



Lorenzhof II | Leiden

Parkeerbehoefte en -balans auto en fiets

18 december 2023

SPARK

Spark B.V.
Nieuwstraat 4
2266 AD Leidschendam
+31 (0)70 31 77 005

info@spark-parkeren.nl
spark-parkeren.nl
KvK 28108453

Colofon

Opdrachtgever
VORM

Titel
Lorenzhof II | Leiden

Versie
1.0

Datum
18 december 2023

Projectteam opdrachtgever
Niek E.J. Smook
Eveline van de Bovekamp

Projectteam Spark
Ernst Bos
Michel Houtkamp
Leticia Lindenberg Lemos

Projectleider Spark
Ernst Bos

Inhoudsopgave

1. Inleiding	4
1.1 Aanwezigheidspercentages	4
2. Parkeerbehoefte en -balans fiets	5
2.1 Fietsparkeerbeleid	5
2.2 Fietsparkeerbehoefte en -balans	6
2.2.1 Fietsparkeerbehoefte Grondgebonden Woningen	6
2.2.2 Fietsparkeerbehoefte Appartementen	7
2.2.3 Fietsparkeerbalans	9
3. Parkeerbehoefte en -balans auto	10
3.1 Autoparkeerbeleid	10
3.2 Autoparkeerbehoefte en balans	12

1. Inleiding

In 2020 heeft de gemeente Leiden nieuwe beleidsregels vastgesteld voor fiets- en autoparkeren met de visie om duurzaam, bereikbaar, leefbaar en aantrekkelijk te zijn. De gemeente hanteert een gebiedsgerichte aanpak om rekening te kunnen houden met de specifieke eigenschappen van wijken en buurten. De parkeernormen voor fietsen en auto's zijn gebaseerd op de parkeerkecijfers van kennisplatform CROW uit de publicatie Toekomstbestendig parkeren, uitgebracht op 1 december 2018. Omdat Leiden als een zeer sterk stedelijke gemeente is geclassificeerd door het CBS (met meer dan 2.500 adressen per km²) gelden er de laagste kecijfers.

1.1 Aanwezigheidspercentages

Parkeerplaatsen kunnen worden gebruikt door verschillende gebruikersgroepen omdat niet alle functies op hetzelfde moment van de dag of week hun maximale parkeerbehoefte hebben. Om leegstand van parkeerplaatsen te voorkomen hanteert de gemeente Leiden aanwezigheidspercentages voor fiets- en autoparkeren. Ze zijn bepaald voor verschillende functies en maken onderscheid tussen vaste gebruikers (bewoners en medewerkers van de voorzieningen) en bezoekers (van de voorzieningen en visite van bewoners).

De aanwezigheidspercentages kunnen worden gebruikt om de maatgevende parkeerbehoefte te bepalen onder drie voorwaarden:

1. Als de parkeerplaatsen een openbaar karakter hebben. Stallingsplaatsen voor één vaste gebruikersgroep horen hier niet bij;
2. De parkeerplaatsen moeten zich binnen de acceptabele loopafstanden voor de gebruikersgroepen bevinden;
3. De parkeerplaatsen moeten bereikbaar en voor alle soorten gebruikers toegankelijk zijn.

Bij het plangebied gelden de bovenstaande verplichte voorwaarden. In de volgende tabel zijn de te hanteren percentages aangegeven.

Functie wonen	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop-avond	Werkdag Nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag nacht
bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
dagonderwijs*	0%	100%	100%	100%	0%	100%	0%	0%

