



**Leidschendam-
Voorburg**

Aan de raad van de gemeente
LEIDSCHENDAM-VOORBURG

Datum 29 september 2020

Nummer 1157

Onderwerp Raadsvoorstel Parkeren Damcentrum en Leidschendam-Zuid

Portefeuillehouder Wethouder Bouw

Behandeld door BNP Ligthart

1. Gevraagd raadsbesluit

- Als onderdeel van het bouwplan Rijnlandstraat-Noord een extra openbare parkeergarage te laten realiseren van circa 42 parkeerplaatsen, waarvoor de kosten op prijspeil 1 oktober 2020 circa € 2,1 mln. bedragen;
- de afschrijvingstermijn van deze investering te bepalen op 40 jaar.

2. Waarom wordt de raad dit besluit voorgelegd?

Op 25 september 2018 is het procesplan Bereikbaarheid Damcentrum aan de raad aangeboden (685). Het procesplan behandelt vier onderwerpen die samen bijdragen aan de bereikbaarheid, doorstroming, leefbaarheid en levendigheid van het Damcentrum en Leidschendam-Zuid:

1. Parkeren
2. Uitvoeren van enkele maatregelen uit 'Benutten zoals bedoeld'
3. Onderzoek naar bereikbaarheid en doorstroming in Damcentrum
4. Leefbaarheid en levendigheid.

Deelonderwerp 1 wordt in het voorliggende raadsvoorstel behandeld. Deelonderwerp 2 komt aan de orde in raadsvoorstel Bereikbaarheid Damcentrum: Benutten zoals bedoeld (1841), terwijl deelonderwerpen 3 en 4 aan de orde komen in het raadsvoorstel Bereikbaarheid Damcentrum (1331).

Bij punt 1. Parkeren werd een actualisatie van de parkeerbalans Damcentrum aangekondigd, op basis van nieuwe tellingen. Ook werd een voorstel voor betere benutting van de parkeerplaatsen en eventueel de aanleg van extra parkeerplaatsen in de openbare ruimte en/of een parkeergarage aangekondigd.

Op 9 april 2019 heeft de raad met het raadsbesluit Parkeerbalans en parkeermaatregelen Leidschendam Centrum (907) de geactualiseerde parkeerbalans vastgesteld en kennisgenomen van het Plan van Aanpak parkeersituatie Leidschendam Centrum. Daarbij is besloten om geen extra openbare parkeergarage

te realiseren onder bouwplan Leytsche Hof. Bij de besluitvorming heeft de raad een breed gedragen motie aangenomen, waarin is opgeroepen om in onderhandeling te gaan over de prijs van een openbare parkeergarage als onderdeel van het bouwplan Rijnlandstraat Noord.

Op 3 juli 2019 heeft de raad ingestemd met het raadsbesluit Uitwerking Plan van Aanpak parkeermaatregelen Leidschendam Centrum (1180) en de verdere uitwerking van de parkeermaatregelen. In het betreffende raadsvoorstel is aangegeven dat er nog geen besluit over een extra openbare parkeergarage bij bouwplan Rijnlandstraat Noord te nemen was omdat de onderhandeling nog gaande was. Inmiddels is meer duidelijkheid over de garage. Ook zijn er begin 2020 nieuwe parkeertellingen gehouden, zodat een nieuwe berekening gemaakt kan worden van de effecten van de nog te nemen parkeermaatregelen.

In dit raadsvoorstel volgt kort de stand van zaken van de zeven maatregelen uit het maatregelenpakket met een nieuwe inschatting van het effect ervan en wordt het voorgestelde besluit over een extra openbare parkeergarage bij bouwplan Rijnlandstraat-Noord toegelicht. De bevoegdheid om budget toe te kennen aan een extra openbare parkeergarage ligt bij de raad. Het effect van het toekennen van dit budget is meegenomen bij de integrale afweging van alle voorstellen in de Nota van Wijziging 2021.

