

In opdracht van:
Gemeente Midden-Delfland

Projectnummer:
6566

Datum:
4-5-2020



Onderbouwing parkeren deelprojecten bestemmingsplan Hof van Keenenburg in het centrum van Schipluiden

0.	INLEIDING	4
1.	BESTAAND BELEID	5
1.1	Bestemmingsplan kern Schipluiden 2007	5
1.2	Nota Parkeernormen Midden-Delfland 2012	5
1.3	Structuurvisie Centrumplan Schipluiden 2016	5
2.	DE VIER DEELPROJECTEN	6
2.1	Lokatie en beschrijving deelprojecten	6
2.2	Voorontwerp bestemmingsplan	10
2.3	Beeldkwaliteitplan Hof van Keenenburg	11
2.4	Deelprojecten en de wijzigingen in functies en parkeerplaatsen	12
3.	PARKEERONDERZOEK OP STRAAT	13
3.1	Opzet onderzoek	13
3.2	Resultaten	14
4.	PARKEERBALANSBEREKENING PER DEELPROJECT	15
4.1	Algemene uitgangspunten berekening	15
4.2	Resultaat parkeerbalsberekening alle deelprojecten	17
5.	MOGELIJKE OPLOSSINGEN PARKEERTEKORTEN	19
5.1	Wat zegt de Nota Parkeernormen?	19
5.2	Oplossing vervallen parkeerplaatsen in kasteeltuin kasteel Keenenburg	20
5.3	Oplossend vermogen herinrichting openbare ruimte	23
5.4	Andere mogelijkheden om het parkeertekort op te lossen	26
6.	GEHANDICAPTENPARKEREN EN FIETSPARKEREN	29
6.1	Gehandicaptenparkeren	29
6.2	Fietsparkeren	30
7.	CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN	34
7.1	Conclusies	34
7.2	Aanbevelingen	35



8. BIJLAGEN	36
8.1 Bijlage 1: Plankaart vigerend bestemmingsplan	37
8.2 Bijlage 2: Kaart grondruil en grondaankoop Hof Keenenburg 1 en 3	38
8.3 Bijlage 3: Wijzigingen functies en parkeerplaatsen per deelproject	40
8.4 Bijlage 4: Kaarten onderzoeksgebied op basis van loopafstanden	65
8.5 Bijlage 5: Gedetailleerde resultaten parkeeronderzoek op straat	68
8.6 Bijlage 6: Gedetailleerde parkeerbalansberekening per deelproject	70

Colofon

Copyright

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

No part of this book may be reproduced in any form, by print, photoprint, microfilm or any other means without written permission from the publisher.





0. INLEIDING

0.1.1 Aanleiding

In het centrum van Schipluiden zijn vier deelprojecten in voorbereiding:

- uitbreiding en herinrichting tuin kasteel Keenenburg
- uitbreiding museum Het Tramstation
- nieuwbouw woningen Hof Keenenburg
- nieuwbouw appartementen Albert Heijn

Deze deelprojecten hebben invloed op de parkeersituatie. In 2015 is door de gemeente een beknopte parkeertelling uitgevoerd. In 2016 is door Spark een verkennend parkeeronderzoek naar de toekomstige parkeersituatie gedaan. Inmiddels is door een landschapsarchitect ook een schets gemaakt voor de herinrichting van de gehele buitenruimte na de realisatie van de vier deelprojecten.

Er zijn op dit moment verschillende tellingen, tekeningen en opvattingen met betrekking tot parkeren bij de verschillende betrokken partijen. Voor alle partijen (initiatiefnemers, adviseurs, gemeente en inwoners) is het van belang om duidelijkheid te krijgen over de toekomstige parkeersituatie. Een duidelijke en eenduidige onderbouwing van het parkeren is noodzakelijk voor het aan te passen bestemmingsplan.

0.1.2 Vraag

Centraal staat de vraag hoeveel extra parkeerplaatsen daadwerkelijk nodig zijn in het centrumgebied in verband met de verschillende deelprojecten. Ook is van belang waar de extra parkeerplaatsen eventueel gerealiseerd kunnen worden.

0.1.3 Aanpak

Voor het beantwoorden van de onderzoeksvragen zijn de volgende inhoudelijke stappen gevolgd:

1. Bestuderen van het bestaand beleid
2. Beschrijving van de vier deelprojecten
3. Uitvoeren parkeeronderzoek op straat
4. Opstellen parkeerbalansberekening per deelproject
5. Beschrijving mogelijke oplossingen parkeertekorten

Tijdens het opstellen van dit rapport is tweemaal overleg gevoerd met de (vertegenwoordigers van de) initiatiefnemers om de exacte situatie van de deelprojecten helder te krijgen.

0.1.4 Leeswijzer

De 5 inhoudelijke stappen zijn weergegeven in de navolgende hoofdstukken 1 tot en met 5. In hoofdstuk 6 zijn de conclusies en enkele aanbevelingen weergegeven.



1. BESTAAND BELEID

Voor het beantwoorden van de door de gemeente Midden-Delfland gestelde vraag is het bestaande beleid van belang. De relevante beleidsstukken zijn hierna beschreven.

1.1 Bestemmingsplan kern Schipluiden 2007

Het bestemmingsplan kern Schipluiden 2007 is het bestemmingsplan zoals dat op dit moment geldig is voor het gebied waarbinnen de vier deelprojecten vallen. Dit bestemmingsplan geeft weer welke functies mogelijk gerealiseerd kunnen worden in het gebied. In bijlage 1 is een uitsnede van de bestemmingsplankaart weergegeven.

Eén van de vier deelprojecten past binnen het geldende bestemmingsplan (uitbreiding museum Het Tramstation). De herinrichting van de kasteeltuin past deels binnen het bestemmingsplan (opheffen parkeerplaatsen) en deels niet binnen het geldende bestemmingsplan (uitbreiding van de kasteeltuin). De twee andere deelprojecten passen niet binnen het geldende bestemmingsplan (woningen Hof Keenenburg en appartementen Albert Heijn). Voor de deelprojecten die niet passen binnen het geldende bestemmingsplan wordt een nieuw bestemmingsplan opgesteld.

1.2 Nota Parkeernormen Midden-Delfland 2012

In de Nota Parkeernormen Midden-Delfland 2012 is aangegeven hoe moet worden bepaald hoeveel parkeerplaatsen nodig zijn bij nieuw- en verbouwplannen waarvoor een omgevingsvergunning verplicht is. Hiervoor zijn parkeernormen beschreven. Ook is aangegeven hoe op basis van deze parkeernormen het daadwerkelijk benodigd aantal parkeerplaatsen wordt berekend. Hierbij moet rekening worden gehouden met vervangende nieuwbouw, dubbelgebruik door verschillende gebruikersgroepen en de maximaal acceptabele parkeerdruk in het gebied.

1.3 Structuurvisie Centrumplan Schipluiden 2016

In de Structuurvisie Centrumplan Schipluiden is een visie op het gebied voor 2025 gegeven. Voor 6 deelgebieden is de visie beschreven en zijn bijbehorende randvoorwaarden geformuleerd. Naast de deelgebieden waarbinnen de vier deelprojecten vallen betreft het de deelgebieden:

- Parkeerterrein achter de Albert Heijn
- H.K. Pootplein

Wat betreft parkeren wordt aangegeven dat:

- ‘ontwikkelaars de eigen parkeerbehoefte zoveel mogelijk op eigen terrein moeten faciliteren waar dat mogelijk is en kwalitatief inpasbaar.’

‘Als dit uitgangspunt ertoe leidt dat de ontwikkelingen niet tot het gewenste kwaliteitsniveau van de openbare ruimte leiden dan:

- parkeerplaatsen in het openbaar gebied dubbel gebruiken en voor een aantal piekmomenten gedurende de week een hogere parkeerdruk dan 80% accepteren.

Andere genoemde oplossingsrichtingen zijn:

- het realiseren van meer parkeerplaatsen op het maaiveld op zes (zoek)locaties.
- het invoeren van een blauwe zone voor een deel van de parkeerplaatsen.’

2. DE VIER DEELPROJECTEN

In paragraaf 2.1 is de lokatie van de vier deelprojecten weergegeven en zijn deze globaal omschreven. In paragraaf 2.2 wordt ingegaan op het voorontwerp bestemmingsplan dat is opgesteld ten behoeve van de deelprojecten woningen Hof Keenenburg, appartementen Albert Heijn en reconstructie kasteeltuin kasteel Keenenburg en in paragraaf 2.3 op het bijbehorende beeldkwaliteitplan voor het gehele bestemmingsplangebied. In paragraaf 2.4 wordt uitgebreider ingegaan op de afzonderlijke deelprojecten.

2.1 Lokatie en beschrijving deelprojecten

In de afbeelding is de lokatie van de vier deelprojecten op een luchtfoto van de huidige situatie weergegeven. Hierbij is voor de nieuwbouw of verbouw de specifieke lokatie van de beoogde bebouwing weergegeven. Voor de reconstructie van de tuin van kasteel Keenenburg zijn de beoogde contouren van de kasteeltuin weergegeven. Voor het deelproject Hof Keenenburg zijn de drie deellokaties afzonderlijk aangegeven:

1. Hof Keenenburg 1 (nieuwbouw op locatie huidige kas)
2. Hof Keenenburg 2 (wijziging voormalig Rabobankgebouw)
3. Hof Keenenburg 3 (wijziging voormalig Jeugdhuis)



Afbeelding: Lokatie van de vier deelprojecten



2.1.1 Uitbreiding museum Het Tramstation

De uitbreiding van museum Het Tramstation betreft de aanbouw van een kleine afgesloten luifel. De uitbreiding is reeds mogelijk binnen de bestemming 'maatschappelijk' van het geldende bestemmingsplan. Het Tramstation valt dan ook niet binnen het gebied waarvoor op dit moment een nieuw bestemmingsplan wordt opgesteld.

Bij het verlenen van de omgevingsvergunning voor de aanbouw zal worden getoetst aan de geldende parkeernormen conform het vigerende bestemmingsplan (de Nota Parkeernormen 2012).

2.1.2 Reconstructie kasteeltuin kasteel Keenenburg

De reconstructie van de kasteeltuin van kasteel Keenenburg bestaat uit twee onderdelen:

- de uitbreiding van de bestaande kasteeltuin zodat de oorspronkelijke contouren van het kasteel zichtbaar kunnen worden gemaakt
- de herinrichting van de kasteeltuin (onder andere opheffen bestaande parkeerplaatsen) zodat de kasteeltuin beter bruikbaar wordt voor de kleinschalige activiteiten die daar plaatsvinden

De uitbreiding van de bestaande kasteeltuin past niet binnen het geldende bestemmingsplan. De beoogde uitbreiding valt voor een deel over de huidige bestemmingen 'verkeer' en 'detailhandel'. Hiervoor is dus een bestemmingsplanwijziging nodig (uitbreiding groenbestemming). Omdat de uitbreiding van de groenbestemming geen nieuw- of verbouw van een autoverkeersaantrekkende functie betreft hoeft niet te worden getoetst aan de parkeernormen van de Nota Parkeernormen 2012.

De herinrichting van het bestaande deel van de kasteeltuin past wel binnen de bestemming 'groen' van het geldende bestemmingsplan. Voor het verwijderen van de bestaande parkeerplaatsen in de kasteeltuin vormt het vigerende bestemmingsplan geen beperking. Omdat het geen nieuw- of verbouw van een verkeersaantrekkende functie betreft hoeft dus niet te worden getoetst aan de parkeernormen van het bestemmingsplan (de Nota Parkeernormen 2012). Wel moet worden onderzocht of het opheffen van de parkeerplaatsen niet tot een te hoge parkeerdruk in de omgeving leidt.





2.1.3 Nieuwbouw woningen Hof Keenenburg

De nieuwbouw van de woningen in Hof Keenenburg bestaat uit de afzonderlijke deellokaties die hierna zijn toegelicht.

Hof Keenenburg 1 (nieuwbouw op locatie huidige kas)

De nieuwbouw van Hof Keenenburg komt deels op de locatie van de oude kas, deels op het ten noorden van de kas gelegen verharde terrein en deels op de ten zuiden van de kas gelegen parkeerplaatsen. De gehele kas en het noordelijke daarvan gelegen verharde terrein hebben in het geldende bestemmingsplan de bestemming 'detailhandel'. De zuidelijk van de kas gelegen parkeerplaatsen hebben de bestemming 'verkeer'.

In een deel van de oude kas is op dit moment een houten vloerenshop gevestigd. In de jaren daarvoor hebben in dat deel verschillende winkeltjes gezeten zoals een winkel in vintage-spullen en een kruidenierswinkel en tot 2013 een bloemen- en plantenwinkel. De rest van de kas wordt nog steeds gebruikt als kweekkas voor groenten.

Om de nieuwbouw mogelijk te maken zal het bestemmingsplan worden gewijzigd en de huidige bestemming 'detailhandel' en een deel van de huidige bestemming 'verkeer' worden omgezet in de bestemming 'wonen'.

Ten behoeve van de realisatie van de Hof Keenenburg 1 is een grondruil tussen de gemeente en de initiatiefnemer in een anterieure overeenkomst vastgelegd. Conform deze overeenkomst wordt een deel van de particuliere grond met de kas geruild tegen een deel van de gemeentelijke grond inclusief openbare parkeerplaatsen ten zuiden van de kas. Deze bestaande openbare parkeerplaatsen op deze te ruilen grond vervallen daardoor op het moment dat de nieuwbouw wordt gerealiseerd en daardoor zal de parkeerdruk toenemen. Nieuw te realiseren parkeerplaatsen op de te ruilen grond kunnen op grond van deze overeenkomst als privé-parkeerplaatsen worden gebruikt. De tekening met de grondruil is weergegeven in bijlage 2.

Hof Keenenburg 2 (wijziging voormalig Rabobankgebouw)

Het is de bedoeling om op de bovenverdieping van het voormalige Rabobankgebouw twee woningen te realiseren. Het gehele pand heeft in het geldende bestemmingsplan de bestemming 'kantoor'. Het kantoor van de Rabobank is sinds 2010 niet meer in het pand gevestigd. Tot 1 januari 2020 heeft hier een kledingwinkel (de Hippe Engel) gezeten, waarbij de bovenverdieping als opslag van de winkel werd gebruikt. Op dit moment staat het pand grotendeels leeg. In een deel is een beautysalon (Xenzi) gevestigd.

Vanwege de wens om de detailhandelfunctie op de begane grond voort te zetten zal het bestemmingsplan worden gewijzigd en de huidige bestemming 'kantoor' op de begane grond worden omgezet in de bestemming 'detailhandel'.

Vanwege de wens om de opslagfunctie op de bovenverdieping om te zetten in twee studio's zal het bestemmingsplan worden gewijzigd en de huidige bestemming 'kantoor' op de bovenverdieping worden omgezet in de bestemming 'wonen'.

Het pand en de bijbehorende grond met openbare parkeerplaatsen rond het voormalige Rabobankgebouw is door de Rabobank in 2011 verkocht aan de initiatiefnemer. Tevens is in twee losse overeenkomsten door de gemeente afstand gedaan van de erfdienstbaarheid (openbaar te gebruiken) voor de 8 openbare parkeerplaatsen op particuliere grond ten oosten van het pand. De bestaande 8 openbare parkeerplaatsen op deze verkochte particuliere grond (ten oosten van het pand) vervallen daardoor op het moment dat de nieuwbouw wordt gerealiseerd. De 4 openbare dwarsparkeerplekken op particuliere grond ten noorden van het pand blijven bestaan.



Hof Keenenburg 3 (wijziging voormalig Jeugdhuis)

Het is de bedoeling om de achterlufel van het voormalige Jeugdhuis te slopen en in het resterende gebouw 6 appartementen te realiseren. Het pand heeft in het geldende bestemmingsplan de bestemming 'maatschappelijk'. In het Jeugdhuis is sinds ongeveer 5 jaar geen maatschappelijke of sociaal/culturele functie meer gevestigd. Sinds minimaal 3 jaar is er een kringloopwinkel gevestigd. Deze is slechts beperkt open (2 maal per maand) en heeft dus voornamelijk een opslagfunctie.