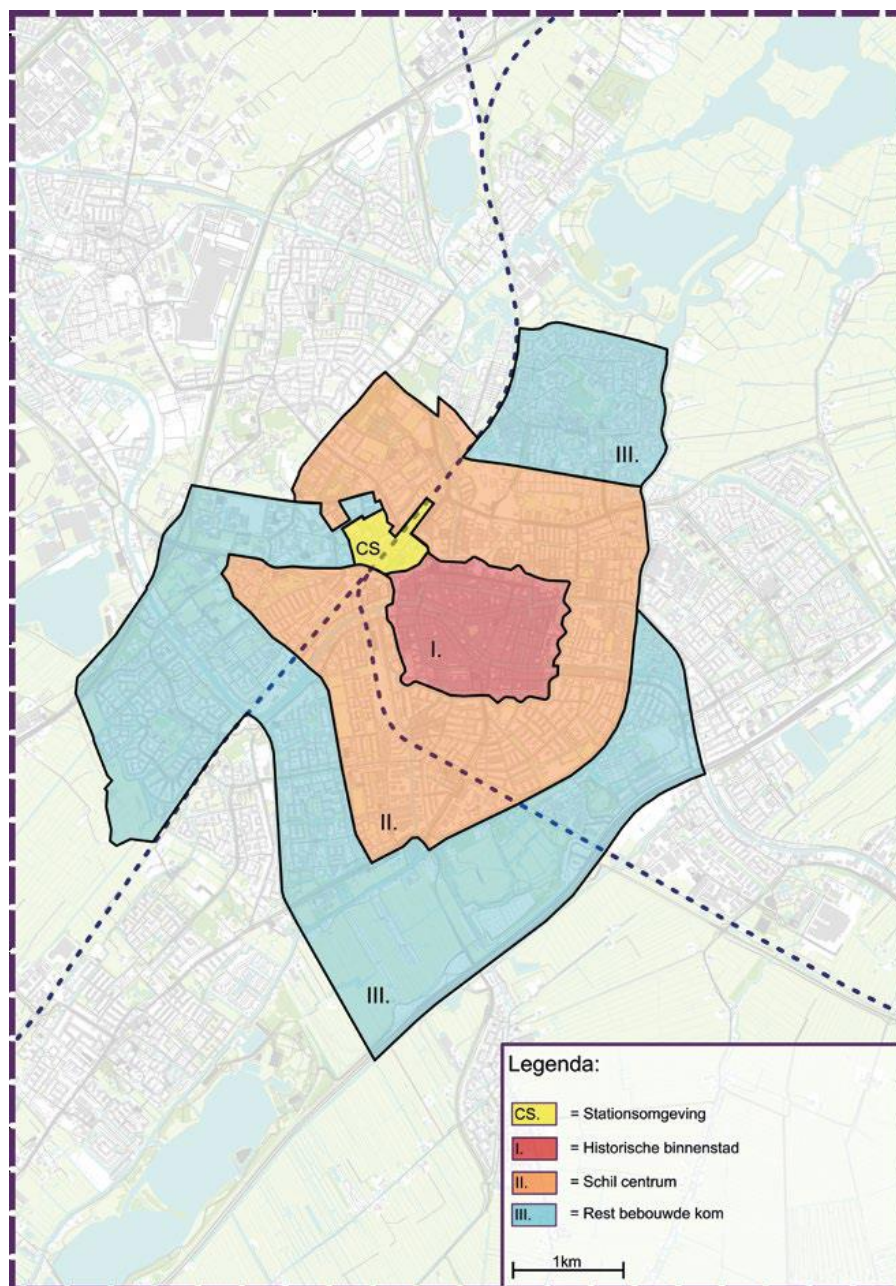
Tabel 1: Aanwezigheidspercentages fiets- en autoparkeren (passend bij het programma)

* Er is in de huidige situatie een jeugdcircus, dat gebruik maakt van een bestaande gymzaal. Voor deze functie zijn er geen aanwezigheidspercentages. Van de te hanteren aanwezigheidspercentages is de functie "dagonderwijs" gekozen, wat vanuit gebruik het meest bij de functie past. De aanwezigheidspercentages zijn aangepast aan de dagen waarop er les is: op de middag en avond van de werkdagen, en op zaterdagmiddag.

2. Parkeerbehoefte en -balans fiets

2.1 Fietsparkeerbeleid

In 2020 heeft Leiden fietsparkeernormen opgenomen in het beleidskader. Sindsdien is de fiets het uitgangspunt geworden bij nieuwbouw, functiewijziging en transformatie. Onderstaande kaart (Figuur 1) geeft de gebiedsindeling fietsparkeren aan. Het plangebied bevindt zich in het gebied "II. Schil centrum".



Figuur 1: Gebiedsindeling fietsparkeren uit "Beleidsregels Parkeernormen Leiden 2020"

In de tabel hieronder zijn de fietsparkeernormen weergegeven die gehanteerd moeten worden bij nieuwbouw, functiewijziging en transformatie.

Functie wonen	Eenheid	Heel Leiden	Opmerkingen
rijtjes- en vrijstaande woning	per kamer	1,0	bij voorkeur plus 1 fietsparkeerplaats
appartement (met fietsenberging)	per kamer	0,75	minimaal 2 fietsparkeerplaatsen per appartement
appartement (zonder fietsenberging)	per kamer	0,25	deze norm heeft betrekking op buurtstallingen en fietstrommels; maar een in pandige oplossing heeft de voorkeur
studentenhuis	per kamer	1,0	-
woningen bezoekers	per woning	0,5	-
studentenhuis bezoekers	per kamer	0,5	-

Tabel 2: Fietsparkeernormen (passend bij het programma)

2.2 Fietsparkeerbehoefte en -balans

In het programma staan er twee type woningen: de grondgebonden woningen (GGW) met eigen berging en voor- en achtertuin, en appartementen verdeeld in sociale huur- en koopwoningen. De fietsparkeerbehoefte wordt apart berekend.