3. Aan welk doel (van de doelenboom in de begroting) draagt het voorstel bij?

Het voorstel draagt bij aan de volgende doelen:

- 'een economisch vitale gemeente' en de subdoelstelling 'een levendige leefomgeving met passende voorzieningen en activiteiten';
- 'een goed bereikbare en verkeersveilige gemeente' en de subdoelstelling 'voldoende parkeergelegenheid'.

4. Stand van zaken en effect parkeermaatregelen

Het maatregelenpakket uit 2019 betreft de volgende maatregelen:

1. Blauwe zone parkeergarage Damplein
2. Vergroten blauwe zone Damcentrum, met ontheffingen voor bewoners/bedrijven
3. Parkeersensoren met parkeerverwijssysteem
4. Deelauto's bij bouwplannen (met verplicht lidmaatschap)
5. Deelauto's in de openbare ruimte
6. Nieuwe parkeerplaatsen op straat
7. Openbare parkeerplaatsen in een nieuwe parkeergarage

In onderstaande paragrafen wordt kort de stand van zaken van de maatregelen weergegeven en het te verwachten effect. Het effect wordt uitgedrukt in een reductie van de parkeerdruk op het maatgevende moment (zaterdag avond). Dit percentage is

berekend door de te verwachten afname van geparkeerde auto's in de openbare ruimte te delen door de parkeercapaciteit in de eindsituatie (809 parkeerplaatsen).

4.1. Blauwe zone parkeergarage Damplein

De blauwe zone in de parkeergarage Damplein is in juni 2019 ingevoerd. Van maandag tot en met zaterdag tussen 8.00 uur en 18.00 uur geldt een maximale parkeerduur van 2 uur op beide lagen van het openbare deel van de parkeergarage. Direct omwonenden hebben recht op maximaal één ontheffing per adres voor de parkeergarage. Om 's nachts in en uit de garage te kunnen rijden kunnen de direct omwonenden een nachtabonnement aanschaffen. Er worden geen bedrijfsontheffingen en bezoekersontheffingen verstrekt.

In 2019 is ook de bewegwijzering naar de garage en de belijning bij de entree van de parkeergarage verbeterd.

In de effectberekening van 2019 was uitgegaan van een vermindering van het aantal langparkeerders in de parkeergarage tussen de 15 en 25. Uit de analyse van de telcijfers van januari 2020 (bijlage 1) blijkt dat dit tussen de 25 en 40 ligt. In plaats van een verlaging van de parkeerdruk met 2%-3% wordt de parkeerdruk dan tussen de 3% en 5% verlaagd.