Vanwege de wens om de kringloopwinkel om te zetten in 6 appartementen zal het bestemmingsplan worden gewijzigd en de huidige bestemming 'maatschappelijk' worden omgezet in de bestemming 'wonen'.

Ten behoeve van de realisatie van Hof Keenenburg 3 is de grondaankoop door de initiatiefnemer van de gemeente in dezelfde anterieure overeenkomst vastgelegd als beschreven bij Hof Keenenburg 1. Nieuw te realiseren parkeerplaatsen op de aan te kopen grond kunnen op grond van deze overeenkomst als privé-parkeerplaatsen worden gebruikt. De tekening met de grondaankoop is weergegeven in bijlage 2.

2.1.4 Nieuwbouw appartementen door optopping Albert Heijn

Het is de bedoeling om 18 appartementen te realiseren bovenop de huidige Albert Heijn supermarkt. Ten behoeve van het realiseren van trappenhuis en bergingen voor de appartementen zal een deel van de huidige supermarkt vervallen. De supermarkt wordt echter met dezelfde oppervlakte uitgebreid naar de twee naast de supermarkt gelegen bestaande woningen.

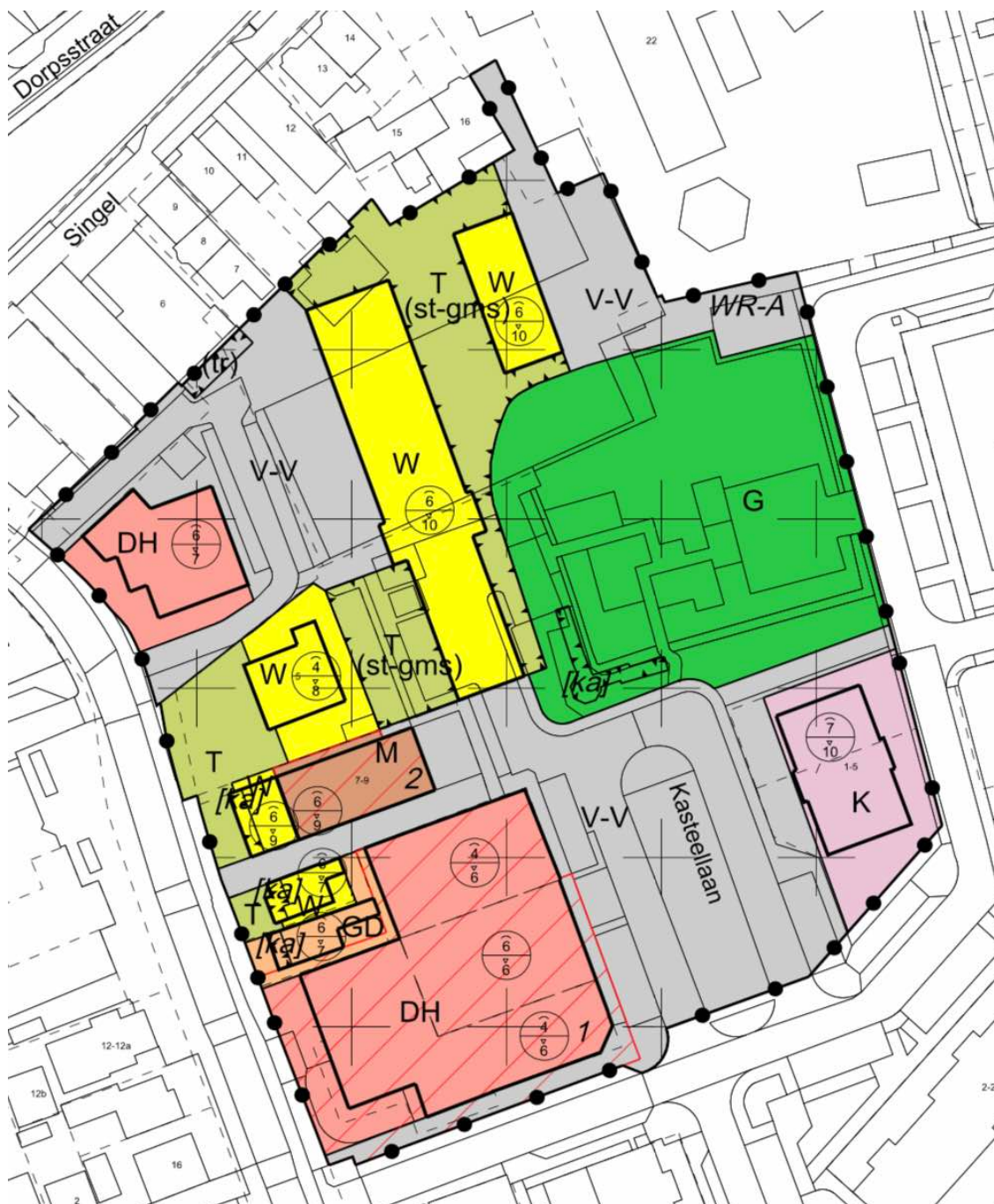
De supermarkt heeft in het geldende bestemmingsplan de bestemming 'detailhandel'. Eén van de twee woningen heeft in het geldende bestemmingsplan de bestemming 'gemengde doeleinden'. De andere woning heeft in het geldende bestemmingsplan de bestemming 'wonen'.

Vanwege de wens om de 18 appartementen te realiseren zal het bestemmingsplan worden gewijzigd. De bestemmingen 'wonen' en 'gemengde doeleinden' zullen vervallen en op de begane grond worden gewijzigd in 'detailhandel'. Een deel van de bestaande bestemming 'detailhandel' op de begane grond zal worden omgezet in de bestemming 'wonen' ten behoeve van trappenhuis en bergingen. Op de verdieping zal de bestemming 'wonen' worden opgenomen.

Ten behoeve van de realisatie van de appartementen is een intentie-overeenkomst afgesloten tussen de gemeente en de initiatiefnemer. In deze intentie-overeenkomst zijn nog geen afspraken gemaakt over parkeren. Dit moet nog gebeuren in een anterieure overeenkomst.

2.2 Voorontwerp bestemmingsplan

In de onderstaande afbeelding is een uitsnede van de plankaart van het voorontwerp bestemmingsplan 'Hof van Keenenburg Schipluiden' (december 2019) weergegeven. In bijlage 1 is een uitsnede van de plankaart van het geldende bestemmingsplan 'Kern Schipluiden 2007' (februari 2009) weergegeven. In het voorontwerp is voor de woningen in het Jeugdhuis en boven de supermarkt een wijzigingsbevoegdheid is opgenomen. De bestemming 'wonen' in het voormalige Rabobankpand nog niet opgenomen. Ook is de uitbreiding van de bestemming 'detailhandel' en 'wonen' naar het pand Keenenburgweg 11 nog niet opgenomen.



Afbeelding: Uitsnede plankaart voorontwerp bestemmingsplan



2.3 Beeldkwaliteitplan Hof van Keenenburg

Het Beeldkwaliteitplan Hof van Keenenburg (augustus 2019) is een bijlage bij het voorontwerp bestemmingsplan zoals beschreven in de voorgaande paragraaf. In het Beeldkwaliteitplan is de gewenste vormgeving van de ruimte in het gebied beschreven. Ook zijn hier verschillende zaken over parkeren weergegeven:

Uitgangspunten stedenbouwkundige visie

- Nieuwe ontwikkelingen voldoen aan het gemeentelijk parkeerbeleid. Bij de herinrichting van het openbaar gebied blijft het aantal parkeerplaatsen per saldo ten minste gelijk. Bij voorkeur worden er bij herinrichting van het openbaar gebied extra parkeerplaatsen gerealiseerd.
- Nieuwe ontwikkelingen in het plangebied mogen niet leiden tot parkeeroverlast ter plaatse van het parkeerterrein achter de supermarkt gedurende de openingstijden van de supermarkt.
- Bij de herinrichting van het openbaar gebied worden extra voorzieningen gerealiseerd voor het (kort) stallen van fietsen.

Randvoorwaarden hofjeswoningen (Hof Keenenburg 1)

- Het aantal woningen en de woningtypen passen binnen een sluitende parkeerbalans;

Randvoorwaarden Jeugdhuis (Hof Keenenburg 3)

- De nieuwe functie dient te passen binnen een sluitende parkeerbalans;

Randvoorwaarden appartementen Albert Heijn

- De nieuwe functie dient te passen binnen een sluitende parkeerbalans;

Randvoorwaarden parkeerterrein Albert Heijn

- Het aantal parkeerplaatsen neemt niet of nauwelijks af;

Randvoorwaarden kasteeltuin kasteel Keenenburg

- Door de indeling en het materiaalgebruik en eventuele objecten is de oorspronkelijke ligging van de grachten, de muren en het binnenterrein van het kasteel Keenenburg weer herkenbaar;

Openbare ruimte

- Het parkeren voor gemotoriseerd verkeer vindt enkel plaats in daarvoor bestemde parkeervakken of op eigen terrein. Door het parkeren op een juiste wijze in te passen tussen en onder het groen krijgt de buurt een overheersend groen karakter en kan verwezen worden naar de oorspronkelijke boomgaarden op deze locatie.
- De situering van ruimte voor het stallen van fietsen dient op een logische plek te liggen niet ver van de bestemming en dient duidelijk herkenbaar te zijn in het straatbeeld. Zo wordt de verkeersveiligheid beter gewaarborgd en een rommelig beeld voorkomen.



2.4 Deelprojecten en de wijzigingen in functies en parkeerplaatsen

De afzonderlijke deelprojecten zijn in bijlage 3 toegelicht wat betreft de exacte wijzigingen van functies en parkeerplaatsen. Het gaat om de volgende deelprojecten:

- Nieuwbouw woningen Hof Keenenburg 1 (nieuwbouw locatie huidige kas; onderverdeeld in 1a, 1b en 1c)
- Nieuwbouw woningen Hof Keenenburg 2 (wijziging voormalig Rabobankgebouw)
- Nieuwbouw woningen Hof Keenenburg 3 (wijziging voormalig Jeugdhuis)
- Nieuwbouw appartementen door optopping Albert Heijn
- Uitbreiding museum Het Tramstation
- Reconstructie kasteeltuin kasteel Keenenburg

2.4.1 Uitgangspunten wijziging autoverkeersaantrekkelijke functies en parkeerplaatsen

Bij de wijzigingen van de functies en parkeerplaatsen per deelproject is van het volgende uitgegaan:

- Te vervallen functies: Autoverkeersaantrekkelijke functies die daadwerkelijk vervallen door de realisatie van het deelproject. Het gaat dan om de huidige functie van de bebouwing die verdwijnt vanwege de realisatie van nieuwe bebouwing, tuinen, parkeerplaatsen, wegen etcetera. Het vervallen van de bestaande functies zal leiden tot een vermindering van de bestaande reële parkeerbehoefte in de directe omgeving. Het gaat daarbij (op basis van jurisprudentie o.a. ECLI:NL:RVS:2012:BY5126) om de daadwerkelijk of recent aanwezige functie en niet om een lang geleden aanwezige functie of een functie conform de bestemming in het bestemmingsplan die nooit daadwerkelijk is gerealiseerd. Alleen het vervallen van een daadwerkelijk of recent aanwezige functie zal namelijk leiden tot een vermindering van de bestaande reële parkeerbehoefte in de omgeving. Er mag eventueel worden uitgegaan van de recent aanwezige functie omdat soms ter voorbereiding op de nieuwbouw de bestaande bebouwing al is ontruimd of zelfs gesloopt.
- Nieuwe functies: Autoverkeersaantrekkelijke functies die nieuw worden gerealiseerd binnen het deelproject. Het gaat dan om nieuwe bebouwing waardoor een nieuwe parkeerbehoefte ontstaat.
- Te vervallen parkeerplaatsen: Parkeerplaatsen die vervallen door de realisatie van het deelproject. Het gaat dan om bestaande parkeerplaatsen die verdwijnen vanwege de realisatie van nieuwe bebouwing en bijbehorende tuinen, wegen, parkeerplaatsen, etcetera.
- Nieuwe parkeerplaatsen: Nieuwe parkeerplaatsen die worden gerealiseerd op particuliere grond bij het betreffende deelproject. Extra parkeerplaatsen die eventueel worden gerealiseerd door herinrichting van de openbare ruimte op gemeentelijke grond zijn hierin nog niet meegenomen.

Zowel de wijzigingen in de autoverkeersaantrekkelijke functies als de wijzigingen in de parkeerplaatsen zijn per deelproject in een afzonderlijke afbeelding weergegeven:

- De wijzigingen in de functies zijn weergegeven op de ondergrond van het voorontwerp bestemmingsplan. Hierdoor is goed zichtbaar waar in de nieuwe situatie de bebouwing, tuinen en wegen komen.
- De wijzigingen in de parkeerplaatsen zijn weergegeven op de luchtfoto met daarop ook de huidige kadastrale grenzen. Van belang om te melden is dat het eigendom van de gronden inmiddels is gewijzigd vanwege een grondruil- en aankoopovereenkomst tussen gemeente en de initiatiefnemer van Hof Keenenburg. Met deze grondruil is bij de bepaling van de parkeerplaatsen op particuliere grond rekening gehouden. Wel is het zo dat deze parkeerplaatsen tot de start van de nieuwbouw nog openbaar gebruikt worden.



3. PARKEERONDERZOEK OP STRAAT

Om een goed en actueel beeld te hebben van de huidige parkeersituatie op straat is een nieuw parkeeronderzoek op straat uitgevoerd.

3.1 Opzet onderzoek

Het onderzoeksgebied is bepaald door vanuit elk deelproject de acceptabele loopafstand uit te zetten via looproutes die in de toekomstige situatie mogelijk zullen zijn. Er ontstaan namelijk nieuwe looproutes die het bereik voor voetgangers vergroten. Als acceptabele loopafstand wordt op basis van CROW-publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren' een afstand van 100 m gehanteerd.

Tabel A13. Acceptabele loopafstanden

hoofdfunctie	acceptabele loopafstanden
wonen	100 meter (100 - 250 meter voor bezoekers)
winkelen	200 - 600 meter
werken	200 - 800 meter
ontspanning	100 - 600 meter
gezondheidszorg	100 meter
onderwijs	100 meter

Tabel: Acceptabele loopafstanden (bron CROW-publicatie 381)

In bijlage 4 zijn twee kaarten opgenomen. Allereerst is de kaart met de loopafstanden opgenomen waarop het onderzoeksgebied is gebaseerd. De loopafstanden vanuit het museum Het Tramstation en vanuit de kasteeltuin van kasteel Keenenburg zijn alleen naar de buitenkant van het onderzoeksgebied weergegeven omdat de tekening anders onduidelijk wordt. Het is duidelijk dat met name de deelprojecten Hof Keenenburg en Albert Heijn elkaar grotendeels overlappen qua loopafstanden. Ten tweede is in bijlage 4 de kaart met de sectie-indeling en nummering van het onderzoeksgebied opgenomen.

Het onderzoek is conform landelijke CROW-richtlijnen uitgevoerd voor de volgende 8 momenten van de week:

- Donderdag: ochtend, middag, avond, nacht
- Vrijdag: koopavond
- Zaterdag: middag, avond
- Zondag: middag

Per deel van de straat is het aantal bestaande gemarkeerde parkeerplaatsen in kaart gebracht. Op sommige plaatsen is parkeren op de rijbaan toegestaan. Conform de in de verkeerswereld algemeen gebruikte richtlijnen van de gemeente Den Haag is het aantal parkeerplekken voor de betreffende lengte bepaald. In de tabel in bijlage 5 is een overzicht van de bestaande parkeerplaatsen opgenomen. Daarbij is in sommige gevallen een toelichting gegeven en is het type parkeerplaats weergegeven. Tevens is voor alle parkeerplaatsen aangegeven:

- de toegankelijkheid: of deze openbaar toegankelijk of alleen privé toegankelijk zijn
- het eigendom: of deze op gemeentelijke grond of op particuliere grond liggen



Het onderzoek is uitgevoerd op donderdag 12 december tot en met zondag 15 december 2019. Op het moment van het onderzoek was er geen sprake van zichtbare leegstand. Kledingwinkel De Hippe Engel in het voormalige Rabobankgebouw is per 1 januari 2020 gesloten en streekproductenwinkel Farm-i-see is per 7 januari 2020 gesloten.