2.2.1 Fietsparkeerbehoefte Grondgebonden Woningen

Er zijn 10 4-kamers grondgebonden woningen (GGW). De toepassing van bovenstaande fietsparkeernormen en de aanwezigheidspercentages (Tabel 1), uitgesplitst naar vaste gebruikers en bezoekers, levert de parkeerbehoefte voor GGW op zoals in Tabel 3 is weergegeven.

Doelgroep	Normatieve parkeervraag	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop-avond	Werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
bewoners	40	20	20	36	32	40	24	32	28
bezoekers	5	0,5	1	4	3,5	0	3	5	3,5
Totaal	45	20,5	21	40	35,5	40	27	37	31,5

Tabel 3: Parkeerbehoefte Fiets - GGW

Uit de tabel blijkt dat het project een normatieve fietsparkeerbehoefte heeft van 45 plaatsen voor de GGW. Bij de GGW kunnen bewoners en bezoekers gebruik maken van de 10 individuele bergingen en van de voor- en achtertuin voor het stallen van fietsen (zie Figuur 2). De maximaal gelijktijdige parkeerbehoefte voor de GGW vindt plaats op de werkdag avond en bedraagt afgerond **40 fietsparkeerplaatsen**.



Figuur 2: Individuele bergingen bij GGW – begane grond
 9 bergingen aan de achterkant + 1 schuur aan voorzijde + ruimte in voor- en achtertuin = 40 fietsparkeerplaatsen

2.2.2 Fietsparkeerbehoefte Appartementen

Er zijn twee type appartementen: Sociale Huur Ons Doel met 2 en 3 kamers, en koopappartementen (SWOP) met 2 en 3 kamers. Uit onderstaande Tabel 4 blijkt dat het project een normatieve fietsparkeerbehoefte heeft van 130 plaatsen voor bewoners en 30 plaatsen voor bezoekers.

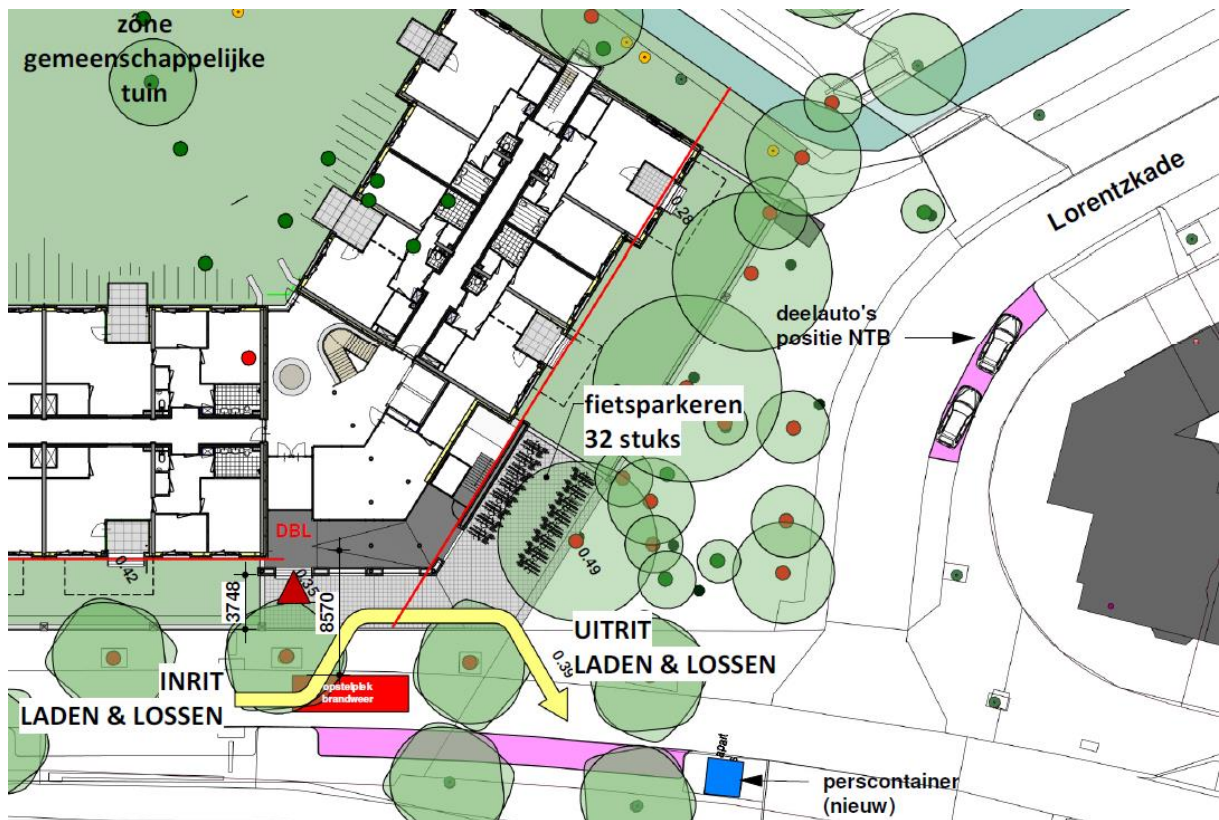
Voor de appartementen is het aanbod uitgesplitst naar vaste gebruikers en bezoekers. Er zijn 2 fietsenstallingen: 1 in de kelder met **173 fietsparkeerplaatsen voor bewoners** (Figuur 3); en 1 op de begane grond aan de zuidzijde met **32 fietsparkeerplaatsen voor bezoekers** (Figuur 4). De fietsparkeerplaatsen in de kelder zijn exclusief voor bewoners en dus niet voor alle soorten gebruikers toegankelijk. Daarom kunnen de aanwezigheidspercentages hier niet worden toegepast.

