerterrein achter de Nieuwstraat. Bij deze parkeercapaciteit behoort ook de parkeerruimte in de straat naast de huidige timmerfabriek. De stelling van Empaction dat het onterecht is om compensatie van deze ruimte 1-op-1 toe te rekenen aan de ontwikkeling omdat het geen officiële parkeerplaatsen zou betreffen, begrijpen wij niet goed. Waar blijkt dat uit? Het parkeren langs straten zonder dat daar specifieke plaatsen zijn aangegeven zijn misschien wel de meest voorkomende parkeerplaatsen in Nederland. In het verleden heeft de gemeente al plaatsen opgeheven aan de overzijde van de straat om vrachtverkeer een betere ontsluiting te geven. Een besluit waartegen wij indertijd bezwaar hebben gemaakt.

Reactie gemeente:

Zie eerdere reactie, waarbij aangegeven wordt dat deze plekken, waarbij uitgegaan wordt van 7, gecompenseerd moeten worden bij de realisatie van het plan binnen de grenzen van het bouwplan.

2. Er zijn verschillende tellingen gehouden, die ongetwijfeld goed zijn uitgevoerd. De vraag is wel of alle tellingen representatief zijn en ook de geparkeerde auto's buiten de vakken zijn meegeteld. De getelde situatie op donderdag 30 juni sluit redelijk aan bij onze waarnemingen, namelijk dat alle beschikbare parkeerplaatsen op de secties 15 en 11 in het algemeen tussen 9:30 en 16:00 uur vol zijn, er ook buiten de vakken nog plaatsen worden bezet en langs de Nieuwstraat nog een enkele vrije plaats is. Sectie 4 geeft naar onze indruk een minder goed beeld. Het zal zo zijn dat er op de totale Nieuwstraat ongeveer 50% bezetting is, maar die vrije plaatsen lagen dan aan het eind van de middag vooral aan de zijde van De Schans. Met andere woorden: als er plaatsen in het gebied beschikbaar zijn, dan is dat op een flinke loopafstand van ons pand.

Reactie gemeente:

Als de vrije plekken inderdaad aan de zijde van de Schans lagen, dan betreft dat een loopafstand van maximaal 250 meter, wat wij voor de functie werken niet onacceptabel achten. Hiervoor wordt momenteel in de vigerende nota parkeernormen 200 – 800 meter aangehouden. Overigens is de intentie om de maximale loopafstanden bij de actualisering van de parkeernormen op te hogen naar 400 meter voor werken, ongeacht het gebied.

3. Het opheffen van plaatsen aan de zijde van de timmerfabriek (in de rapportage sectie 11 genoemd) die niet gecompenseerd worden met als argumentatie dat er – zie de tabel uit de reactie van Empaction – in het gebied voldoende plaatsen zijn te vinden, bestrijden wij. Als er al plaatsen beschikbaar zijn liggen die op minimaal 300 meter lopen van ons kantoor. Nu al is het zo dat collega's die tijdens hiervoor genoemde tijden naar kantoor komen soms een plek op de Schans voorbij het Goopad of op De Oude Bleijck moeten zoeken. In de rapportage is overigens geen capaciteit van sectie 11 opgenomen. Uit onze waarnemingen staan hier in het algemeen minimaal 13 auto's, maar creatieve parkeerders weten er regelmatig nog enkele auto's extra te parkeren. Een eventuele verwijzing naar de parkeerbalans in de rapportage van Empaction, waarin op werkdagen parkeerplaatsen beschikbaar zijn, biedt in dit geval geen soelaas. Een substantieel deel van de parkeerplaatsen wordt immers onder de woningen gemaakt en zijn daarmee het exclusieve domein van 1828.

Reactie gemeente:

Voor de functie werken vinden wij 300 meter loopafstand niet onacceptabel. Hiervoor wordt momenteel in de vigerende nota parkeernormen 200 – 800 meter aangehouden en is de intentie om de maximale loopafstanden bij de actualisering van de parkeernormen op te hogen naar 400 meter voor werken, ongeacht het gebied.

Voor wat betreft de capaciteit van sectie 11, waarvan wij dus met u van mening zijn dat deze gecompenseerd moet worden in dit bouwplan, bestrijden wij dat dit 13 plaatsen zouden zijn. Het wegvak meet ruim 35 meter. Er mag aan één zijde worden geparkeerd (aan de andere zijde is een parkeerverbod) en daarmee komt de capaciteit op 7 plaatsen.