3.2 Resultaten

In bijlage 5 is de tabel met de gedetailleerde onderzoeksresultaten per sectie weergegeven. Hieruit zijn enkele conclusies te trekken.

Parkeerdruk in gehele onderzoeksgebied bedraagt maximaal 70% (op zaterdagavond)

De totale parkeercapaciteit in alle secties van het onderzoeksgebied bedraagt 264 parkeerplaatsen. Op zaterdagavond is het totaal aantal in gebruik zijnde parkeerplaatsen het grootst met 185 bezette parkeerplaatsen. Dit komt neer op een parkeerdruk van 70% hetgeen precies gelijk is aan de maximaal gewenste parkeerdruk van 70% conform de Nota parkeernormen 2012.

Parkeerdruk bij supermarkt Albert Heijn bedraagt maximaal 61% (op zaterdagmiddag)

De totale parkeercapaciteit direct naast de supermarkt (sectie 15 parkeerterrein achter Albert Heijn en sectie 7 straat naast Albert Heijn) bedraagt 49 parkeerplaatsen. Op zaterdagmiddag is het aantal in gebruik zijnde parkeerplaatsen in deze secties het grootst met 30 bezette parkeerplaatsen. Dit komt neer op een parkeerdruk van 61% hetgeen lager is dan de maximaal gewenste parkeerdruk conform de Nota parkeernormen 2012 van 70%.





4. PARKEERBALANSBEREKENING PER DEELPROJECT

4.1 Algemene uitgangspunten berekening

Per deelproject kan bepaald worden wat de parkeerbalans is. Dit kan gedaan worden door enerzijds te bepalen hoe de daadwerkelijke parkeerbehoefte wijzigt en anderzijds te bepalen hoe de beschikbare parkeercapaciteit wijzigt. De wijziging in de daadwerkelijke parkeerbehoefte en de daadwerkelijke parkeercapaciteit moet op verschillende momenten van de week in balans zijn.

Bij deze parkeerbalansberekeningen hebben wij de volgende normen en richtlijnen gehanteerd:

- **Parkeernormen:** Nota Parkeernormen Midden-Delfland 2012. Hoewel er actuelere landelijke richtlijnen beschikbaar zijn, is de Nota Parkeernormen juridisch het geldende beleidsstuk.
- **Aanwezigheidspercentages:** CROW publicatie 381 Toekomstbestendig parkeren (december 2018). De landelijke richtlijn geeft een onderscheid in aanwezigheidspercentages voor bewoners en bezoekers voor woningen zodat een realistisch beeld van de parkeerdruk door bewoners en bezoekers ontstaat. In de Nota Parkeernormen die nog gebaseerd is op CROW-publicatie 182 uit 2008 is dit onderscheid niet opgenomen.

4.1.1 Parkeernormen

Onderstaande tabel geeft per ontwikkeling weer op welke functie en parkeernorm wij de berekening hebben gebaseerd. De Nota Parkeernormen bevat de parkeernormen die formeel van toepassing zijn op basis van de bestemmingsplannen die in de gemeente Midden-Delfland van toepassing zijn.

Ontwikkeling	Functie Nota Parkeernormen	Parkeernorm Nota Parkeernormen
museum	museum / bibliotheek	0,7 pp / 100 m2 bvo
groentekweekkas	magazijn / distributiecentrum	0,6 pp / 100 m2 bvo
schuur	magazijn / distributiecentrum	0,6 pp / 100 m2 bvo
vloerenshop	supermarkt / dorpscentra	3,5 pp / 100 m2 bvo
woning, appartement, studio	woningen	1,2 pp / woning (bewoners) 0,3 pp / woning (bezoekers)
opslag boven winkel	magazijn / distributiecentrum	0,6 pp / 100 m2 bvo
kringloopwinkel	magazijn / distributiecentrum	0,6 pp / 100 m2 bvo

Tabel: Gehanteerde parkeernorm voor de vervallen en nieuwe functies

4.1.2 Aanwezigheidspercentages

De volgende tabel geeft een overzicht van de gehanteerde aanwezigheidspercentages. De aanwezigheidspercentages geven aan hoe intensief de betreffende functiegroep wordt gebruikt gedurende verschillende momenten van de week en dus welk deel van de parkeernorm op elk deel van de week van toepassing is.

Voor de aanwezigheidspercentages hebben we de landelijke CROW-richtlijnen gehanteerd omdat deze gedetailleerder zijn (meer onderscheiden perioden) dan die in de Nota Parkeernormen 2012 die nog gebaseerd is op CROW-publicatie 182 uit 2008. Het aanwezigheidspercentage van het museum hebben we wel gebaseerd op de Nota Parkeernormen 2012, omdat deze functiegroep niet voorkomt in de CROW-richtlijn en wel in de Nota Parkeernormen 2012.



Ontwikkeling	Functiegroep CROW-richtlijn	werkdag				koop	zaterdag		zondag
type		ochtend	middag	avond	nacht	avond	middag	avond	middag
museum	museum*	20%	45%	0%	0%	0%	100%	0%	90%
groentekweekkas	kantoor/bedrijf	100%	100%	5%	0%	5%	0%	0%	0%
schuur	kantoor/bedrijf	100%	100%	5%	0%	5%	0%	0%	0%
vloerenshop	detailhandel	30%	60%	10%	0%	75%	100%	0%	0%
woning, appartement, studio	woning: - bewoners - bezoekers	50% 10%	50% 20%	90% 80%	100% 0%	80% 70%	60% 60%	80% 100%	70% 70%
opslag boven winkel	kantoor/bedrijf	100%	100%	5%	0%	5%	0%	0%	0%
kringloopwinkel	kantoor/bedrijf	100%	100%	5%	0%	5%	0%	0%	0%

* Aanwezigheidspercentage gebaseerd op Nota Parkeernormen 2012 in plaats van CROW-richtlijn

Tabel: Gehanteerde aanwezigheidspercentages voor de vervallen en nieuwe functies

4.1.3 Berekeningswijze

In bijlage 6 is de gedetailleerde parkeerbalansberekening per deelproject opgenomen. Hierbij is in een aantal stappen het parkeertekort of parkeeroverschot per deelproject berekend. De stappen zijn:

a.	parkeerbehoefte te vervallen bestaande functies ten gevolge van het deelproject	
b.	parkeerbehoefte nieuwe functies ten gevolge van het deelproject	
c.	netto extra parkeerbehoefte ten gevolge van het deelproject	b - a
d.	aantal te vervallen parkeerplaatsen in directe omgeving ten gevolge van het deelproject	
e.	totaal aantal te realiseren parkeerplaatsen	c + d
f.	aantal voorlopig geplande parkeerplaatsen op particuliere grond in directe omgeving	
g.	voorlopig tekort/overschot aan parkeerplaatsen	e - f

Tabel: Overzicht stappen berekeningswijze parkeertekort/overschot per deelproject



4.2 Resultaat parkeerbalansberekening alle deelprojecten

In onderstaande tabel is een totaaloverzicht van de parkeerbalansberekeningen van de afzonderlijke deelprojecten weergegeven. In bijlage 6 is de gedetailleerde parkeerbalansberekening per deelproject opgenomen.

	werkdag				koop	zaterdag		zondag
	ochtend	middag	avond	nacht	avond	middag	avond	middag
Reconstructie kasteeltuin kasteel Keenenburg	-4,0	-3,0	-4,0	-4,0	-1,0	-1,0	0,0	-2,0
Uitbreiding museum Het Tramstation	-0,1	-0,1	0	0	0	-0,2	0	-0,2
Hof Keenenburg 1a (west, noordelijk deel, blok Plaats)	+8,6	+6,0	-16,1	-11,0	-10,2	-8,8	-12,9	-12,8
Hof Keenenburg 1b (west, zuidelijk deel, blok Van Geel)	-17,0	-17,3	-22,5	-21,6	-21,4	-19,2	-22,1	-20,4
Hof Keenenburg 1c (oost, blok Kasteellaan)	+6,5	+6,4	+3,7	+4,2	+4,4	+5,4	+4,0	+4,8
subtotaal Hof Keenenburg 1	-1,9	-4,9	-34,9	-28,4	-27,2	-22,6	-31,0	-28,4
Hof Keenenburg 2 (voormalig Rabobankgebouw)	-1,0	-0,7	-2,6	-2,4	-1,5	-0,8	-2,5	-2,1
Hof Keenenburg 3 (voormalig Jeugdhuis)	+14,7	+14,5	+8,2	+8,8	+9,0	+10,6	+8,4	+9,7
subtotaal Hof Keenenburg 1, 2 en 3	+11,8	+8,9	-29,3	-22,0	-19,7	-12,8	-25,1	-20,8
Optopping Albert Heijn	-10,0	-10,6	-21,0	-19,2	-18,8	-14,4	-20,2	-16,8
Totaal alle deelprojecten	-2,2	-4,8	-54,3	-45,2	-39,5	-28,4	-45,3	-39,8

Tabel: Tekort (-) / Overschot (+) per deelproject en voor alle deelprojecten samen

Hieruit kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

- Door de gezamenlijke deelprojecten ontstaat een parkeertekort van minimaal 2 parkeerplaatsen (werkdagochtend) tot maximaal 55 parkeerplaatsen (werkdagavond).
- Het aandeel van de verschillende deelprojecten in het maximale tekort is: reconstructie kasteeltuin 7%, uitbreiding museum 0%, Hof Keenenburg 54%, optopping Albert Heijn 39%.



Een deel van het parkeertekort in Hof Keenenburg 1b wordt veroorzaakt door de grondruil tussen de gemeente en Post en de bijbehorend te vervallen openbare parkeerplaatsen op toekomstig particuliere grond (12 parkeerplaatsen) en het opheffen van openbare parkeerplaatsen op blijvend gemeentelijke grond (4 parkeerplaatsen). Hierdoor vervallen 16 openbare parkeerplaatsen.

Een deel van het parkeertekort in Hof Keenenburg 2 wordt veroorzaakt door het doen van afstand van de erfdienstbaarheden door de gemeente jegens Post. Vanwege het vervallen van de erfdienstbaarheden vervallen 8 openbare parkeerplaatsen die op dit moment nog op particuliere grond aanwezig zijn.

Indien deze 16 en 8 te vervallen parkeerplaatsen als afzonderlijke ontwikkeling of deelproject in de tabel worden weergegeven ontstaat het volgende beeld. Het totale tekort blijft even groot, maar het is duidelijker waardoor het tekort wordt veroorzaakt.

	werkdag				koop	zaterdag		zondag
	ochtend	middag	avond	nacht	avond	middag	avond	middag
Reconstructie kasteeltuin kasteel Keenenburg	-4,0	-3,0	-4,0	-4,0	-1,0	-1,0	0,0	-2,0
Uitbreiding museum Het Tramstation	-0,1	-0,1	0	0	0	-0,2	0	-0,2
grondruil en opheffen parkeerplaatsen (Hof Keenenburg 1b)	-16	-16	-16	-16	-16	-16	-16	-16
vervallen erfdienstbaarheden (Hof Keenenburg 2)	-8	-8	-8	-8	-8	-8	-8	-8
Hof Keenenburg 1a (west, noordelijk deel, blok Plaats)	+8,6	+6,0	-16,1	-11,0	-10,2	-8,8	-12,9	-12,8
Hof Keenenburg 1b (west, zuidelijk deel, blok Van Geel)	-1,0	-1,3	-6,5	-5,6	-5,4	-3,2	-6,1	-4,4
Hof Keenenburg 1c (oost, blok Kasteellaan)	+6,5	+6,4	+3,7	+4,2	+4,4	+5,4	+4,0	+4,8
subtotaal Hof Keenenburg 1	+14,1	+11,1	-18,9	-12,4	-11,2	-6,6	-15,0	-12,4
Hof Keenenburg 2 (voormalig Rabobankgebouw)	+7,0	+7,3	+5,4	+5,6	+6,5	+7,2	+5,5	+5,9
Hof Keenenburg 3 (voormalig Jeugdhuis)	+14,7	+14,5	+8,2	+8,8	+9,0	+10,6	+8,4	+9,7
subtotaal Hof Keenenburg 1, 2 en 3	+35,8	+32,9	-5,3	+2,0	+4,3	+11,2	-1,1	+3,2
Optopping Albert Heijn	-10,0	-10,6	-21,0	-19,2	-18,8	-14,4	-20,2	-16,8
Totaal alle deelprojecten	-2,2	-4,8	-54,3	-45,2	-39,5	-28,4	-45,3	-39,8

Tabel: Tekort (-) / Overschot (+) per deelproject met afzonderlijk de grondruil en vervallen erfdienstbaarheden

Het parkeertekort van 55 parkeerplaatsen ontstaat dus doordat:

- de gemeente contractueel afstand heeft gedaan van 12 (Hof Keenenburg 1) + 8 parkeerplaatsen (Hof Keenenburg 2) en tevens 4 (Hof Keenenburg 1) + 4 (kasteeltuin) parkeerplaatsen opheft. Totaal 28 parkeerplaatsen.
- de initiatiefnemer van Hof Keenenburg nog 6 parkeerplaatsen te weinig heeft gepland
- de initiatiefnemer van de optopping van de Albert Heijn geen en daardoor 21 parkeerplaatsen te weinig heeft gepland



5. MOGELIJKE OPLOSSINGEN PARKEERTEKORTEN

In dit hoofdstuk wordt kort gekeken naar mogelijke oplossingsrichtingen voor de in hoofdstuk 4 geconstateerde parkeertekorten. In paragraaf 5.1 wordt eerst ingegaan op de algemene beleidslijn. In paragraaf 5.2 wordt ingegaan op de specifieke situatie van de kasteeltuin. In paragraaf 5.3 wordt ingegaan op het oplossende vermogen van herinrichting van de openbare ruimte. In paragraaf 5.4 worden tenslotte nog enkele andere oplossingen beschreven.

5.1 Wat zegt de Nota Parkeernormen?

In de Nota Parkeernormen 2012 staat:

‘Bouwprojecten in bestaande gebieden moeten altijd voldoen aan de parkeereis. In gebieden met een hoge parkeerdruk (>80%) zal het parkeren altijd op eigen terrein moeten worden opgelost. Wanneer in de omgeving structureel restcapaciteit beschikbaar is kan deze (deels) worden benut, mits de parkeerdruk op maatgevende momenten onder de 70% blijft. Het resterende deel van de parkeereis moet dan op eigen terrein worden ingevuld.’

Hoewel het niet expliciet benoemd is, is het natuurlijk ook mogelijk om door herinrichting van de openbare ruimte extra parkeerplaatsen toe te voegen op gemeentegrond zodat parkeertekorten van de deelprojecten alsnog worden opgevangen. Feitelijk verdient dit laatste de voorkeur boven het benutten van bestaande restcapaciteit in de openbare ruimte omdat bij toevoeging van extra parkeerplaatsen de bestaande parkeerdruk niet wordt verhoogd.

De volgende prioriteitsvolgorde kan dus worden toegepast bij het voorzien in de benodigde parkeerbehoefte:

1. Extra parkeerplaatsen op particuliere grond bij het project
2. Extra parkeerplaatsen op gemeentelijke grond in de omgeving van het project
3. Gebruik maken van structurele restcapaciteit in de omgeving van het project

De extra parkeerplaatsen op particuliere grond bij het project is reeds betrokken bij de berekeningen in hoofdstuk 4. Voor de resterende tekorten van de deelprojecten is het dus de bedoeling dat deze worden weggewerkt door extra parkeerplaatsen bij de herinrichting van de openbare ruimte of gebruik maken van structurele restcapaciteit in de omgeving. Bij herinrichting of gebruik van restcapaciteit van de openbare ruimte worden afspraken in een parkeerovereenkomst vastgelegd.