Type woning	Aantal kamers	Aantal woningen	Doelgroep	Normatieve parkeervraag
Sociale Huur Ons Doel	2	19	bewoners	38
			bezoekers	9,5
	3	5	bewoners	11,25
			bezoekers	2,5
Appartementen SWOP	2	2	bewoners	4
			bezoekers	1
	3	34	bewoners	76,5
			bezoekers	17
Totaal appartementen		60	bewoners	130
			bezoekers	30

Tabel 4: Parkeerbehoefte fiets - appartementen



Figuur 3: Fietsenstalling – kelder
 (13st. x 5) + (18st. x 6) = 173 fietsparkeerplaatsen



Figuur 4: Fietsparkeerplaatsen – begane grond
 32 fietsparkeerplaatsen

2.2.3 Fietsparkeerbalans

De fietsparkeerbalans is weergegeven in Tabel 5. Hieruit blijkt dat er voldoende plaatsen zijn voor de appartementen en de GGW. Voor de appartementen blijkt dat er een overschot is van **43 plaatsen** voor bewoners en **2 plaatsen** voor bezoekers.

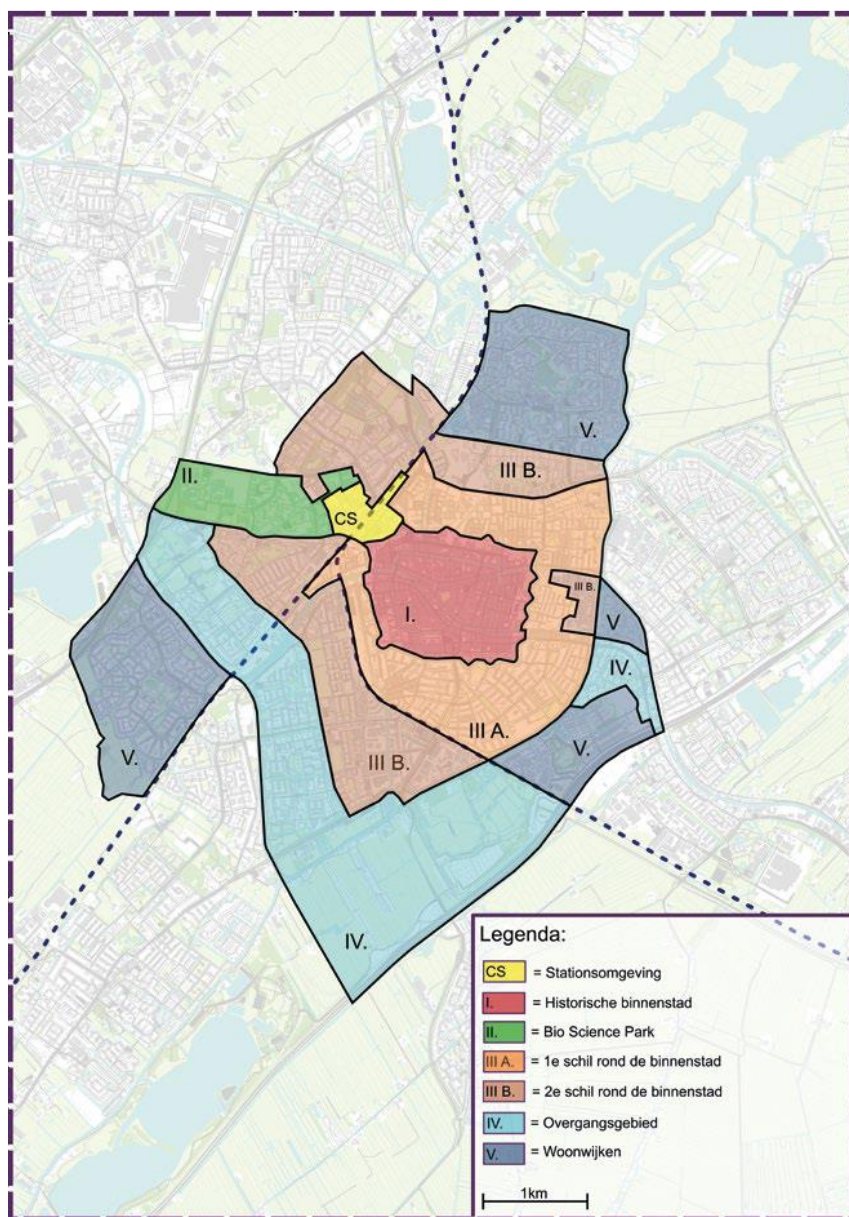
Type woning		Doelgroep	Normatieve parkeereis	Het drukste moment
appartementen	parkeerbehoefte	bewoners	130	130
		bezoekers	30	30
	aanbod	bewoners	173	173
		bezoekers	32	32
	overschot	bewoners	43	43
		bezoekers	2	2
GGW	parkeerbehoefte	bew.+bez.	45	40
	aanbod	bew.+bez.	40	40
	overschot	bew.+bez.	-5	0