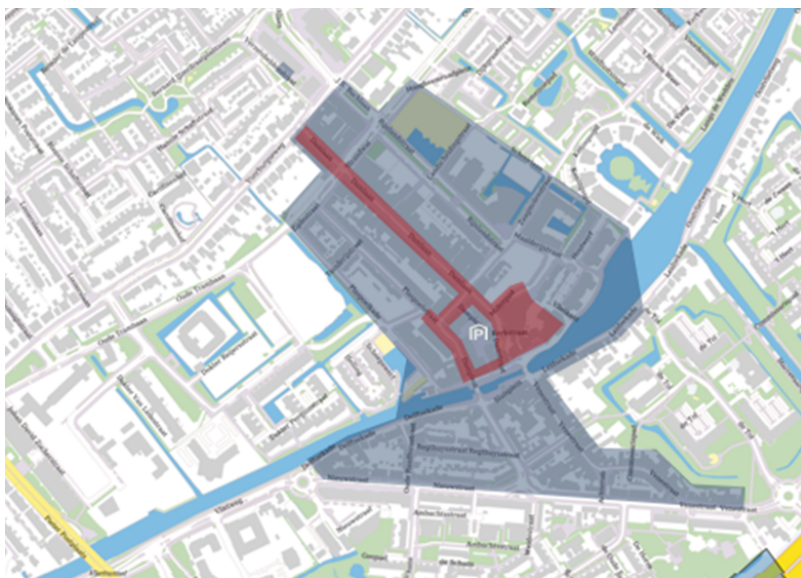
4.2. Vergroten blauwe zone Damcentrum

In november 2019 zijn twee discussieavonden georganiseerd om met bewoners en ondernemers uit Damcentrum en de directe omgeving een mogelijke uitbreiding van de blauwe zone te bespreken. Dit heeft geleid tot een oplossingsrichting. Oorspronkelijk was gepland om in februari 2020 een nieuwe parkeertelling te houden in het plangebied en omgeving en in april 2020 tijdens een inloopavond de oplossingsrichting voor te leggen aan alle stakeholders. Vanwege de coronacrisis is de inloopavond uitgesteld. Wel is de telling gehouden, nog voor er sprake was van een lockdown. De oplossingsrichting wordt in het najaar van 2020 alsnog aan de bewoners en ondernemers voorgelegd op een manier die past binnen de huidige mogelijkheden. Samengevat komt de oplossingsrichting voor de uitbreiding van de blauwe zone op het volgende neer:

- Kernwinkelgebied bedoeld voor kortparkeerders: een blauwe zone van max 1 uur overdag (ma t/m za 08-18 h) en geen ontheffingen toegestaan (Damplein, Damlaan, Damstraat, Molenpad naast Hoogvliet);
- Parkeergarage Damplein bedoeld voor bezoekers en voor de direct omwonenden: blauwe zone van max 2 uur overdag (ma t/m za 08-18 h) en geen ontheffing voor bedrijven en overige bewoners.
- Uit de telcijfers van de parkeergarage blijkt dat er enige ruimte is om extra ontheffingen voor direct omwonenden van de parkeergarage uit te geven.

Hiermee kan de capaciteit van de garage beter benut worden, wat ruimte schept op straat. Hoe dit precies vorm krijgt wordt nog nader onderzocht, voorgelegd aan de omwonenden en tenslotte meegenomen in de besluitvorming van het college over de uitbreiding van de blauwe zone.

- Overig straatparkeren Damcentrum bedoeld voor bewoners, bezoekers en werknemers: blauwe zone van max 2 uur overdag (ma t/m za 08-18 h) en ontheffingen voor bewoners en bedrijven;
- Maximaal twee ontheffingen per woning zonder privé parkeerplaats, voor woningen met één privé parkeerplaats maximaal één ontheffing voor alleen de tweede auto, voor woningen met twee of meer privé parkeerplaatsen geen ontheffingsmogelijkheid;
- Randen: geen blauwe zone in Klein Plaspoelpolder en Rietvink omdat daar geen overlast verwacht wordt. In Leidschendam Zuid een blauwe zone in het gebied tussen Vliet en Nieuwstraat (grens op de middenas van de weg). Geen blauwe zone op het nog aan te leggen parkeerterrein aan de Leidsekade. Geen blauwe zone in de Verzetsheldenwijk of Raadshuiskwartier.



Figuur 1: voorgesteld gebied voor de blauwe zone. Rood = kernwinkelgebied, max 1 uur, Blauw = overige zone, max 2 uur

Na het verwerken van alle reacties op de oplossingsrichting wordt een definitief voorstel opgesteld waarover het college in het voorjaar van 2021 een besluit wil nemen.

In 2019 was het effect van de blauwe zone ingeschat op een vermindering met 50 tot 60 voertuigen op straat. Dat komt neer op 6%-7% vermindering van de parkeerdruk. Deze vermindering wordt enerzijds veroorzaakt doordat langparkeerders zonder ontheffing niet meer in het gebied parkeren en anderzijds doordat bewoners hun

privéplek beter gaan benutten. Uit de telling van februari 2020 bleek dat de privé garages ondertussen al iets beter benut worden dan tijdens de telling van 2018 (zie bijlage 1). Het effect van de uitbreiding van de blauwe maatregel wordt daardoor iets kleiner, omdat er minder auto's van de straat naar de garages zullen verplaatsen. Het effect van de maatregel op de parkeerdruk wordt ingeschat op een verlaging met 5% tot 6%.

4.3. Parkeersensoren met parkeerverwijssysteem

Momenteel wordt gewerkt aan het voorbereiden van de aanbesteding. De planning is dat de maatregel in 2021 in werking treedt.