5.2 Oplossing vervallen parkeerplaatsen in kasteeltuin kasteel Keenenburg

De 12 parkeerplaatsen in de kasteeltuin worden slechts beperkt gebruikt (maximaal 4 parkeerplaatsen bezet tijdens het onderzoek). Het opheffen van deze parkeerplaatsen hoeft niet te worden getoetst aan de Nota Parkeernormen zoals bij een bouwproject zoals bij de andere deelprojecten wel het geval is. Wel moet worden onderzocht of het opheffen van de parkeerplaatsen niet tot een te hoge parkeerdruk in de omgeving leidt. Dit kan op twee manieren:

- realiseren van 4 extra parkeerplaatsen in de omgeving (paragraaf 5.2.1)
- gebruikmaken van de nog beschikbare parkeerruimte in de omgeving (paragraaf 5.2.2)

Aangezien het parkeerterrein aansluit op de Kasteellaan zal het parkeerterrein met name een rol vervullen voor het woongebied ten oosten van de kasteeltuin. Het is dus de vraag of er binnen 100 m loopafstand vanaf het op te heffen parkeerterrein in het woongebied ten oosten van de kasteeltuin ruimte is om 4 extra parkeerplaatsen te realiseren of gebruik te maken van bestaande beschikbare restcapaciteit. In bijlage 4 zijn de loopafstanden vanuit de kasteeltuin naar het woongebied ten oosten van de kasteeltuin weergegeven.

5.2.1 Realiseren extra parkeerplaatsen binnen loopafstand

Er zijn mogelijkheden om in de directe omgeving 6 extra openbare parkeerplaatsen op gemeentegrond te realiseren (zie afbeeldingen):

- op het pleintje achter de woningen Kasteellaan 32 tot en met 38
- op de beide kopkanten van de dwarsparkeerstrook voor de woningen Kasteellaan 32 en 50
- ten zuiden van kantoorgebouw Keenenburg

Pleintje

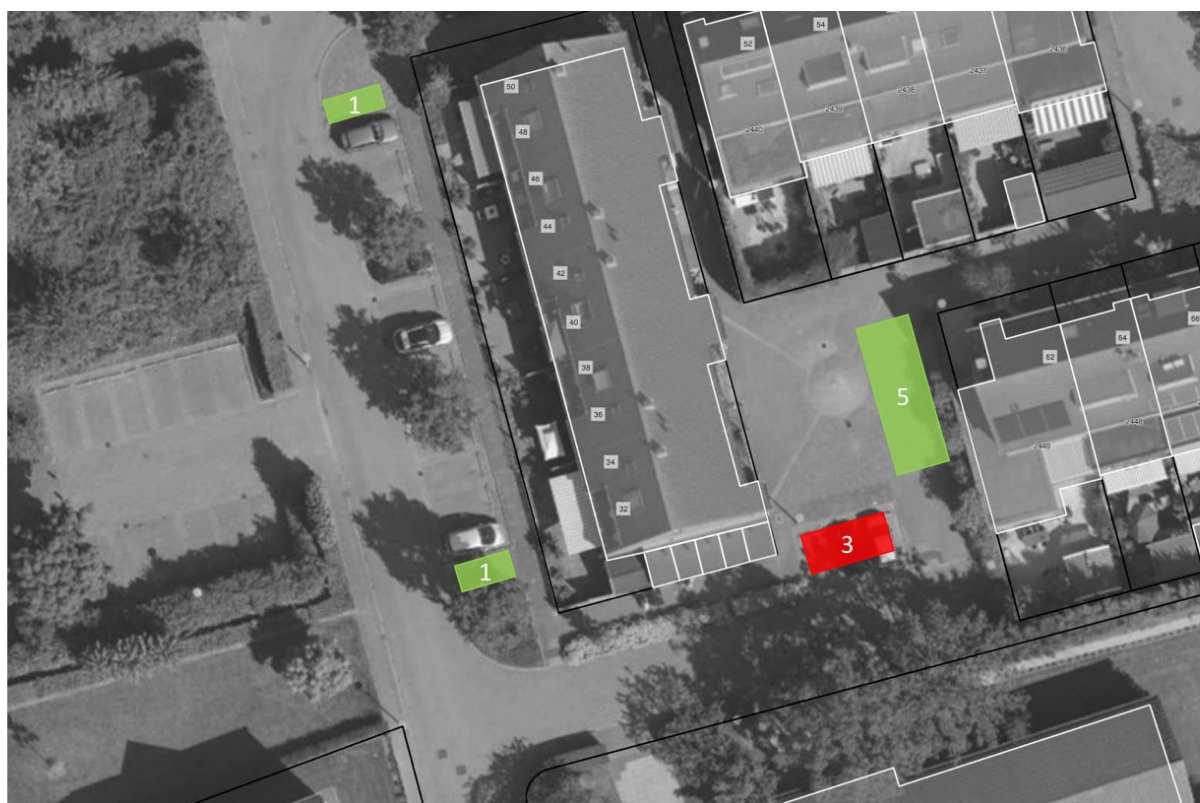
Er is ruimte om extra parkeerplaatsen te realiseren op het pleintje achter de woningen Kasteellaan 32 tot en met 38. Tegen de zijgevel van Kasteellaan 62 kunnen 5 dwarsparkeerplaatsen worden gerealiseerd. Om deze bereikbaar te maken moeten echter de bestaande 3 dwarsparkeerplaatsen aan de zuidzijde van het pleintje vervallen. Het netto aantal extra parkeerplaatsen bedraagt dus 2. Bovendien gaat een deel van het pleintje als speel/activiteitenruimte verloren. De vraag is of dit acceptabel is.

Beide kopkanten

Er is op beide kopkanten van de 11 bestaande dwarsparkeerplaatsen een mogelijkheid om één extra parkeerplaats te realiseren. Aan de noordzijde (voor huisnummer 50) kan dat eenvoudig. Aan de zuidzijde (voor huisnummer 32) gaat dit ten koste van het bestaande voetpad naar de straat. Dit voetpad kan dan aan de zuidzijde van de boom op de hoek worden teruggebracht. Dit ligt dan tevens beter in lijn met de beoogde noordoost-zuidwest voetgangersdoorsteek tussen Kasteellaan en Keenenburgweg ten zuiden van het kasteel Keenenburg.

Ten zuiden van kantoorgebouw Keenenburg

Op deze plaats kunnen de 3 bestaande openbare langspaarkeerplaatsen op gemeentegrond worden vervangen door 5 openbare dwarsparkeerplaatsen op gemeentegrond. Het netto aantal extra parkeerplaatsen bedraagt dus 2. Een deel van het groen op gemeentegrond dat tegen de eigendomsgrens van het kantoorgebouw ligt, zal moeten worden verwijderd om het trottoir te verleggen. Bij 5 dwarsparkeerplaatsen blijft er nog voldoende ruimte voor voetgangers over aan beide zijanten van de dwarsparkeerplaatsen.



Afbeelding: Locatie parkeerterrein kasteeltuin en alternatieve parkeerruimte op pleintje en kopkanten



Afbeelding: Locatie alternatieve parkeerruimte ten zuiden van kantoorgebouw Keenenburg



5.2.2 Bestaande restcapaciteit binnen loopafstand

Uitgangspunten berekening:

- Benodigde parkeerplaatsen: 0 tot 4 parkeerplaatsen in openbaar gebied afhankelijk van het moment van de week conform de getelde bezetting van parkeerterrein in de kasteeltuin (zie paragraaf 4.2 en bijlage 5)
- Beschouwd gebied: oranje wegvakken conform kaart bijlage 4 (secties 10, 31, 33, 34 en 35) zodat zo min mogelijk overlap ontstaat met de loopafstanden vanuit de deelprojecten woningen Hof Keenenburg en appartementen Albert Heijn
- Maximaal acceptabele parkeerdruk 70% conform Nota Parkeernormen 2012

	werkdag				koop	zaterdag		zondag
	ochtend	middag	avond	nacht	avond	middag	avond	middag
parkeercapaciteit	45	45	45	45	45	45	45	45
huidige bezetting (telling)	19	17	28	31	28	27	32	35
huidige parkeerdruk	42%	38%	62%	69%	62%	60%	71%	78%
acceptabele parkeerdruk (Nota P-normen)	70%	70%	70%	70%	70%	70%	70%	70%
acceptabele bezetting (bij 70% p-druk)	31	31	31	31	31	31	31	31
huidige beschikbare restcapaciteit	12	14	3	0	3	4	0	0
-/- extra parkeerbehoefte parkeerterrein	4	3	4	4	1	1	0	2

Tabel: Berekening te gebruiken restcapaciteit in omgeving voor opheffen parkeerterrein kasteeltuin

De conclusie is dat er gedurende de werkdagnacht geen restcapaciteit ten oosten van de kasteeltuin aanwezig is om de huidige parkeerbehoefte op het parkeerterrein in de kasteeltuin op te vangen. Uitgaande van een maximaal acceptabele parkeerdruk van 70% die niet overschreden mag worden door het opheffen van de parkeerplaatsen in de kasteeltuin moeten er dus gewoon 4 vervangende parkeerplaatsen gerealiseerd worden. Welke van de 6 in paragraaf 5.2.1. beschreven parkeerplaatsen dat zijn moet nader worden bepaald.



5.3 Oplossend vermogen herinrichting openbare ruimte

Er zijn eerder twee documenten opgesteld waarin voorlopige ideeën voor de herinrichting van de openbare ruimte op gemeenteground zijn weergegeven:

- Schets Parkeren Centrumplan Schipluiden (Lindeloof, 1 april 2019)
- Ontwikkelingsplan Albert Heijn Schipluiden (Van Hasselt Vastgoedadvies)

Hierna is het extra aantal parkeerplaatsen uit de beide documenten weergegeven en vergeleken met het in paragraaf 4.2 geconstateerde parkeertekort van de deelprojecten. Hierbij zijn de parkeerplaatsen op particuliere grond die reeds betrokken zijn bij de berekeningen in hoofdstuk 4 buiten beschouwing gelaten.

5.3.1 Schets Parkeren Centrumplan Schipluiden

De schets geeft globaal de nieuwe parkeervakken weer. De wijzigingen in de parkeerplaatsen zijn hierna weergegeven. Er is slechts een globale beoordeling van de inpasbaarheid gemaakt. Er is geen check op de exacte maatvoering uitgevoerd.

Kasteellaan ter hoogte van kasteeltuin (-5 parkeerplaatsen)

- 11 dwarsparkeerplaatsen worden vervangen door 6 langsparkeerplaatsen
- *Vermoedelijk is dit voorgesteld om een robuustere bomenstructuur en/of de historische gracht om het kasteel terug te brengen. Dit leidt echter tot verlies aan parkeerplaatsen in plaats van winst en dit is niet wenselijk.*

Kasteellaan ten zuiden kantoorgebouw Keenenburg (+2 parkeerplaatsen)

- 3 langsparkeerplaatsen worden vervangen door 5 dwarsparkeerplaatsen
- *Deze 2 extra parkeerplaatsen zijn al besproken in paragraaf 5.2.1 bij het zoeken naar extra parkeerplaatsen ter vervanging van de parkeerplaatsen in de kasteeltuin.*

Parkeerplaatsen voor Kasteellaan 2 t/m 28 (+3 parkeerplaatsen)

- 13 dwarsparkeerplaatsen worden vervangen door 16 dwarsparkeerplaatsen

Parkeerplaatsen ter hoogte van Otto van Zevenderstraat 9 t/m 31 (+0 parkeerplaatsen)

- 5 dwarsparkeerplaatsen oostzijde straat worden opgeheven
- 6 langsparkeerplaatsen aan de westzijde worden vervangen door 11 dwarsparkeerplaatsen

Parkeerplaatsen ter hoogte van Croesinklaan 7 en Otto van Zevenderstraat 1 t/m 7 (-1 parkeerplaatsen)

- 10 dwarsparkeerplaatsen aan de oostzijde vervallen
- 5 langsparkeerplaatsen aan de westzijde worden vervangen door 14 dwarsparkeerplaatsen
- *Waarschijnlijk is dit voorgesteld om meer zicht op Het Tramstation te realiseren. Dit leidt echter tot verlies aan parkeerplaatsen in plaats van winst. Dit is niet wenselijk. Overigens is meer zicht op Het Tramstation ook te realiseren door het hoog opgaande openbaar groen te vervangen door lager groen.*
- *Het is twijfelachtig of het dwarsprofiel tussen de voortuinen van de woningen en het Tramstation voldoende breedte heeft om het geheel (trottoirwestzijde, dwarsparkeerplaatsen, rijbaan, trottoiroostzijde) in te passen.*



Parkeerplaatsen tegen de achtergevel van de Albert Heijn (+3 parkeerplaatsen)

- 3 extra dwarsparkeerplaatsen ter plaatse van de huidige laad- en losplaats voor vrachtwagens van de Albert Heijn
- *Dit zou alleen kunnen indien de vrachtwagens niet meer evenwijdig aan de gevel parkeren, maar haaks op de gevel. Dit betekent dat het groenperkje met boom op de noordelijke kopkant van de parkeervakken van het parkeerterrein moet vervallen en dat tijdens het laden en lossen de westelijke parkeerstraat tijdelijk geblokkeerd is.*

Conclusie echt realiseerbare extra parkeerplaatsen (+6 parkeerplaatsen)

Als alleen naar de echt realiseerbare extra parkeerplaatsen wordt gekeken zijn alleen de 3 extra parkeerplaatsen bij de Kasteellaan 2 t/m 28 en de 3 extra parkeerplaatsen tegen de achtergevel van de Albert Heijn een mogelijkheid. Het totaal extra aantal parkeerplaatsen is daarmee 6 en niet voldoende om het resterende parkeertekort van 55 te compenseren.

5.3.2 Ontwikkelingsplan Albert Heijn Schipluiden

Het ontwikkelingsplan geeft indicatief de zones weer waar extra parkeerplaatsen worden gerealiseerd. De wijzigingen in de parkeerplaatsen zijn hierna weergegeven. Er is slechts een globale beoordeling van de inpasbaarheid gemaakt. Er is geen check op de exacte maatvoering uitgevoerd.

Parkeerplaatsen ter hoogte van Singel nummer 10, 11 en 12 (+3 parkeerplaatsen)

- 3 langspaarkeerplaatsen aan de waterzijde
- *Het is twijfelachtig of deze parkeerplaatsen inpasbaar zijn omdat deze 3 woningen naar voren springen ten opzichte van de woningen waar nu wel al parkeerplaatsen voor liggen.*

Parkeerplaatsen westzijde Keenenburgweg ter hoogte van huisnummers 10 t/m 12 (+0 parkeerplaatsen)

- 7 langspaarkeerplaatsen op de strook voor de winkels
- *Dit is een bestaande strook naast de rijbaan. Hier mag gewoon geparkeerd worden en wordt in de praktijk ook geparkeerd zo blijkt uit het parkeeronderzoek op straat. Het is niet noodzakelijk dat er parkeervakken op de strook zijn aangebracht om er te mogen parkeren. Dit kan dus niet worden meegerekend als nieuwe parkeerplaatsen aangezien deze feitelijk al bestaan*

Parkeerplaatsen zijkant H.K. Pootplein (+8 parkeerplaatsen)

- 4 dwarsparkeerplaatsen noordzijde plein
- 4 dwarsparkeerplaatsen zuidzijde plein
- *Het is de vraag of deze parkeerplaatsen conflicteren met de marktplaatsen en passen binnen de beeldkwaliteit van de openbare ruimte voor het statige voormalige gemeentehuis dat een gemeentelijk monument is. In de Structuurvisie Centrumplan Schipluiden is namelijk als randvoorwaarde aangegeven dat de inrichting van het H.K. Pootplein 'moet passen bij het representatieve en historische karakter van het oude raadhuis'.*



Conclusie echt realiseerbare extra parkeerplaatsen (0 parkeerplaatsen)

Als alleen naar de echt realiseerbare extra parkeerplaatsen wordt gekeken zijn er geen mogelijkheden voor extra parkeerplaatsen. Ook de $3+8=11$ parkeerplaatsen waarvan het zeer twijfelachtig is of deze realiseerbaar zijn, zijn onvoldoende om het resterende parkeertekort van 55 te compenseren.