Tabel 5: Parkeerbalans fiets

3. Parkeerbehoefte en -balans auto

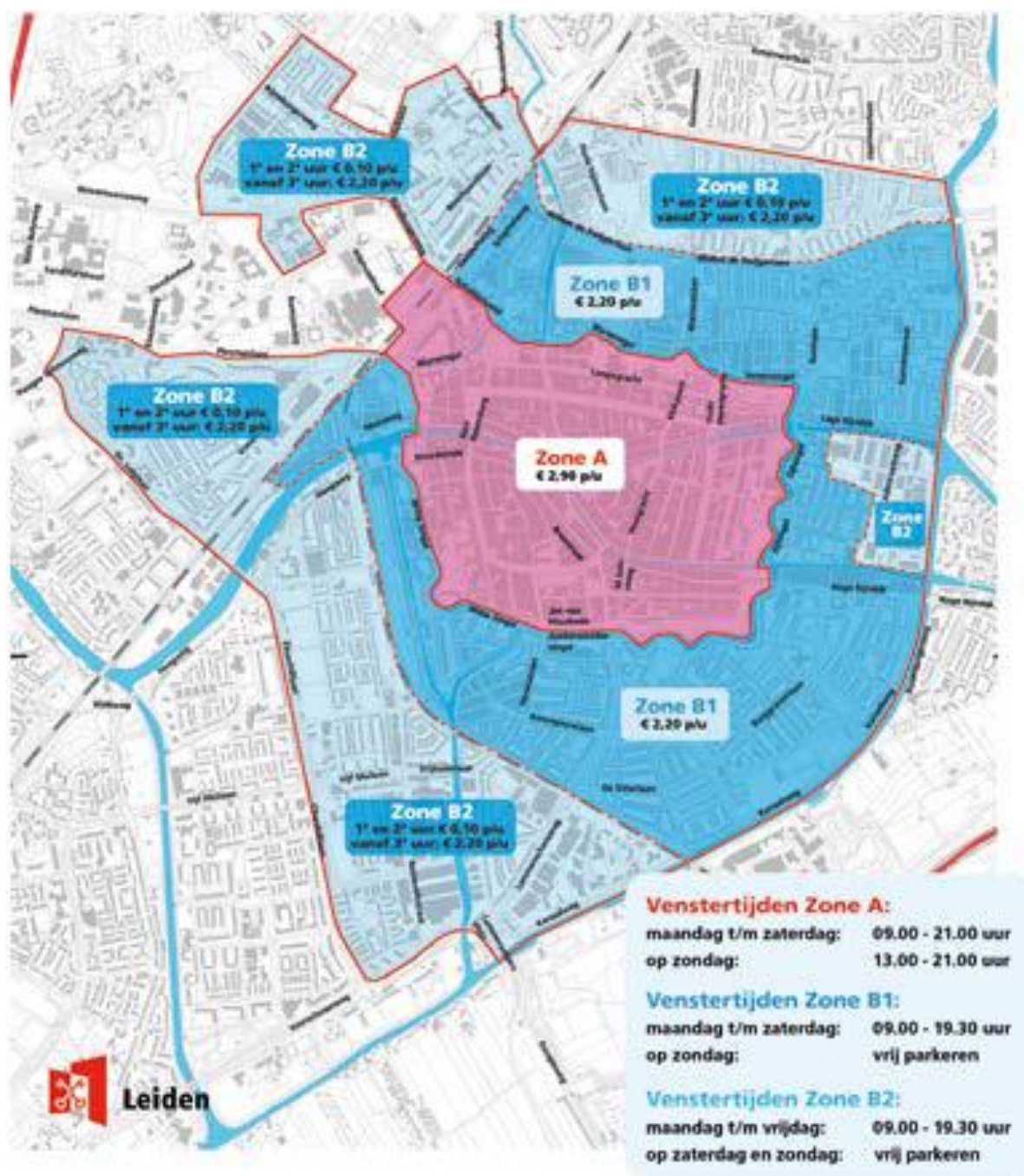
3.1 Autoparkeerbeleid

In 2020 heeft Leiden nieuwe beleidsregels vastgesteld voor autoparkeren. Onderstaande kaart (Figuur 5) geeft de gebiedsindeling autoparkeren weer. Het plangebied bevindt zich in het gebied III A. Eerste schil rond de binnenstad.



Figuur 5: Gebiedsindeling autoparkeernormen uit "Beleidsregels Parkeernormen Leiden 2020"

Het plangebied bestaat grotendeels uit dichtbebouwde woonstraten. Door de nabijheid van de binnenstad is de autoafhankelijkheid laag. Het plangebied ligt in een zone waar betaald parkeren geldt van maandag t/m zaterdag van 9:00 tot 19:30 uur. Het is te verwachten dat de reguleringstijd uitgebreid wordt naar 21:00 uur en dat er ook regulering gaat gelden op zondag van 13:00 tot 21:00 uur (Figuur 6). In dit gebied is het uitgangspunt bij nieuwbouw, functiewijziging en transformatie dat de parkeervraag – van vaste gebruikers en bezoekers – op eigen terrein wordt opgelost.



Figuur 6: Zonekaart betaald parkeren Leiden uit “Auto- en fietsparkeren 2020 – 2030 – Parkeervisie”

In de onderstaande tabel zijn de autoparkeernormen weergegeven voor nieuwbouw, functiewijziging en transformatie.

Functie: Wonen (inclusief bezoekersaandeel)	Eenheid	1ste schil rond de binnenstad
huurwoning sociale huur groter dan 65 m ² BVO*	per woning	0,4
huurwoning sociale huur tot 65 m ² BVO*	per woning	0,3
