



Second Opinion Parkeeradvies Elka Gebied
Gemeente Lisse

Rapportage referentienummer
5578

Aan

Gemeente Lisse
t.a.v. R. van der Straaten
Heerenweg 254
Postbus 200
2160 AE Lisse

**Opgemaakt op 16 oktober 2019 te Nijmegen,
door**

Loendersloot Groep B.V.
Waalbandijk 8b
6541 GA Nijmegen

Documentatiepagina

Opdrachtgever(s)	Gemeente Lisse
Titel Rapport	Second Opnion Parkeeradvies Elka Gebied
Kenmerk	5578
Datum	16 oktober 2019
Uitgevoerd door	Koen Beekhuis: Adviseur Mobiliteit Ruben Loendersloot: Directeur & Senior Adviseur

Inhoudsopgave

1. Achtergrond en aanleiding	4
2. Aantal parkeerplaatsen.....	5
3. Parkeeronderzoek.....	6
4. Overloop omliggend gebied	6
5. Conclusie	6

1. Achtergrond en aanleiding

Gemeente Lisse, vertegenwoordigd door de heer Van der Straaten en hierna te noemen de opdrachtgever, heeft Loendersloot Groep benaderd voor het uitvoeren van een second opinion aangaande het parkeeronderzoek voor de herontwikkeling van het Elka-gebied. Dit parkeeronderzoek is in november 2017 uitgevoerd door Bureau de Groot Volker.

De opdrachtgever heeft Loendersloot Groep het document [“Parkeeradvies Lisse: Herontwikkeling Elka gebied”; rapportnummer P171123 en P171125-04] overlegd, een rapportage van het onderzoek zoals uitgevoerd door Bureau de Groot Volker. Daarnaast heeft Loendersloot Groep het document [“beroepschrift parkeren Elka.docx”, 13-09-2019] ontvangen, waarin het onderdeel “Omgevingsvergunning & Bestemmingsplan” van het beroepschrift is weergegeven. Loendersloot Groep B.V. baseert zich bij deze rapportage op het uitgevoerde parkeeronderzoek zoals omschreven in de hierboven genoemde documenten.

Het Elka gebied betreft de locatie van de voormalige kistenfabriek Elka aan de Grevelingstraat. Het voornemen is om hier 40 wooneenheden te realiseren: 14 grondgebonden woningen en 26 appartementen. Als gevolg van deze herontwikkeling zal een parkeercapaciteit van 70 parkeerplaatsen benodigd zijn, waarvan 12 parkeerplaatsen op eigen terrein en 58 parkeerplaatsen in openbaar gebied. De gemeente Lisse heeft het bestemmingsplan Elka op 20 juni 2019 vastgesteld.

Deze second opinion is gericht op het toetsen van de parkeernormen, het beleid omtrent oplaadpunten en het bezwaar van appellanten inzake overloop vanuit het omliggende gebied.

2. Aantal parkeerplaatsen

Dit hoofdstuk is gericht op het toetsen van de juistheid van de berekening van het aantal parkeerplaatsen in het parkeeronderzoek van Bureau de Groot Volker. In het onderzoek wordt een totaal van 70 benodigde parkeerplaatsen geadviseerd.

Toegepaste parkeernormen

Het aantal parkeerplaatsen is berekend aan de hand van CROW-richtlijnen. Dit volgt uit het toepassen van de parkeerkcijfers zoals opgesteld in parkeernota van de gemeente Lisse, waarbij het gemiddelde van de bandbreedte wordt gepakt als leidraad. Deze methodiek is correct en de gestelde parkeernorm komt overeen met de gestelde normen in de Beleidsregel parkeernormen Lisse 2019.

Toegepaste aanwezigheidspercentages

Het berekenen van het aantal parkeerplaatsen middels gebruik van aanwezigheidspercentages is iets dat gebruikelijk is in de verkeerskunde. Het CROW stelt normaliter dat er enkel gerekend mag worden met aanwezigheidspercentages indien er sprake is van meerdere functies binnen het onderzoeksgebied. Echter, het rekenen met verschillende doelgroepen **binnen** dezelfde functie ('wonen') mag ook. Dit wordt onderschreven door de heer Van Burgsteden, auteur van de betreffende richtlijnen zoals **vermeldt** in Publicatie 381 Deel B (**zie bijlage 1**). Naast het feit dat het CROW het gebruik van aanwezigheidspercentages in deze casus bekrachtigd, is het goed te onderbouwen waarom een dergelijke toepassing voor rede vatbaar is. Immers, de parkeerplaatsen overdag beschikbaar voor bezoekers zullen 's nachts beschikbaar zijn voor bewoners van de te realiseren woningen.

Loendersloot Groep concludeert betreffende het aantal berekende parkeerplaatsen dat de richtlijnen op de juiste manier zijn toegepast. Daarmee is een aantal van 70 benodigde parkeerplaatsen voor dit plan van herontwikkeling correct.

3. Parkeeronderzoek en Oplaadpunten

De gemeente wordt ten laste gelegd dat zij in haar parkeerbeleid onvoldoende aandacht besteedt aan de realisatie van eventueel benodigde laadpalen. Het is juist dat het project niet voorziet in de realisatie van oplaadpunten, maar dat is ook helemaal niet vereist. De gemeente mag naar eigen inzicht bepalen of zij wel/niet wil voldoen aan de richtlijn voor laadpalen.