5.4 Andere mogelijkheden om het parkeertekort op te lossen

Voor het oplossen van het parkeertekort van de deelprojecten Hof Keenenburg en Albert Heijn kan conform de prioriteitsvolgorde uit de Nota Parkeernormen 2012 nogmaals worden gekeken naar:

1. Extra parkeerplaatsen op particuliere grond bij het project
2. Extra parkeerplaatsen op gemeentelijke grond in de omgeving van het project
3. Gebruik maken van structurele restcapaciteit in de omgeving van het project
4. Het wijzigen (verkleinen en/of aanpassen functies) van het van het beoogde ruimtelijk programma

Punt 1 en 4 zijn een zuivere verantwoordelijkheid van de beide initiatiefnemers van de deelprojecten. Of conform punt 1 meer parkeerplaatsen op eigen grond mogelijk zijn, is afhankelijk van de vraag of de inrichting van de particuliere gronde efficiënter kan worden. Het verkleinen van het ruimtelijk programma (minder woningen) conform punt 4 leidt direct tot een minder grote parkeerbehoefte. Maar ook het aanpassen van de functies (vervangen woningen door andere functies die vooral op doordeweekse dagen overdag parkeerbehoefte kennen en niet 's avonds en in de weekenden) zoals een combinatie van wonen en werken leidt tot een minder groot parkeertekort.

Bij punt 2 zou moeten worden gekeken naar ingrijpendere wijzigingen zoals een grootschaliger parkeeroplossing (zie paragraaf 5.4.1). Dit heeft uiteraard ook een groot effect op de openbare ruimte.

Punt 3 lijkt in eerste instantie geen soelaas te bieden op basis van de resultaten van het parkeeronderzoek (zie hoofdstuk 3). De parkeerdruk binnen het totale onderzoeksgebied ligt namelijk al op de 70%. In paragraaf 5.4.2 is een nadere analyse weergegeven van het gebied rond de beide deelprojecten.

5.4.1 Grootschalig parkeren

Een effectief middel om extra parkeerplaatsen te realiseren is het realiseren van een grootschalige parkeervoorziening. Het aantal extra plaatsen wat nodig is om de parkeertekorten op te heffen bedraagt 55. Het nadeel is dat deze parkeervoorziening op veel momenten van de week (elke werkdagavond, zaterdagmiddag en -avond en zondagmiddag) nodig is en dus niet als incidentele overloopvoorziening kan worden gezien, maar als permanente parkeervoorziening.

Maaiveldoplossing

Bij een oplossing met maaiveldparkeren in de kasteeltuin is de vraag of dit nog past binnen de randvoorwaarden voor de kasteeltuin zoals geformuleerd in de Structuurvisie Centrumplan Schipluiden. Ook is het de vraag of er genoeg ruimte is voor 55 parkeerplaatsen.

(Half) ondergrondse oplossing

Een (half)ondergrondse oplossing onder het bestaande parkeerterrein of in de kasteeltuin is -los van de ruimtelijke inpasbaarheid- kostbaar. De investeringskosten bedragen ongeveer € 30.000,- per parkeerplaats, wat bij 55 parkeerplaatsen neer komt op ongeveer € 1,65 miljoen.

Uit afzonderlijk uitgevoerde verkenningen blijkt dat er fysieke ruimte in de kasteeltuin is voor 26 parkeerplaatsen in een halfverdiepte parkeergarage. Of meer parkeerplaatsen ook mogelijk zijn is niet duidelijk.



5.4.2 Restcapaciteit rond deelprojecten Hof Keenenburg en Albert Heijn

In het geval er geen mogelijkheid is om extra parkeerplaatsen te realiseren, kan wellicht gebruik worden gemaakt van restcapaciteit op parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Het gaat dan alleen om parkeerplaatsen binnen loopafstand (maximaal 100 m) van de projecten Hof Keenenburg of optopping Albert Heijn. Het gaat dus om alle secties die op de kaart in bijlage 4 zijn aangegeven, behalve de secties die alleen oranje of alleen licht groen gemarkeerd zijn. Deze secties liggen namelijk niet binnen 100 m loopafstand van de deelprojecten Hof Keenenburg en optopping Albert Heijn. Hierbij worden uiteraard niet de bestaande parkeerplaatsen betrokken die vanwege de deelprojecten gaan vervallen. Dit komt neer op de volgende secties die niet meetellen voor de restcapaciteit:

- 1 tot en met 4 (alleen binnen loopafstand van Het Tramstation (lichtgroen))
- 24 (particuliere grond)
- 25 tot en met 27 (vervallen)
- 28 (Singel, slecht bereikbaar)
- 30 (vervallen)
- 32 (kasteeltuin, vervallen)
- 33 en 34 (alleen binnen loopafstand kasteeltuin (alleen oranje))

In onderstaande tabel is de bestaande restcapaciteit weergegeven van de resterende parkeerplaatsen binnen loopafstand (maximaal 100 m) van de projecten Hof Keenenburg en optopping Albert Heijn. Tevens is aangegeven hoeveel parkeerplaatsen er nodig zijn vanwege het parkeertekort uit de beide deelprojecten. Tot slot is aangegeven welke restcapaciteit er daarna nog over is.

	werkdag				koop	zaterdag		zondag
	ochtend	middag	avond	nacht	avond	middag	avond	middag
huidige parkeercapaciteit (telling)	151	151	151	151	151	151	151	151
huidige bezetting (telling)	76	76	90	77	71	97	92	90
huidige parkeerdruk	50%	50%	60%	51%	47%	64%	61%	60%
acceptabele parkeerdruk (Nota P-normen)	70%	70%	70%	70%	70%	70%	70%	70%
acceptabele bezetting (bij 70% p-druk)	105	105	105	105	105	105	105	105
huidige beschikbare restcapaciteit	29	29	15	28	34	8	13	15
parkeeroverschot/tekort grondruil	-16	-16	-16	-16	-16	-16	-16	-16
parkeeroverschot/tekort erfdienstbaarheid	-8	-8	-8	-8	-8	-8	-8	-8
parkeeroverschot/tekort Hof Keenenburg	+35,8	+32,9	-5,3	+2,0	+4,3	+11,2	-1,1	+3,2
parkeeroverschot/tekort Albert Heijn	-10,0	-10,6	-21,0	-19,2	-18,8	-14,4	-20,2	-16,8
rasterende restcapaciteit	+30,8	+27,3	-35,3	-13,2	-4,5	-19,2	-32,3	-22,6

Tabel: Berekening resterende restcapaciteit in omgeving deelprojecten Hof Keenenburg en Albert Heijn

De conclusie is dat er onvoldoende restcapaciteit in de omgeving aanwezig is om de parkeertekorten van de deelprojecten Hof Keenenburg en Albert Heijn op te vangen. In de huidige situatie (parkeerdruk maximaal 64%) is er nog geen tekort aan parkeerplaatsen uitgaande van een acceptabele parkeerdruk van 70%. Na realisatie van de beide deelprojecten ontstaat een tekort van 35 parkeerplaatsen.



Acceptabele parkeerdruk verhogen?

Het is uiteraard mogelijk om een hogere parkeerdruk te accepteren dan de 70% die in de Nota Parkeernormen is opgenomen. In de Structuurvisie Centrum Schipluiden is als mogelijkheid genoemd om 'voor een aantal piekmomenten gedurende de week een hogere parkeerdruk dan 80% accepteren'.

Er is geen vaste regel welke parkeerdruk acceptabel is. De landelijke CROW-publicatie 311 (Handboek parkeren) geeft het volgende aan over de bezettingsgraad:

- bezettingsgraad < 80% : voldoende parkeerplaatsen beschikbaar;
- bezettingsgraad > 80% en < 90% : behoorlijk lange zoektijd en sprake van overlast door zoekverkeer afhankelijk van gebiedsindeling en type parkeerders; Bij kortparkeren en verspreid liggende parkeervoorzieningen ligt de grens op 80%. Bij lang parkeren en geconcentreerd gelegen parkeervoorzieningen ligt de grens op 90% of zelfs nog hoger.
- bezettingsgraad > 90% : onvoldoende parkeerplaatsen beschikbaar.

Het gebied rond de deelprojecten is een gemengd gebied met met name wonen en een supermarkt, dus zowel lang als kort parkeren. Er zijn qua parkeren drie verspreid liggende deelgebieden te onderscheiden die niet voor de auto direct met elkaar zijn verbonden:

- Parkeergebied tussen voormalige Rabobank en Hof Keenenburg 1a (blok Plaats):
- Parkeergebied achter bestaande Albert Heijn, Jeugdhuis en Hof Keenenburg 1b (blok Van Geel)
- Parkeergebied bij Hof Keenenburg 1c (blok Kasteellaan)

Een verhoging van de acceptabele parkeerdruk naar 80% lijkt op grond van de richtlijnen dus mogelijk. Maar tussen de 80 en 90% zou te hoog kunnen zijn vanwege verspreid liggende parkeervoorzieningen en kort parkeren (met name achter de Albert Heijn). Een dergelijke verhoging (10% van 151 parkeerplaatsen) levert 15 extra te gebruiken parkeerplaatsen op. Dit is onvoldoende om het tekort (55 parkeerplaatsen) te compenseren.

Beter benutten van aanwezige en geplande parkeerplaatsen?

In de situatie na de realisatie van Hof Keenenburg is het mogelijk dat de initiatiefnemer de parkeerplaatsen die op particuliere grond worden gerealiseerd niet voor openbaar gebruik open stelt, maar alleen voor bewoners en bezoekers van de betreffende woningen. Dat betekent dat op het moment dat deze parkeerplaatsen bijvoorbeeld overdag niet worden gebruikt, niet kunnen worden gebruikt door andere parkeerders. Het dubbelgebruik dat in de Structuurvisie als oplossing wordt voorgesteld voor de openbare ruimte is dan dus niet van toepassing op de nieuwe parkeerplaatsen op particulier terrein.

Als de nieuwe parkeerplaatsen op particulier terrein openbaar toegankelijk worden bevordert dat het dubbelgebruik en worden de parkeerplaatsen beter benut en leidt dat niet tot onnodig hoge parkeerdruk in een ander deel van het gebied. Het openbaar maken van de nieuwe parkeerplaatsen op particulier terrein leidt dus niet tot meer parkeerplaatsen, maar wel tot een eerlijker verdeling van de parkeerdruk.

Juiste gebruiker op de juiste plaats?

Binnen het gebied liggen met name woningen en een supermarkt. Bewoners willen graag dicht bij hun woning parkeren, maar dat geldt in nog sterkere mate voor supermarktbezoekers. Bewoners parkeren over het algemeen langer dan supermarktbezoekers en zijn daardoor eerder bereid iets verder te lopen. Juist op drukke momenten kan het zo zijn dat supermarktbezoekers niet bij de supermarkt kunnen parkeren omdat daar bewoners parkeren.

Het instellen van een blauwe zone op drukke momenten tijdens openingstijden van de supermarkt kan ervoor zorgen dat de parkeerplekken dicht bij de supermarkt gebruikt kunnen worden door kortparkerende supermarktbezoekers en dat langparkerende bewoners iets verderop parkeren. Een blauwe zone leidt niet tot meer parkeerplaatsen, maar wel tot de juiste parkeerder op de juiste plaats.



6. GEHANDICAPTENPARKEREN EN FIETSPARKEREN

Voor zowel voor het gehandicaptenparkeren als fietsparkeren is in beeld gebracht hoeveel parkeerplaatsen bij de deelprojecten gerealiseerd moeten worden.

6.1 Gehandicaptenparkeren

6.1.1 Nota parkeernormen Midden-Delfland 2012

In de Nota parkeernormen is in paragraaf 3.3. (Algemene invalidenparkeerplaatsen) het volgende opgenomen:

In de beleidsregels gehandicaptenparkeerplaatsen (6 april 2004) staat het volgende over algemene invalidenparkeerplaatsen:

Een algemene gehandicaptenparkeerplaats kan alleen worden aangelegd bij een openbaar toegankelijke voorziening. Het minimale aantal algemene gehandicaptenparkeerplaatsen per openbare voorziening wordt bepaald aan de hand van de volgende normen:

Functie	Aandeel algemene gehandicaptenparkeerplaatsen
Sportvereniging, activiteitencentrum, Winkelcentrum, Woonzorgcentrum met bezoekersfunctie	4% (1 op 25 parkeerplaatsen)
Kleinschalige medische voorziening	10% (1 op 10 parkeerplaatsen)

Bij overige voorzieningen wordt in overleg met de politie Haaglanden en het gehandicaptenplatform gekeken of de openbare voorziening van zo'n aard is dat een algemene gehandicaptenparkeerplaats nodig is. Een algemene gehandicaptenparkeerplaats vervalt als de betreffende openbare voorziening ophoudt te bestaan.

Inmiddels zijn de Beleidsregels gehandicaptenparkeerplaatsen van 6 maart 2018 van kracht, maar hierin zijn geen specifieke normen voor aantallen opgenomen.

In de Nota Parkeernormen wordt wel verwezen naar het gehandicaptenplatform om te bepalen of bij overige voorzieningen algemene gehandicaptenparkeerplaatsen nodig zijn. Aangezien hier geen duidelijke informatie over beschikbaar is, zijn de landelijke CROW-richtlijnen geraadpleegd.

6.1.2 Landelijke CROW-richtlijnen

In de CROW-richtlijn ASVV2012 staat in paragraaf 15.1:

- 'ten minste een aangepaste parkeerplaats op ≤ 50 m van openbare gebouwen, van bestemmingen die voor mensen met een handicap toegankelijk zijn, en van aangepaste woningen
- aantal aangepaste plaatsen: 1 op 50 gewone plaatsen'

Daarnaast staat in paragraaf 8.7.2 van de CROW-richtlijn ASVV2012:

'Voor grote (openbare) parkeerterreinen die niet voor een specifieke voorziening bedoeld zijn, geldt een verhouding van een aangepaste parkeerplaats op 50 gewone parkeerplaatsen (dus 2 procent van de capaciteit moet dan voor gehandicapten gereserveerd zijn).'



In de CROW-richtlijn Toekomstbestendig parkeren (publicatie 381) staat in paragraaf A6.2:

‘Er moet een minimum van vijf procent aan algemene gehandicaptenparkeerplaatsen zijn bij publieke voorzieningen zoals bioscoop, bibliotheek of gemeentehuis. Deze parkeerplaatsen dienen zo dicht mogelijk te liggen bij de ingang van het gebouw waarin de functie is gehuisvest. De afstand tussen parkeerplaats en ingang moet zo klein mogelijk zijn en minder dan 100 meter.’

6.1.3 Aantal en plaats benodigde gehandicaptenparkeerplaatsen

Bij de ingang van de Albert Heijn (hoek Keenenburgerweg / Kastellaan) en bij de Dorpshoeve langs de Keenenburgerweg is reeds een algemene gehandicaptenparkeerplaats aanwezig. In totaal zijn er dus twee algemene gehandicaptenparkeerplaatsen in het gebied.

De nieuwe deelprojecten hebben geen betrekking op de in de Parkeernota genoemde functies waar algemene gehandicaptenparkeerplaatsen moeten worden aangebracht. Sterker nog, het aantal functies voor algemeen gebruik vermindert door de realisatie van de deelprojecten (kringloopwinkel en vloerenshop verdwijnen).