koopwoning groter dan 120 m ² BVO	per woning	1,0
koopwoning tussen 90 en 120 m ² BVO	per woning	0,9
koopwoning tussen 65 en 90 m ² BVO	per woning	0,8
kamerverhuur, niet-zelfstandig**	per kamer	0,1

Functie: Overige	Eenheid	1ste schil rond de binnenstad
kinderdagverblijf (crèche)***	per 100 m ² - BVO	0,9

Bezoekersnorm	Eenheid	1ste schil rond de binnenstad
bezoekers	per woning	0,1

Tabel 6: Autoparkeernormen

* In 2019 is de huurliberalisatiegrens vastgesteld op een huursom van meer dan € 720,42 per maand.

** Voor de opvangwoningen voor Oekraïners is de functie "Kamerverhuur, niet-zelfstandig" toegepast.

*** Er is in de huidige situatie een jeugd circus, dat gebruik maakt van een bestaande gymzaal. Voor deze functie is er geen parkeereisberekening. Van de te hanteren autonormen is de functie "Kinderdagverblijf (crèche)" gekozen, wat vanuit beleid gezien de meest passende functie is.

Hier gelden de regels die in artikel 11, lid 1c, van de Leidse parkeernormennota zijn weergegeven.

Wat betekent dat:

1. de ontwikkeling kan afwijken van de parkeereis voor bewoners als tenminste het bezoekersaandeel van de autoparkeereis op eigen terrein gerealiseerd wordt, en;
2. toekomstige bewoners niet in aanmerking kunnen komen voor een bewoners- en/of bezoekersparkeervergunning. De uit de huidige/oude situatie gerekende parkeerplaatsen kunnen daardoor niet worden gebruikt om de autoparkeerbehoefte te salderen en zijn om die reden niet in de tabel opgenomen.