De categorie 'wonen' volgt niet de landelijke trend (zie figuur 2). Dat betekent niet alleen dat per type woning er andere kencijfers voor oplaadpunten zijn, maar ook dat de kencijfers niet als een vaste richtlijn gebruikt hoeven te worden. Dit laat de gemeente Lisse vrij om naar eigen inzicht oplaadpunten te creëren. Daarnaast geldt dat het realiseren van oplaadpunten geen forse ingreep in de ruimtelijke ordening behoeft én dat parkeerplaatsen op eigen terrein (bij dit project 12 stuks) oplaadpunten mogen laten plaatsen zonder vergunning. Gezien het sterk toenemende aandeel elektrische auto's is het raadzaam om wel te inventariseren welke mogelijkheden het project kent om oplaadpunten te creëren.

3.3 De toekomst

Voor de categorieën 'werken' en 'bezoeken' volgt het benodigde aantal laadpunten de ontwikkeling van het aantal elektrische auto's in Nederland. Deze ontwikkeling is afhankelijk van factoren als beleid en technische ontwikkelingen [6]. De verwachting is dat het aantal elektrische auto's zal toenemen. Om hier rekening mee te houden, is een bandbreedte in de kencijfers gegeven. Afhankelijk van de ontwikkelingen zullen de kencijfers voor deze categorieën regelmatig opnieuw berekend moeten worden.

De categorie 'wonen' volgt niet de landelijke trend. Hier zijn verschillende factoren bepalend voor de ontwikkeling van de kencijfers, zoals de verhouding van parkeerplaatsen op eigen terrein tot parkeerplaatsen in de openbare ruimte. De mogelijkheid om op eigen terrein te kunnen laden is van grote invloed op de vraag naar openbare oplaadpunten en verschilt per woonwijk. Daarnaast zijn onder andere inkomen, autobezit en gezinssamenstelling van invloed op het gebruik van elektrische voertuigen onder bewoners van verschillende woonwijken. Elektrische voertuigen zijn vooralsnog relatief duur en komt daarom meer voor in woonwijken waar de bewoners een hoger dan modaal inkomen hebben. De verschillende factoren per woonwijk verklaren waarom het kencijfer voor wonen niet de landelijke ontwikkeling volgt en waarom er verschillende kencijfers voor verschillende type woonwijken zijn.

Figuur 1: uitsnede van CROW publicatie 381.

4. Overloop omliggend gebied

Het beroepschrift stelt dat de gemeente heeft nagelaten om aan te tonen dat er geen sprake van overloop vanuit het omliggende gebied richting de nieuw te realiseren parkeergelegenheden zou plaatsvinden. Loendersloot Groep concludeert dat het niet nodig is om dit aan te tonen. Daartoe geldt dat de parkeerdruk in de directe omgeving niet van belang is zolang er geen sprake is van behoefte aan afwenteling van de parkeervraag van het te realiseren object op de betreffende omgeving. Anders gezegd: een herontwikkeling welke volledig voorziet in het opvangen van de eigen gegenereerde parkeervraag hoeft geen rekening te houden met de omgeving. Het project voldoet aan dit criterium middels het creëren van nieuwe parkeervakken op eigen terrein en in de nabije openbare ruimte. Bestaande parkeertekorten dienen daarbij buiten beschouwing te worden gelaten, conform de Beleidsregel parkeernormen Lisse 2019.

5. Conclusie

Concluderend stelt Loendersloot Groep dat bij de het totaal aantal benodigde parkeerplaatsen voor dit project correct is vastgesteld op 70 stuks. Het rekenen met aanwezigheidspercentages is toegestaan conform toelichting van CROW-auteur Marco van Burgstede. Daarnaast is vastgesteld dat de gemeente ten aanzien van oplaadpunten niet ~~per definitie moet~~ voorzien in een richtlijn. ~~Ondanks het ontbreken van de verplichting, is Loendersloot Groep van mening dat het verstandig is om ten minste te inventariseren welke mogelijkheden voor oplaadpunten aanwezig zijn in de omgeving van het project.~~

Loendersloot Groep stelt vast dat project met betrekking tot CROW publicatie 381 en de Beleidsregel parkeernormen Lisse 2019 voldoet aan de richtlijnen voor parkeren.

Bijlage 1

Van: stieverk <stieverk@wxs.nl>

Datum: 11 okt. 2019 18:56

Onderwerp: Fwd: RE: toepassing aanwezigheidspercentages bij woningbouwproject

Aan: Rene van der Straaten <R.vanderStraaten@hltsamen.nl>

Cc:

Beste René,

Hierbij de reactie van Marc van Burgsteden van CROW. Hij is de auteur van deel B van publicatie 381, het deel dat gaat over praktische, toekomstgerichte toepassing van de parkeerkentallen. Zoals je ziet: ondersteuning van het gebruik van aanwezigheidspercentages.

Met vriendelijke groet

Sjoerd Stienstra

Verzonden vanaf mijn Samsung Galaxy-smartphone.

----- Oorspronkelijk bericht -----

Van: "Burgsteden, Marco van" <marco.vanburgsteden@crow.nl>

Datum: 11-10-19 12:29 (GMT+01:00)

Aan: Sjoerd Stienstra <stieverk@wxs.nl>

Onderwerp: RE: toepassing aanwezigheidspercentages bij woningbouwproject

Hallo Sjoerd,

Dank voor het doorgeven van deze informatie. Inderdaad geef je terecht aan dat het doel van aanwezigheidspercentages is om onderscheid te maken naar de verschillende aanwezigheidsprofielen van verschillende doelgroepen en functies. Indien deze profielen niet exact gelijk zijn, is het zinvol, sterker nog: wordt aanbevolen om deze met aanwezigheidspercentages door te rekenen. Daarbij zijn de publicaties van CROW op te vatten als aanbevelingen/handreikingen en is het aan de gemeente om zelf keuzes te maken over de wijze waarop de parkeervraag berekend wordt.

Met vriendelijke groet,

Marco van Burgsteden