De uitbreiding van Het Tramstation heeft mede als doelstelling om toegankelijk te worden voor mensen met een handicap. Conform de landelijke richtlijnen zou dus binnen 50 m loopafstand een algemene gehandicaptenparkeerplaats aanwezig moeten zijn. De loopafstand tot de algemene gehandicaptenparkeerplaats bij de Albert Heijn bedraagt 100 m en voldoet hier niet aan. Het omzetten van een bestaande parkeerplaats binnen 50 m of een nieuwe algemene gehandicaptenparkeerplaats op het voorterrein van museum Het Tramstation is dus gewenst.

Het parkeerterrein achter de Albert Heijn is eigenlijk alleen bedoeld voor de Albert Heijn. Er zijn -behalve de omliggende woningen- geen andere algemene voorzieningen in de buurt die van dit terrein gebruik maken. Conform de landelijke richtlijnen zijn hier dus geen algemene gehandicaptenparkeerplaatsen nodig.

6.2 Fietsparkeren

In de Nota Parkeernormen zijn geen fietsparkeernormen opgenomen. In het Bouwbesluit staan de minimale normen waaraan bij nieuwbouw of verbouwingen voldaan moet worden. Met de landelijke CROW-kencijfers van het CROW kan het beleidsmatig gewenste aantal fietsparkeerplekken bepaald worden dat aan de initiatiefnemers kan worden voorgesteld.

6.2.1 Bouwbesluit

In het Bouwbesluit 2012 worden eisen gesteld aan de minimale oppervlaktemaat per nieuwbouw- of verbouwwoning voor een berging die met de fiets toegankelijk is. Het bouwbesluit eist verder dat een bergingruimte vanaf de openbare weg al dan niet via de eigen tuin of via een bergingsgang of via een gemeenschappelijke verkeersruimte kan worden bereikt, zonder door een woning te moeten.

6.2.2 Fietsparkeerkencijfers 2019

In de publicatie Fietsparkeerkencijfers 2019 (CROW Fietsberaad, februari 2019) zijn richtlijnen opgenomen voor het aantal fietsparkeerplekken voor verschillende functies. De kencijfers staan geheel los van de normen in het Bouwbesluit (of eventuele andere wettelijke bepalingen in de toekomst). In het Bouwbesluit staan de minimale normen waaraan bij nieuwbouw of verbouwingen voldaan moet worden.



Met de kencijfers kan het beleidsmatig gewenste aantal fietsparkeerplekken bepaald worden. De gepresenteerde kencijfers zijn gemiddelden per functie voor heel Nederland. Het minimum is het kencijfer voor een gemeente met een zeer laag fietsgebruik en het maximum geldt voor een gemeente met een zeer hoog fietsgebruik. De gemeente Midden-Delfland behoort tot de categorie 'hoog'. Daarom ligt het voor de hand om van het maximum uit te gaan.

Wat betreft de nieuw te realiseren deelprojecten in het centrum van Schipluiden zijn de volgende functies van belang

- Woningen
- Museum





Woningen

3.6 Woningen

WONING*	Kencijfer 1	Per	Eenheid 2	Eenheid 3	Opmerking	Kencijfer 2	Per	Validatie (●●●●●)
Rij- en vrijstaande woning	1,0	kamer	25 m2 bvo	0,25 woning	Bij voorkeur plus 1	5,0 – 6,0	woning	●●●○○
Appartement (met fietsenberging)	0,75	kamer	25 m2 bvo		Minimaal 2 plekken	2,0 – 3,0	woning	●●●●●
Appartement (zonder fietsenberging) **	0,25	kamer	25 m2 bvo	0,33 woning	t.b.v. buurtstallingen en fietstrommels.	0,5 – 1,0	woning	●●○○○
Studentenhuis	1,0	kamer						●○○○○

* Bovenstaande tabel betreft alleen fietsparkeervoorzieningen voor bewoners. In de openbare ruimte moet daarnaast rekening gehouden worden met fietsparkeervoorzieningen voor bezoekers (0,5 – 1 per woning).

** Heeft niet de voorkeur

Tabel: Fietsparkeerkencijfers voor woningen

Op basis van deze kencijfers is de berekening van het aantal gewenste fietsparkeerplaatsen voor bewoners in de onderstaande tabel weergegeven.

deelproject	aantal en type woning	kencijfer 1	resultaat kencijfer 1	kencijfer 2	gewenst (maximum)
Hof Keenenburg 1a (blok Plaats)	14 woningen (40-50 m2) 1 poortwoning (70 m2)	1,0 plek / 25 m2 bvo	2 / woning 3 / woning	5,0 – 6,0 plek / woning 5,0 – 6,0 plek / woning	6 plek / woning 6 plek / woning
Hof Keenenburg 1b (blok Van Geel)	8 woningen (40-50 m2)	1,0 plek / 25 m2 bvo	2 / woning	5,0 – 6,0 plek / woning	6 plek / woning
Hof Keenenburg 1c (blok Kasteellaan)	4 woningen (40-50 m2)	1,0 plek / 25 m2 bvo	2 / woning	5,0 – 6,0 plek / woning	6 plek / woning
Hof Keenenburg 2 (Rabobank)	2 studio's (55 m2)	0,75 plek / 25 m2 bvo	2 / woning	2,0 – 3,0 plek / woning	3 plek / woning
Hof Keenenburg 3 (Jeugdhuis)	6 appartementen (40-50 m2)	0,75 plek / 25 m2 bvo	2 / woning	2,0 – 3,0 plek / woning	3 plek / woning
Optopping Albert Heijn	14 appartementen (90-100 m2) 4 appartementen (50-60 m2)	0,75 plek / 25 m2 bvo	3 / woning 2 / woning	2,0 – 3,0 plek / woning 2,0 – 3,0 plek / woning	3 plek / woning 3 plek / woning

Tabel: Berekening gewenst aantal fietsparkeerplekken voor bewoners per type woning

Voor bezoekers moet aanvullend rekening worden gehouden met 1 fietsparkeerplek per woning in de openbare ruimte.



Museum

3.8 Sport, cultuur en ontspanning

SPORT, CULTUUR & ONTSPANNING	Locatie	Kencijfer	Bandbreedte (min-max)	Per (=eenheid 1)	Eenheid 2	Eenheid 3	Opmerking	Validatie (●○○○○)
Bibliotheek		3,0	2,0 – 5,0	100 m2 bvo	1000 leden			●○○○○
Bioscoop	Centrum	7,8	4,0 – 12,0	100 m2 bvo	0,15 zalen	33 stoelen	Grote aantallen	●○○○○
	Schil centrum	4,3	2,0 – 7,0					
	Rest bebouwde kom	1,4	0,8 – 2,2					
Fitness	Centrum	6,0	3,5 – 8,5	100 m2 bvo	6 apparaten			●●●○○
	Schil centrum	3,7	2,0 – 5,8					
	Rest bebouwde kom	2,0	1,0 – 3,0					
Museum		0,9	0,5 – 1,4	100 m2 bvo				●○○○○

Tabel: Fietsparkeerkencijfers voor

Op basis van deze kencijfers is een berekening van het aantal benodigde fietsparkeerplaatsen bij het museum gemaakt. Hierbij is uitgegaan van het bestaande museum inclusief de uitbreiding met 26 m2 waardoor het totaal komt op ongeveer 150 m2.

Het gewenste aantal (maximum) bedraagt 3 plekken.



7. CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

7.1 Conclusies

Hoeveel extra parkeerplaatsen zijn er daadwerkelijk nodig?

De centrale vraag was hoeveel extra parkeerplaatsen daadwerkelijk nodig zijn in het centrumgebied in verband met de verschillende deelprojecten.

Voor de verschillende deelprojecten is berekend hoe de parkeerbehoefte veranderd. Dit is verrekend met het aantal bestaande parkeerplaatsen dat verdwijnt en het aantal parkeerplaatsen dat de initiatiefnemers in hun plannen op eigen grond reeds hebben gepland. Hierdoor ontstaat een beeld van het resterende tekort per deelproject dat nog moet worden opgelost. Het totale resterende tekort is 55 parkeerplaatsen en dit is als volgt verdeeld over de deelprojecten:

- uitbreiding en herinrichting tuin kasteel Keenenburg: 4 parkeerplaatsen tekort
- uitbreiding museum Het Tramstation: 0 parkeerplaatsen tekort
- nieuwbouw woningen Hof Keenenburg: 30 parkeerplaatsen tekort
- nieuwbouw appartementen Albert Heijn: 21 parkeerplaatsen tekort

Hierbij moet worden aangetekend dat van het tekort van 30 parkeerplaatsen bij Hof Keenenburg er:

- 12 te maken hebben met door de grondruil vervallen parkeerplaatsen
- 8 te maken hebben met vervallen parkeerplaatsen door het opheffen van erfdienstbaarheden
- 4 te maken hebben met het vervallen van openbare parkeerplaatsen op gemeentelijke grond.

Waar kunnen eventueel extra parkeerplaatsen worden gerealiseerd?

De tweede vraag was waar extra parkeerplaatsen gerealiseerd kunnen worden. In totaal worden realistische mogelijkheden gezien voor 13 parkeerplaatsen. Het gaat om verspreid liggende lokaties in het gebied:

- totaal 9 parkeerplaatsen langs de Kasteellaan (2 op het pleintje achter de woningen Kasteellaan 32 tot en met 38, 2 op de beide kopkanten van de dwarsparkeerstrook voor de woningen Kasteellaan 32 en 50, 2 ten zuiden van kantoorgebouw Keenenburg, 3 parkeerplaatsen voor Kasteellaan 2 t/m 28)
- 3 parkeerplaatsen tegen de gevel van de Albert Heijn
- 1 algemene gehandicaptenparkeerplaats bij museum Het Tramstation

Het aantal van 13 is ontoereikend om het tekort op te vangen. Het inrichten van het H.K. Pootplein en/of het inrichten van de kasteeltuin als parkeerterrein is hier vooralsnog niet bij betrokken.

Wat zijn andere oplossingsrichtingen om het tekort op te lossen?

Er zijn twee oplossingsrichtingen verkend:

- Het verhogen van de maximaal acceptabele parkeerdruk van 70 naar 80%
- Het realiseren van extra parkeercapaciteit door bijvoorbeeld het gebruik van de gereconstrueerde kasteeltuin

Het verhogen van de maximaal acceptabele parkeerdruk leidt tot 15 extra te gebruiken bestaande parkeerplaatsen. Dit is onvoldoende om het tekort te compenseren.

Uit afzonderlijk uitgevoerde verkenningen blijkt dat er fysieke ruimte in de kasteeltuin is voor 26 parkeerplaatsen in een halfverdiepte parkeergarage. Ook dit is onvoldoende om het tekort te compenseren.



De combinatie van oplossingsrichtingen brengt een oplossing binnen bereik

De combinatie van de oplossingsrichtingen kan het tekort van 55 parkeerplaatsen wel bijna oplossen:

- 13 extra parkeerplaatsen verspreid in het gebied (9 parkeerplaatsen langs de Kasteellaan, 3 parkeerplaatsen tegen de gevel van de Albert Heijn en 1 algemene gehandicaptenparkeerplaats op het voterrein van museum Het Tramstation)
- 15 extra te gebruiken parkeerplaatsen door verhoging van de acceptabele parkeerdruk van 70 naar 80%
- 26 parkeerplaatsen in de kasteeltuin (half verdiepte garage of eventueel maaiveld)

Uiteraard is het ook mogelijk om het ruimtelijk programma van de deelprojecten te wijzigen (minder woningen of deels werken in plaats van wonen). Hierdoor wordt het parkeertekort verkleind.

Hoeveel gehandicaptenparkeerplaatsen zijn er nodig?

Aanvullend op de twee bestaande algemene gehandicaptenparkeerplaatsen is 1 gehandicaptenparkeerplaats binnen 50 m van museum Het Tramstation noodzakelijk. Het ligt voor de hand om deze in de vorm van een extra parkeerplaats op het voterrein van het museum te realiseren.

Hoeveel fietsparkeerplekken zijn er nodig?

De minimale omvang van fietsbergingen in woningen is vastgelegd in het Bouwbesluit. Daarnaast zijn er landelijke richtlijnen voor het aantal fietsparkeerplekken in fietsbergingen bij woningen. Voor de gemeente Midden-Delfland komt dit neer op 3 of 6 plekken afhankelijk van het type woning.

Voor het museum Het Tramstation komt dit neer op 3 fietsparkeerplekken.

7.2 Aanbevelingen

Voer nader onderzoek uit naar de inpasbaarheid van de extra verspreide parkeerplaatsen

Om er zeker van te zijn dat de extra parkeerplaatsen inpasbaar zijn is het aan te bevelen om een maatschappelijk schetsontwerp van de locaties te maken. Eventueel kunnen ook van enkele locaties waar het twijfelachtig is of deze inpasbaar zijn ontwerpen worden gemaakt. Dit geeft helderheid over de vraag of deze plaatsen wel/niet inpasbaar zijn.

Streef naar openbaarheid van nieuwe parkeerplaatsen bij de deelprojecten

Als de parkeerplaatsen op de particuliere grond bij de deelprojecten niet openbaar toegankelijk zijn dan belemmert dat het dubbel gebruik en zorgt dat voor een onnodig hogere parkeerdruk buiten die parkeerplaatsen. Het openbaar toegankelijk maken van nieuwe parkeerplaatsen op particulier terrein levert geen extra parkeerplaatsen op maar wel een gelijkmatiger verdeling van de parkeerdruk.

Overweeg het instellen van een blauwe zone

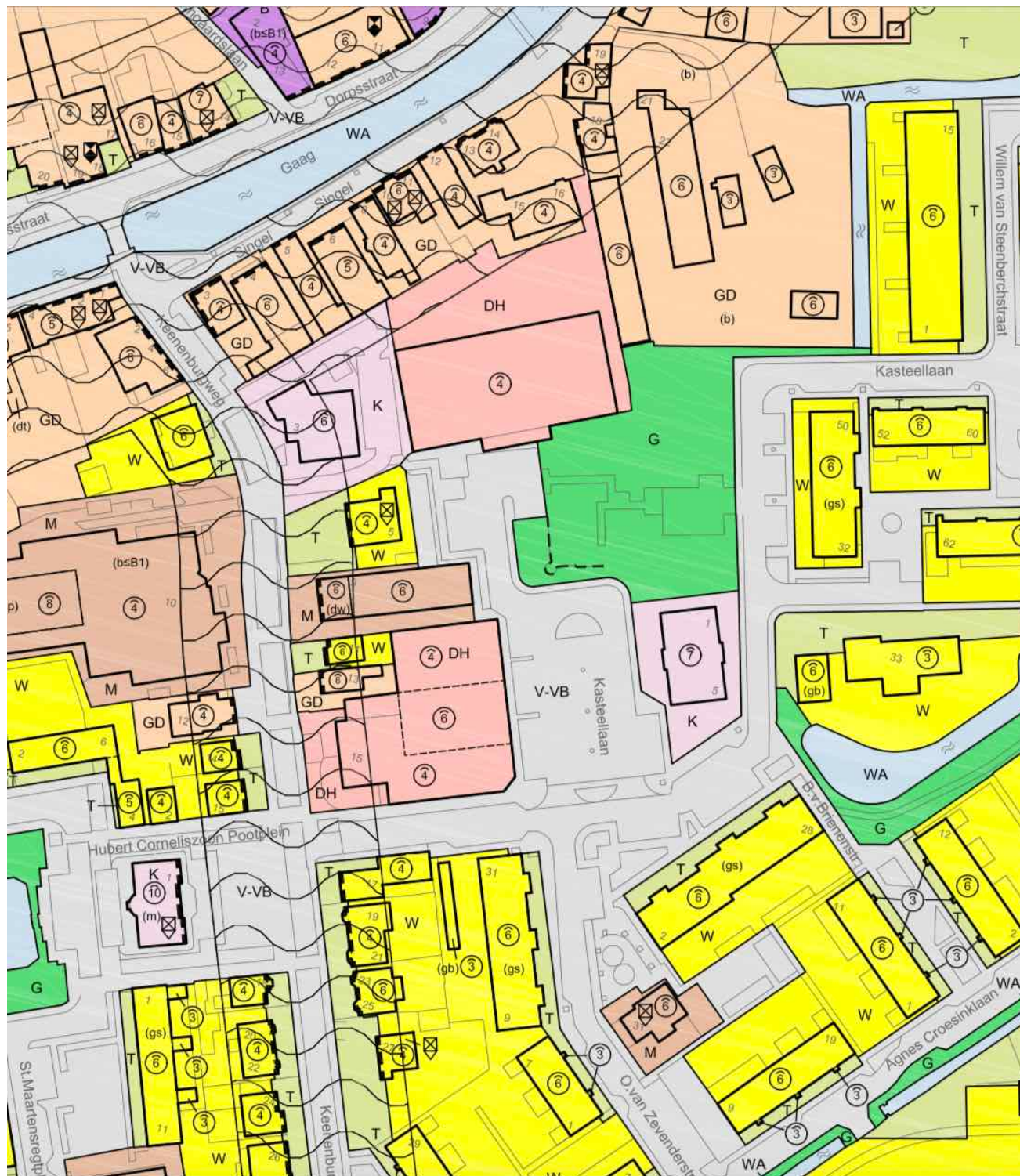
In het geval van een hogere parkeerdruk kan dit betekenen dat parkeerplaatsen bij de supermarkt, die bij voorkeur door kortparkerende supermarktbezoekers, worden gebruikt door langparkerende bewoners worden bezet. Dit kan opgelost worden met een blauwe zone. Dit levert geen extra parkeerplaatsen op, maar wel tot een situatie met de juiste parkeerder op de juiste plaats.