3.2 Autoparkeerbehoefte en balans

De toepassing van bovenstaande autoparkeernormen en de aanwezigheidspercentages (Tabel 1), uitgesplitst naar vaste gebruikers en bezoekers, levert de parkeerbehoefte op zoals in Tabel 7 is weergegeven.

Programma	Aantal	Doelgroep	Normatieve parkeervraag	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop-avond	Werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Sociale Huur Ons Doel tot 65 m ² BVO	21	<i>bewoners</i>	4,2	2,1	2,1	3,78	3,36	4,2	2,52	3,36	2,94
		<i>bezoekers</i>	2,1	0,21	0,42	1,68	1,47	0	1,26	2,1	1,47
		Subtotaal	6,3	2,3	2,5	5,5	4,8	4,2	3,8	5,5	4,4
Sociale Huur Ons Doel groter dan 65 m ² BVO	3	<i>bewoners</i>	0,9	0,45	0,45	0,81	0,72	0,9	0,54	0,72	0,63
		<i>bezoekers</i>	0,3	0,03	0,06	0,24	0,21	0	0,18	0,3	0,21
		Subtotaal	1,2	0,5	0,5	1,1	0,9	0,9	0,7	1,0	0,8
Koopwoning groter dan 120 m ² BVO	14	<i>bewoners</i>	12,6	6,3	6,3	11,34	10,08	12,6	7,56	10,08	8,82
		<i>bezoekers</i>	1,4	0,14	0,28	1,12	0,98	0	0,84	1,4	0,98
		Subtotaal	14	6,4	6,6	12,5	11,1	12,6	8,4	11,5	9,8
Koopwoning tussen 90 en 120 m ² BVO	26	<i>bewoners</i>	20,8	10,4	10,4	18,72	16,64	20,8	12,48	16,64	14,56
		<i>bezoekers</i>	2,6	0,26	0,52	2,08	1,82	0	1,56	2,6	1,82
		Subtotaal	23,4	10,7	10,9	20,8	18,5	20,8	14,0	19,2	16,4
Koopwoning tussen 65 en 90 m ² BVO	6	<i>bewoners</i>	4,2	2,1	2,1	3,78	3,36	4,2	2,52	3,36	2,94
		<i>bezoekers</i>	0,6	0,06	0,12	0,48	0,42	0	0,36	0,6	0,42
		Subtotaal	4,8	2,2	2,2	4,3	3,8	4,2	2,9	4,0	3,4
Autoparkeervraag		<i>bewoners</i>	42,7	21,35	21,35	38,43	34,16	42,7	25,62	34,16	29,89
		<i>bezoekers</i>	7	0,7	1,4	5,6	4,9	0	4,2	7	4,9
		Totaal	49,7	22,05	22,75	44,03	39,06	42,7	29,82	41,16	34,79

Tabel 7: Parkeerbehoefte auto

Uit de tabel blijkt dat de maximaal gelijktijdige autoparkeerbehoefte plaatsvindt op de werkdag avond en afgerond **44 plaatsen bedraagt**. Gezien de mogelijkheid om van de parkeereis voor bewoners af te wijken, moet de ontwikkeling op eigen terrein voldoen aan de parkeereis van minimaal **7 parkeerplaatsen** voor bezoekers.

Het totale aanbod aan autoparkeerplaatsen bedraagt **41** waarvan 2 MIVA-plaatsen zijn en 39 reguliere parkeerplaatsen (Figuur 8). De 39 plaatsen worden verkocht bij de koopwoningen. Bezoekers kunnen gebruik maken van de 41 parkeerplaatsen. Hiertoe zal vanuit de woongroep een registratie- en meldingssysteem worden opgezet. Bij het systeem stelt ieder bewoner zijn parkeerplaats ter beschikking voor bezoekers op de momenten dat er niet geparkeerd is met de eigen auto. Op deze wijze wordt zo veel mogelijk de parkeereis voor bezoekers op eigen terrein opgelost. Wanneer deze plaatsen niet beschikbaar zijn voor bezoekers zal de bezoeker voor het volledige tarief moeten parkeren in het omliggende openbare gebied volgens het betaalregime of in de Garenmarkt garage op ca. 250m afstand van de locatie.