Het berekende effect blijft gelijk als berekend in 2019: 2% tot 3% minder parkeerdruk.

4.4. Deelauto's bij bouwplannen met verplicht lidmaatschap

Dit wordt gerealiseerd door ontwikkelaar SJB. Uitgangspunt hierbij is dat de nieuwe bewoners verplicht lid worden van het systeem, om de gebruiksdrempel te verlagen. Bekeken wordt nog in hoeverre het systeem te integreren is met het deelautosysteem in de openbare ruimte, zodat de bewoners met hetzelfde abonnement ook gebruik kunnen maken van de deelauto's op straat. Hiermee kan het aantal beschikbare voertuigen worden vergroot, waarmee de kans wordt verkleind dat er geen auto beschikbaar is op het moment dat men er gebruik van wil maken.

Vooralsnog blijft de inschatting dat het 1% tot 5% verlichting kan brengen op de parkeerdruk.

4.5. Deelauto's in de openbare ruimte

Momenteel wordt gewerkt aan een nota Deelmobiliteit. Dit is nodig om in een bredere context de randvoorwaarden te kunnen bepalen voor de aanbesteding van een deelautosysteem. Deze nota wordt naar verwachting in het najaar van 2020 vastgesteld door het college en zal ter informatie naar de raad gestuurd worden. Bekeken wordt nog of de coronacrisis effect heeft op het gebruik van deelmobiliteit en of dat leidt tot een wijziging van strategie of planning. Het streven is om in het najaar een inventarisatie te maken van de behoefte en de aanbesteding voor te bereiden, zodat het systeem in 2021 ingevoerd kan worden. Het beschikbaar gestelde budget schuift daarmee een jaar door.

Vooralsnog blijft inschatting dat 2% tot 6% verlichting van de parkeerdruk te behalen is.

4.6. Nieuwe parkeerplaatsen op straat

Wat aan extra parkeerplaatsen mogelijk was is uitgevoerd. De inzet is om de parkeerdruk te verlagen door uitwerking van het maatregelenpakket, zonder verdere aantasting van de openbare ruimte.

4.7. Openbare parkeerplaatsen in een nieuwe parkeergarage

Ontwikkelaar SJB ontwikkelt een bouwplan van circa 35 eengezinswoningen en appartementen aan de noordzijde van de Rijnlandstraat (hoek Rijnlandstraat/Strandwal), inclusief een in pandige parkeergarage. De ontwikkelaar heeft onderzocht hoeveel extra ondergrondse parkeerplaatsen er redelijkerwijs mogelijk zijn onder dit bouwplan. Dit onderzoek kwam uit op een aantal van circa 42 parkeerplaatsen.

Met de aanleg van 42 extra parkeerplaatsen kan een verlichting van de parkeerdruk behaald worden van 5%.

4.8. Effect van de maatregelen

In het raadsvoorstel van 9 april 2019 (907) is in bijlage 4 opgenomen dat het doel van het pakket aan maatregelen is dat de parkeerdruk op het maatgevende dagdeel binnen het plangebied onder de 90% ligt en dat de loopafstanden per doelgroep zoveel mogelijk binnen het gewenste maximum liggen.

In bijlage 1 van dit raadsvoorstel is te lezen dat de herijking van de parkeerbalans weliswaar leidt tot een lichte afname van de parkeerdruk in de eindsituatie (ten opzichte van de berekende parkeerdruk in de parkeerbalans van 2019), maar dat deze nog steeds boven de 90% ligt. Maatregelen voor een verlichting van de parkeerdruk zijn dus nodig.