8. BIJLAGEN



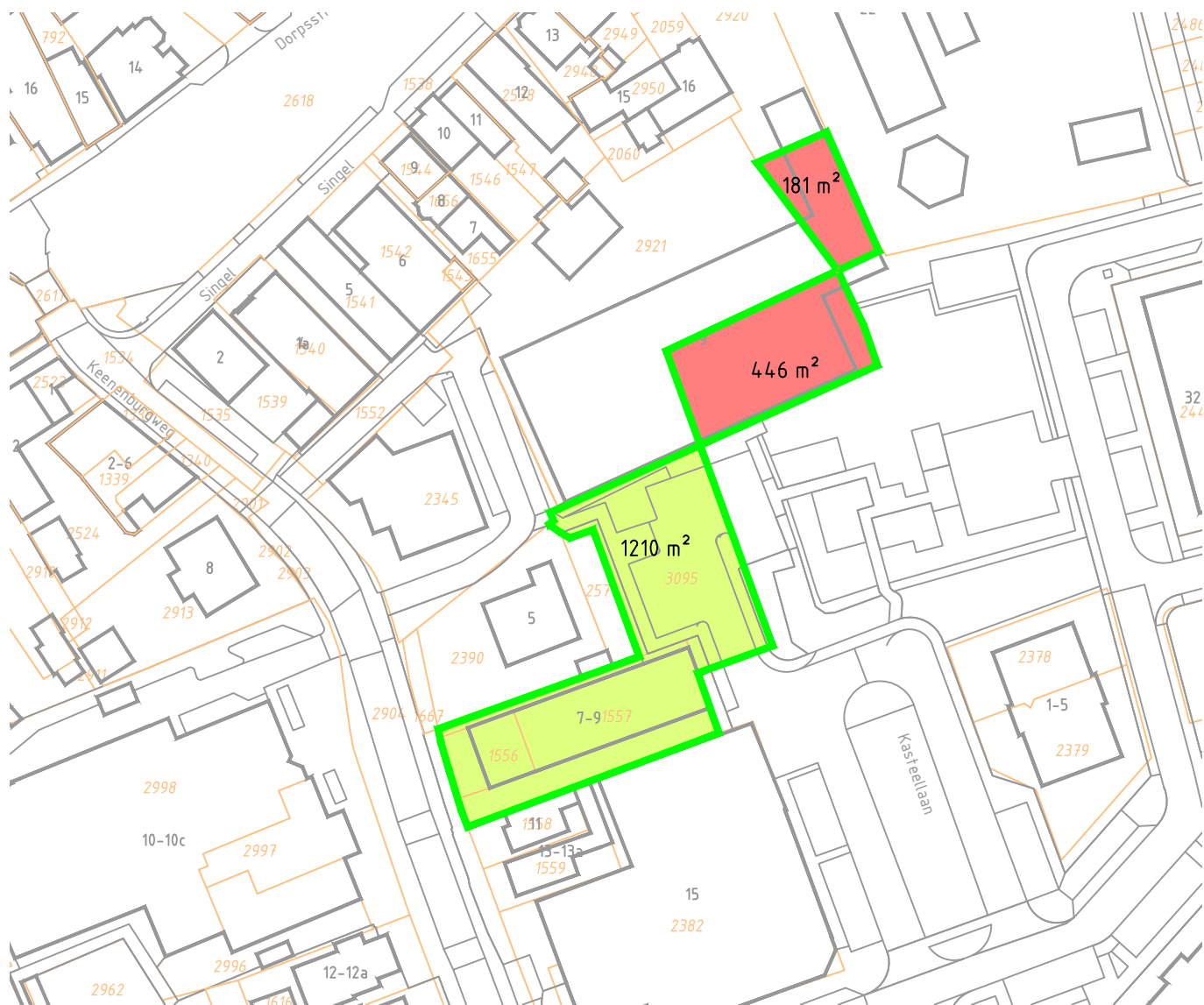
8.1 Bijlage 1: Plankaart vigerend bestemmingsplan





8.2 Bijlage 2: Kaart grondruil en grondaankoop Hof Keenenburg 1 en 3





LEGENDA

- situatie volgens BGT
- woningen incl. huisnummer volgens BGT
- bestaande perceelgrenzen
- toekomstige perceelgrenzen
- perceelnummer
- grondruil familie Post > gemeente
- grondruil gemeente > familie Post

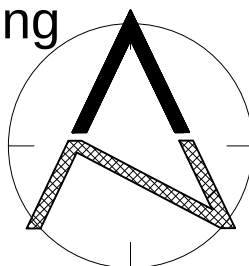
Peilen in meters t.o.v. N.A.P.
Maten in meters

Gemeente Midden-Delfland

WATERPAS
CIVIEL ADVIESBUREAU

Verkoop-/grondruiltekening

Gemeente - familie Post



wijz.	d.d.	omschrijving
F		
E		
D		
C		
B		
A		
par. controle		par. acc. proj.l.
		par. acc. opdr.

getekend H. Janssen	formaat	A4	proj.nr.	7209
	schaal	1:1000	soort	Perceeltekening
	datum	05-12-2017	bestek	-

status	DEFINITIEF
tekeningnr.	7209-03-001



8.3 Bijlage 3: Wijzigingen functies en parkeerplaatsen per deelproject





8.3.1 Reconstructie kasteeltuin kasteel Keenenburg

Nieuwe functies

- Geen nieuwe functies

Te vervallen functies

- Geen te vervallen functies

Te vervallen parkeerplaatsen

- 0 a 4 parkeerplaatsen voor openbaar gebruik op gemeentelijke grond binnen de kasteeltuin ontsluitend op de Kasteellaan

Nieuwe parkeerplaatsen

- Geen nieuwe parkeerplaatsen

Toelichting te vervallen parkeerplaatsen

- Voor de kasteeltuin hoeft niet te worden getoetst aan de parkeernormen van het bestemmingsplan (de Nota Parkeernormen 2012). Wel moet worden onderzocht op het opheffen van de 12 bestaande parkeerplaatsen niet tot een te hoge parkeerdruk in de omgeving leidt. Voor de te vervallen capaciteit van het parkeerterrein is uitgegaan van het daadwerkelijk geconstateerde gebruik dat tijdens het parkeeronderzoek op straat dat van 12 tot en met 15 december 2019 is uitgevoerd (hoofdstuk 3 en bijlage 5). Het geconstateerde gebruik van de 12 parkeerplaatsen varieert afhankelijk van het meetmoment van minimaal 0 geparkeerde auto's (zaterdagavond) tot maximaal 4 geparkeerde auto's (werkdagen).

Toelichting nieuwe parkeerplaatsen

- Er is vooralsnog geen rekening gehouden met herinrichting van de openbare ruimte waarbij eventueel extra parkeerplaatsen voor openbaar gebruik op gemeentelijke grond kunnen worden gerealiseerd. Extra parkeerplaatsen op gemeentelijke grond kunnen niet aan één specifiek deelproject worden gekoppeld.

Deze wijzigingen in de autoverkeersaantrekkende functies en de wijzigingen in de parkeerplaatsen zijn in de volgende afbeeldingen weergegeven.



Deelproject reconstructie kasteeltuin

Wijzigingen autoverkeersaantrekkende functies:

1.000 te vervallen functie (met omvang)

10 nieuwe functie (met omvang)



Deelproject reconstructie kasteeltuin

Wijzigingen parkeerplaatsen:

10

te vervallen parkeerplaatsen (met aantal)

10

nieuwe parkeerplaatsen (met aantal)



8.3.2 Uitbreiding museum Het Tramstation

Nieuwe functies

- 26,2 m2 museum

Te vervallen functies

- Geen te vervallen functies

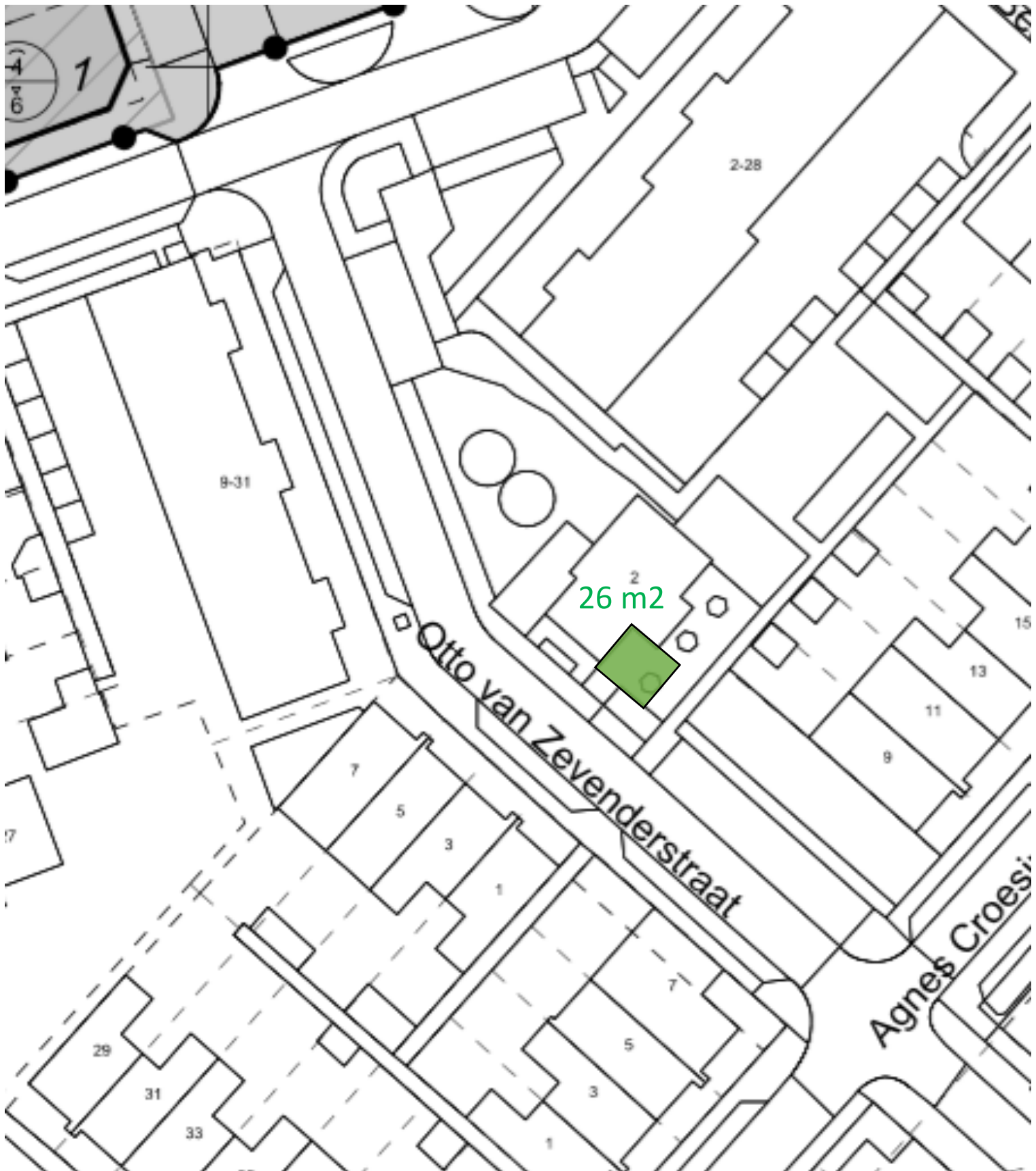
Te vervallen parkeerplaatsen

- Geen te vervallen parkeerplaatsen

Nieuwe parkeerplaatsen

- In principe geen extra parkeerplaatsen. Eventueel 1 algemene (gehandicapten)parkeerplaats (afhankelijk van de te bepalen extra parkeerbehoefte) voor openbaar gebruik in de voortuin van Het Tramstation (gemeentelijke grond)

Deze wijzigingen in de autoverkeersaantrekkende functies en de wijzigingen in de parkeerplaatsen zijn in de volgende afbeeldingen weergegeven.





Deelproject uitbreiding museum Het Tramstation

Wijzigingen parkeerplaatsen:

10

te vervallen parkeerplaatsen (met aantal)

10

nieuwe parkeerplaatsen (met aantal)



8.3.3 Hof Keenenburg 1a (west, noordelijk deel, blok Plaats)

Te vervallen functies

- 1.290 m2 groentekweekkas
- 75 m2 winkel (vloerenshop, voorheen winkel in vintage artikelen of kruidenierszaak)
- 70 m2 schuur op het verharde terrein ten noorden van groentekas

Nieuwe functies

- 14 woningen (blok Plaats, 40-50 m2, sociale huur)
- 1 woning (poortwoning, 70 m2, vrije sector huur)

Te vervallen parkeerplaatsen

- 2 a 9 parkeerplekken op particuliere grond voor privégebruik ten noorden van groentekas (verhard terrein, geen parkeervakken aangegeven)

Nieuwe parkeerplaatsen

- 11 extra dwarsparkeerplaatsen op particuliere grond voor privégebruik direct ten westen van het bouwblok

Toelichting te vervallen parkeerplaatsen

Hoewel er geen parkeervakken zijn aangegeven wordt er wel geparkeerd op het verharde terrein achter de kas. Dit terrein is privéterrein en als zodanig al jaren aangeduid met het bordje 'privéterrein'. Deze parkeermogelijkheid op privéterrein vervalt bij realisatie van het deelproject. De daar parkerende voertuigen zullen dus elders in het gebied gaan parkeren. Voor de te vervallen capaciteit van het terrein is uitgegaan van het daadwerkelijk geconstateerde gebruik tijdens het parkeeronderzoek op straat dat van 12 tot en met 15 december 2019 is uitgevoerd (hoofdstuk 3). Het geconstateerde gebruik varieert van minimaal 2 geparkeerde auto's (werkdagochtend) tot maximaal 9 geparkeerde auto's (zaterdagmiddag) afhankelijk van het meetmoment. Door de eigenaar van het verharde terrein is aangegeven dat het parkeren door derden (omliggende functies anders dan de groentekweekkas, vloerenshop en schuur) oogluikend wordt toegestaan. Deze daadwerkelijke bestaande parkeerbehoefte zal na het vervallen van de bestaande functies en het verdwijnen van het verharde terrein:

- deels vervallen voor wat betreft de parkeerbehoefte van de groentekweekkas, vloerenshop en schuur
- deels verplaatsen naar de omgeving voor wat betreft het oogluikende gebruik door derden

Deze wijzigingen in de autoverkeersaantrekkende functies en de wijzigingen in de parkeerplaatsen zijn in de volgende afbeeldingen weergegeven.