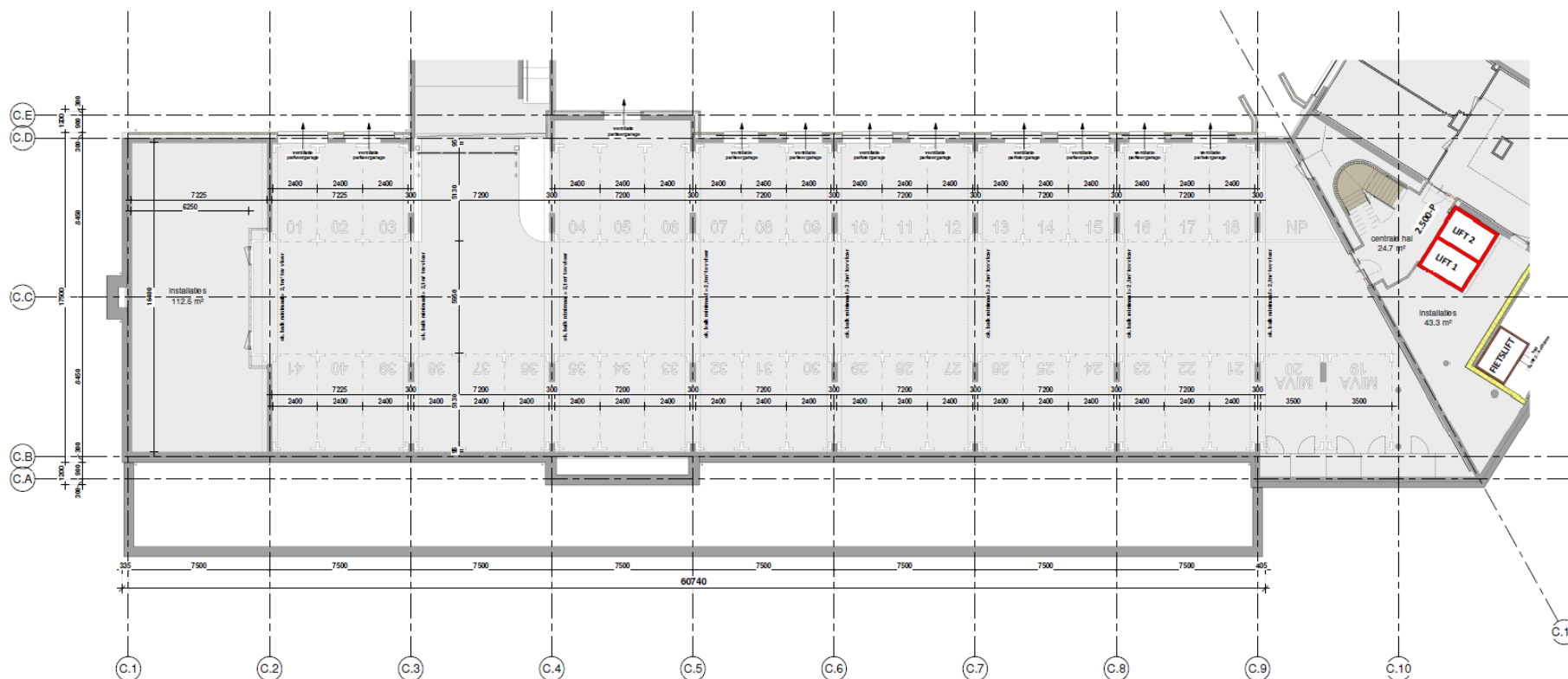
De autoparkeerbalans is weergegeven in Tabel 9. Daaruit blijkt dat de ontwikkeling **ruim voldoende parkeerplaatsen** biedt voor bezoekers, met een overschot van **34 extra parkeerplaatsen** tijdens het drukste moment (zaterdag avond).

	Normatieve parkeereis	Het drukste moment
bewoners	0	0
autoparkeereis bezoekers	7	7
totaal (bew.+bez.)	7	7
totaal aanbod op eigen terrein	41	41
Overschot	34	34

Tabel 9: Parkeerbalans auto



Figuur 7: Plattegrond van de begane grond en situatie



Figuur 8: Plattegrond van ondergrondse garage – 39 reguliere autoparkeerplaatsen + 2 MIVA

SPARK

Geeft je de ruimte.

Disclaimer

©2023, Spark B.V.

info@spark-parkeren.nl, 2266 AD Leidschendam

tel +31 (0)70 31 77 005

Behoudens de door de Auteurswet 1912 gestelde uitzonderingen mag niets uit dit document worden verveelvoudigd (waaronder begrepen het opslaan in een geautomatiseerd gegevensbestand) of openbaar gemaakt, op welke wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Spark B.V. Alle rechten voorbehouden.

All rights reserved. No parts of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system, or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise, without prior written permission of Spark B.V.

Aan de inhoud van dit document kunnen geen rechten worden ontleend. Spark B.V. aanvaardt geen aansprakelijkheid voortvloeiend uit eventuele onjuistheid of onvolledigheid van de in dit document vermelde informatie.