Als de effecten van de parkeermaatregelen bij elkaar worden opgeteld, ontstaat het onderstaande beeld:

<i>Prognose parkeerdruk op zaterdagavond in eindsituatie (zie bijlage 1)</i>	96%	96%
Maatregelen	Min	max
<i>Vergroten blauwe zone Damcentrum</i>	-5%	-6%
<i>Parkeersensoren met parkeerverwijssysteem</i>	-2%	-3%
<i>Deelauto's bij bouwplannen (met verplicht lidmaatschap)</i>	-1%	-5%
<i>Deelauto's in de openbare ruimte</i>	-2%	-6%
<i>Meer openbare parkeerplaatsen in een parkeergarage</i>	-5%	-5%
<i>Totaal blauwe zone + sensoren + p-verwijs + deelauto's bp/openb + p-garage</i>	-15%	-25%
Prognose parkeerdruk op zaterdagavond in eindsituatie met maatregelen	81%	71%

Oftewel, bij inzet van de blauwe zone op straat, de parkeersensoren, een parkeerverwijssysteem (inclusief aanleg parkeerterrein Leidsekade), de inzet van deelauto's bij de laatste bouwplannen en op straat en de aanleg van een extra openbare parkeergarage kan de berekende parkeerdruk van 96% teruggebracht worden tot 81% (bij het minimale effect). Dit is op het piekmoment op zaterdagavond.

Met het maatregelenpakket lijkt dan ook voldaan te worden aan het streven om de parkeerdruk binnen het plangebied terug te brengen tot onder de 90%. Hierbij dienen echter enkele kanttekeningen gemaakt te worden.

Allereerst dient in ogenschouw genomen te worden dat de parkeerdruk in sommige maanden mogelijk iets hoger uitvalt dan nu berekend. De parkeerbalans is namelijk herijkt op basis van een parkeertelling uit februari. In het zomerseizoen zijn er doorgaans meer bezoekers in het gebied voor de horeca. De parkeerdruk kan daardoor in de zomermaanden hoger uitvallen dan nu berekend.

Daarnaast is de verdeling van de parkeerdruk over het plangebied een aandachtspunt, omdat dit van invloed kan zijn op de loopafstanden. In tabel 1 (en tabel 5 van bijlage 1) is de prognose van de parkeerdruk in Damcentrum in de eindsituatie uitgesplitst per deelzone. In Zone 4, waarin bouwplan Rijnlandstraat Noord is gelegen, wordt de hoogste parkeerdruk verwacht (100%). Verlichting in deze hoek van het plangebied is dan ook aan te bevelen. In zijn algemeenheid geldt, hoe lager de totale parkeerdruk in het plangebied is, hoe meer kans mensen hebben om binnen de gewenste loopafstand te kunnen parkeren.

Parkeerdruk per zone in de eindsituatie (basisjaar 2020)

	capaciteit	werkdag			zaterdag	
		middag	avond	nacht	middag	avond
Zone 1	314	59%	86%	50%	69%	94%
Zone 2	66	82%	95%	95%	92%	97%
Zone 3	102	62%	82%	50%	74%	88%
Zone 4	178	83%	94%	69%	100%	100%
Zone 5	149	73%	95%	90%	97%	99%
TOTAAL	809	69%	90%	65%	84%	96%

Tabel 1: Prognose van de parkeerdruk in Damcentrum in de eindsituatie, uitgesplitst per deelzone, met de parkeertelling van februari 2020 als basis (oranje = parkeerdruk $\geq$ 90%)

5. Extra openbare parkeergarage Rijnlandstraat Noord

In het Plan van Aanpak (907) waren twee mogelijkheden benoemd voor extra openbare parkeerplaatsen in een parkeergarage: bij bouwplan Rijnlandstraat Noord of bij bouwplan Leytsche Hof. De gemeenteraad heeft op 9 april 2019 besloten af te zien van een parkeergarage bij bouwplan Leytsche Hof (hoek Rijnlandstraat/Oude Trambaan). Wel heeft de gemeenteraad besloten dat het college onderhandeling dient te starten over een parkeergarage bij bouwplan Rijnlandstraat Noord. Dit is de afgelopen periode gebeurd.

Extra capaciteit in een openbare parkeergarage biedt verlichting in de parkeerdruk. Daarnaast zijn er nog enkele redenen om te besluiten tot de aanleg van een extra openbare parkeergarage onder bouwplan Rijnlandstraat Noord.

Leefbaarheid en groen

Uitgangspunt van het Masterplan Damcentrum van 2004 was om de auto's zo veel als mogelijk in gebouwde voorzieningen te laten parkeren, waardoor in de openbare ruimte meer ruimte is voor groen en verblijven. In de afgelopen jaren is al meer parkeerruimte op straat aangelegd dan in de oorspronkelijk plannen was voorzien. Hierdoor is het gebied meer versteend geraakt. Met de aanleg van een extra openbare parkeergarage onder bouwplan Rijnlandstraat Noord én een groot effect van de overige parkeermaatregelen kan er extra groen in het gebied teruggebracht worden. Dit komt de verblijfskwaliteit en leefbaarheid in het gebied ten goede.

Verkeerscirculatie

De garage krijgt een auto entree aan de Strandwalzijde (naast de Oude Trambaan) en een voetgangersentree naast het Veur Theater. Bezoekers van het centrum hoeven daardoor niet ver het gebied in te rijden, wat goed is voor enerzijds de verkeersveiligheid en anderzijds de leefbaarheid. Ook wordt hiermee voldaan aan de wens dat bezoekers van het Veur Theater gemakkelijk kunnen parkeren.

Parkeerbeleid

Een extra openbare parkeergarage biedt meer flexibiliteit en sturingsmogelijkheden in het parkeerbeleid. Het biedt de kans om met behulp van een ontheffingsregeling voor specifieke doelgroepen te sturen op wie er op straat mag parkeren en wie in de garage.

Vandaar dat wordt voorgesteld om gebruik te maken van het aanbod van SJB en een extra openbare parkeergarage te laten realiseren onder bouwplan Rijnlandstraat Noord.

6. Financiën

De prijs die momenteel voorligt, gebaseerd op prijspeil per 1 oktober 2020 (= 1 oktober 2019 + index van 3%) voor de aanleg van de circa 42 extra openbare parkeerplaatsen, bedraagt afgerond € 2,135 mln. excl. btw. De kosten van btw zijn compensabel via het btw-compensatiefonds (BCF). Rekening houdend met een afschrijving van deze investering in 40 jaar bedragen de totale structurele exploitatiekosten (kapitaallasten en onderhoudskosten) afgerond € 82.500. Aangezien in de vigerende financiële verordening geen afschrijvingstermijn opgenomen is voor parkeergarages dient de raad een expliciet besluit te nemen over de te hanteren afschrijvingstermijn van 40 jaar. Het effect van het toekennen van dit budget is meegenomen bij de integrale afweging van alle voorstellen in de Nota van Wijziging 2021.

Na een besluit om budget beschikbaar te stellen voor de aanleg van de garage zal ontwikkelaar SJB de extra parkeergarage meenemen in de planuitwerking. Het totale bouwplan wordt vervolgens nog aan de raad voorgelegd om een verklaring van geen bedenkingen af te geven.

De ontwikkelaar bouwt het vergunde bouwplan met de extra openbare parkeerplaatsen. De gemeente neemt de openbare parkeerplaatsen voor het genoemde bedrag over en is dan eigenaar van het openbare gedeelte van de parkeergarage en verantwoordelijk voor het beheer, het onderhoud en de veiligheid.

7. Communicatie

Voor het participatietraject voor het vergroten van de blauwe zone in Damcentrum hebben eind 2019 twee werksessies plaatsgevonden waarbij inwoners en ondernemers (in totaal circa 80) uit het gebied actief hebben meegedacht over de tijden, de begrenzing, de ontheffingen voor ondernemers en bewoners en de bezoekerspassen. In het najaar van 2020 wordt de oplossingsrichting aan de bewoners en ondernemers voorgelegd. Bij de inrichting van de participatie wordt rekening gehouden met wat verantwoord is binnen de corona-regels.

burgemeester en wethouders van Leidschendam-Voorburg,

A. van Mazijk
secretaris

K. Tigelaar
burgemeester

Datum 29 september 2020
Nummer 1157
Pagina 10/10

Bijlage bestemd voor de raad:

Nummer: 1 Onderwerp: Analyse parkeertelling Leidschendam Centrum

Nummer: 2 Onderwerp: Rapport Datacount: Parkeeronderzoek voorjaar 2020