10 nieuwe functie (met omvang)



Deelproject Hof Keenenburg 1a (blok Plaats)

Wijzigingen parkeerplaatsen:

10

te vervallen parkeerplaatsen (met aantal)

10

nieuwe parkeerplaatsen (met aantal)



8.3.4 Hof Keenenburg 1b (west, zuidelijk deel, blok Van Geel)

Te vervallen functies

- Geen te vervallen functies

Nieuwe functies

- 8 woningen (blok Van Geel, 40-50 m2, vrije sector huur)

Te vervallen parkeerplaatsen

totaal 16 openbare parkeerplaatsen ter plaatse van:

- bebouwing blok Van Geel (4 openbare dwarsparkeerplaatsen op toekomstig particuliere grond + 1 openbare dwarsparkeerplaats op blijvend gemeentelijke grond)
- de te realiseren aansluitende tuin aan de westkant (5 openbare dwarsparkeerplaatsen op toekomstig particuliere grond)
- de te realiseren aansluitende tuin aan de oostkant (3 openbare dwarsparkeerplaatsen op blijvend gemeentelijke grond)
- achter het Jeugdhuis (3 openbare rijbaanparkeerplekken op toekomstig particuliere grond)

Nieuwe parkeerplaatsen

- 4 dwarsparkeerplaatsen voor privé gebruik op particuliere grond tegen de zuidgevel van het bouwblok

Toelichting te vervallen parkeerplaatsen

- Ten behoeve van de realisatie van Hof Keenenburg 1 is een grondruil tussen de gemeente en de initiatiefnemer in een anterieure overeenkomst vastgelegd. In deze overeenkomst wordt een deel van de particuliere grond met de kas geruild tegen een deel van de gemeentelijke grond inclusief 12 openbare parkeerplaatsen ten zuiden van de kas. Deze bestaande 12 openbare parkeerplaatsen op deze te ruilen grond vervallen daardoor op het moment dat de nieuwbouw wordt gerealiseerd en daardoor zal de parkeerdruk toenemen.
- Ten behoeve van de realisatie van Hof Keenenburg 1 vervallen 4 openbare parkeerplaatsen op gemeentelijke grond en daardoor zal de parkeerdruk toenemen.
- Op de afbeelding zijn de 3 te vervallen openbare rijbaanparkeerplekken aangegeven. Het zijn geen gemarkeerde parkeervakken, maar rijbaanparkeerplekken. In bijlage 5 is in de onderzoeksresultaten van sectie 27 zichtbaar dat hier op zaterdagmiddag en -avond wordt geparkeerd.

Deze wijzigingen in de autoverkeersaantrekkende functies en de wijzigingen in de parkeerplaatsen zijn in de volgende afbeeldingen weergegeven.



Deelproject Hof Keenenburg 1b (blok Van Geel)

Wijzigingen autoverkeersaantrekkende functies:

1.000 te vervallen functie (met omvang)

10 nieuwe functie (met omvang)



Deelproject Hof Keenenburg 1b (blok Van Geel)

Wijzigingen parkeerplaatsen:

10

te vervallen parkeerplaatsen (met aantal)

10

nieuwe parkeerplaatsen (met aantal)



8.3.5 Hof Keenenburg 1c (oost, blok Kasteellaan)

Nieuwe functies

- 4 woningen (blok Kasteellaan, 40-50 m2, vrije sector huur)

Te vervallen functies

- Geen te vervallen functies

Te vervallen parkeerplaatsen

- Geen te vervallen parkeerplaatsen

Nieuwe parkeerplaatsen

- 9 dwarsparkeerplaatsen voor openbaar gebruik op gemeentelijke grond ten oosten van het bouwblok

Deze wijzigingen in de autoverkeersaantrekkende functies en de wijzigingen in de parkeerplaatsen zijn in de volgende afbeeldingen weergegeven.



Deelproject Hof Keenenburg 1c (blok Kasteellaan)

Wijzigingen autoverkeersaantrekkende functies:

1.000 te vervallen functie (met omvang)

10 nieuwe functie (met omvang)



Deelproject Hof Keenenburg 1c (blok Kasteellaan)

Wijzigingen parkeerplaatsen:

10

te vervallen parkeerplaatsen (met aantal)

10

nieuwe parkeerplaatsen (met aantal)



8.3.6 Hof Keenenburg 2 (voormalig Rabobankgebouw)

Nieuwe functies

- 2 studio's (1^e verdieping voormalig Rabobankgebouw, circa 55 m2, vrije sector huur)

Te vervallen functies

- 160 m2 opslagruimte winkel (1^e verdieping voormalig Rabobankgebouw)

Te vervallen parkeerplaatsen

totaal 8 parkeerplaatsen:

- 4 langspaarkeerplaatsen voor openbaar gebruik op particuliere grond aan de zijde van de groentekweekkas
- 4 langspaarkeerplaatsen voor openbaar gebruik op particuliere grond aan de zijde van het voormalige Rabobankgebouw

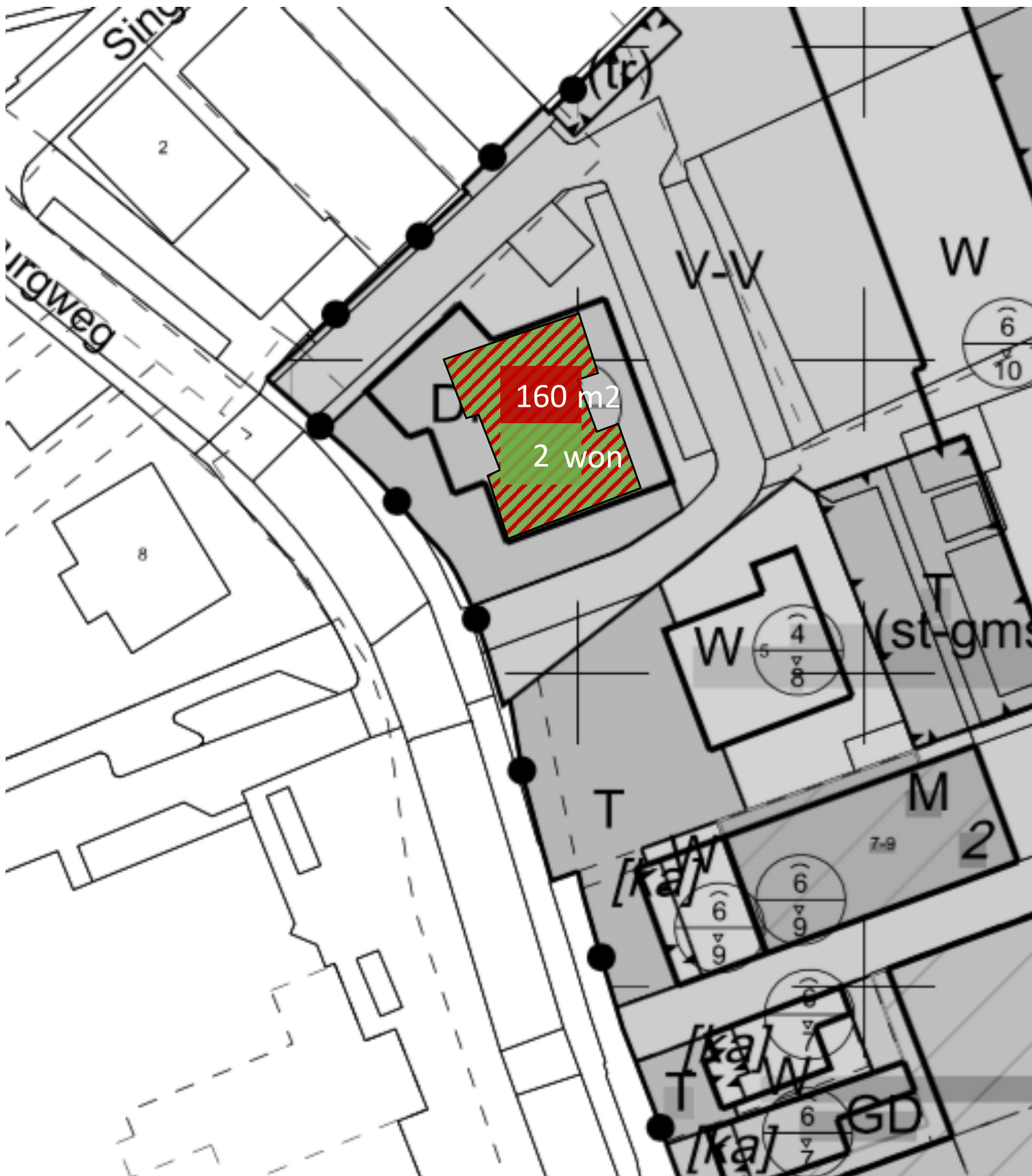
Nieuwe parkeerplaatsen

- 8 dwarsparkeerplaatsen voor privé-gebruik op particuliere grond aan de zijde van het voormalige Rabobankgebouw

Toelichting te vervallen parkeerplaatsen

Ten behoeve van de realisatie van de Hof Keenenburg 2 is door de gemeente afstand gedaan van de erfdienstbaarheid voor de 8 openbare parkeerplaatsen op particuliere grond ten oosten van het pand. De bestaande 8 openbare parkeerplaatsen op deze verkochte particuliere grond (ten oosten van het pand) vervallen daardoor op het moment dat de nieuwbouw wordt gerealiseerd en daardoor zal de parkeerdruk in de omgeving toenemen.

Deze wijzigingen in de autoverkeersaantrekkende functies en de wijzigingen in de parkeerplaatsen zijn in de volgende afbeeldingen weergegeven.



Deelproject Hof Keenenburg 2 (voormalig Rabobankgebouw)

Wijzigingen autoverkeersaantrekkende functies:

1.000

te vervallen functie (met omvang)

10

nieuwe functie (met omvang)



Deelproject Hof Keenenburg 2

Wijzigingen parkeerplaatsen:

10

te vervallen parkeerplaatsen (met aantal)

10

nieuwe parkeerplaatsen (met aantal)



8.3.7 Hof Keenenburg 3 (Jeugdhuis)

Nieuwe functies

- 6 appartementen (voormalig Jeugdhuis, 40-50 m2, vrije sector huur)

Te vervallen functies

- 402 m2 opslag kringloopwinkel (verdeeld over 2 verdiepingen, inclusief sloop achterluifel)

Te vervallen parkeerplaatsen

- Geen te vervallen parkeerplaatsen

Nieuwe parkeerplaatsen

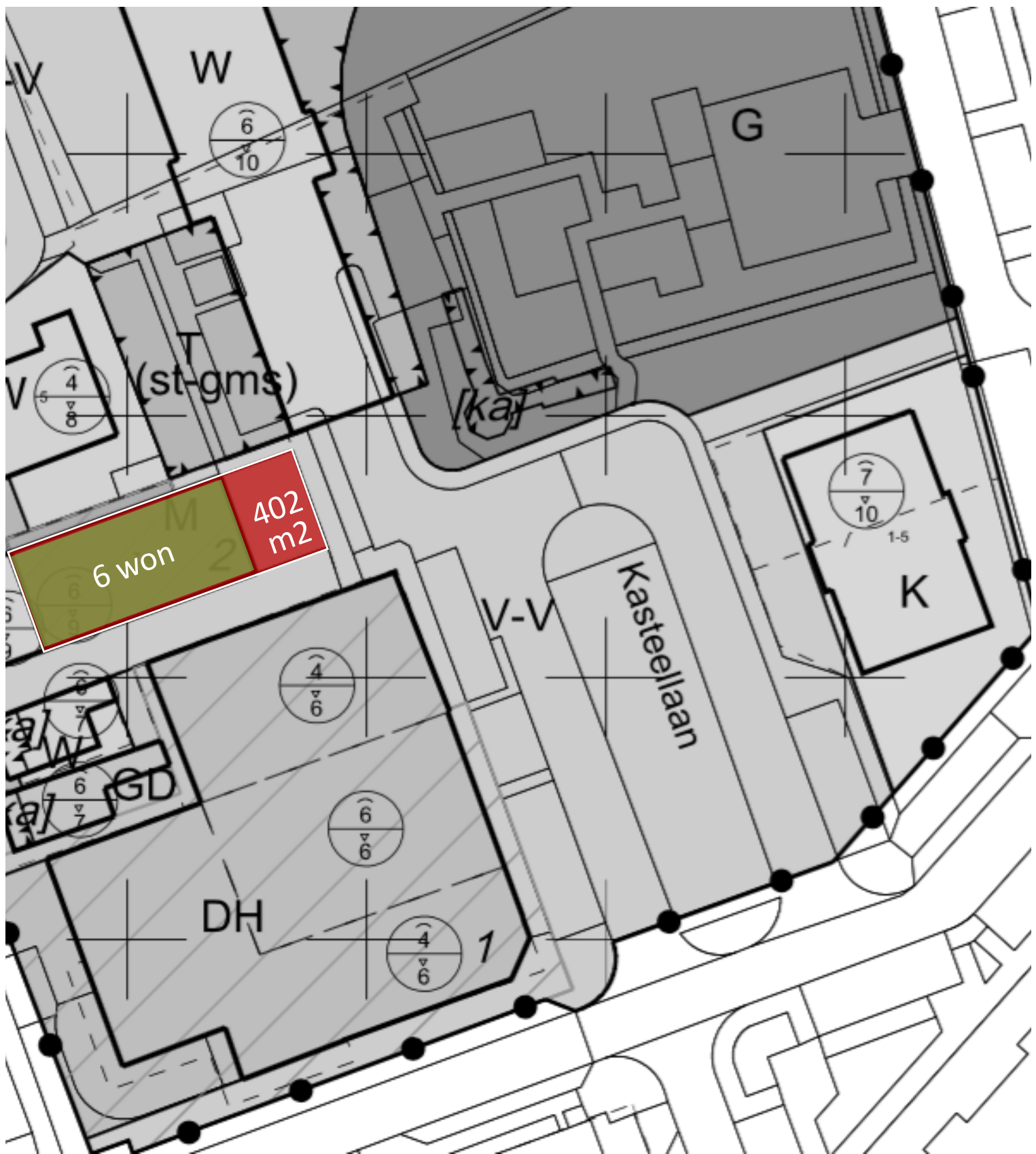
totaal 18 parkeerplaatsen:

- 2 dwarsparkeerplaatsen op particuliere grond voor openbaar gebruik ter plaatse van de te slopen aanbouw van het Jeugdhuis
- 10 dwarsparkeerplaatsen grotendeels op particuliere grond voor openbaar gebruik aan de westzijde van kantoorgebouw Keenenburg
- 4 langspaarkeerplaatsen op particuliere grond voor openbaar gebruik aan de oostzijde van kantoorgebouw Keenenburg

Toelichting nieuwe parkeerplaatsen

- De gemeentegrond ten noorden van kantoorgebouw Keenenburg is vrijgehouden van parkeerplaatsen omdat een dan benodigde parkeerweg conflicteert met de te ontwikkelen noordoost-zuidwest voetgangersdoorsteek tussen Kasteellaan en Keenenburgweg zoals opgenomen in de Structuurvisie.
- Aan de westzijde van kantoorgebouw Keenenburg is maximaal ruimte voor 10 dwarsparkeerplaatsen ten noorden van de bestaande 6 dwarsparkeerplaatsen. De parkeerplaatsen zijn grotendeels geprojecteerd op particuliere grond, maar ook deels op gemeentelijke grond. Voor aanleg van de parkeerplaatsen en het terugbrengen van het trottoir zullen nadere afspraken moeten worden gemaakt tussen betrokken partijen.
- Aan de oostzijde van kantoorgebouw Keenenburg is vanwege de aanwezige uitrit, goederenuitgang en achterdeur maximaal ruimte voor 2 langspaarkeerplaatsen ten noorden van de uitrit/uitgang en 2 langspaarkeerplaatsen ten zuiden van de uitrit/uitgang. De parkeerplaatsen zijn grotendeels geprojecteerd op particuliere grond, maar ook deels op gemeentelijke grond. Voor aanleg van de parkeerplaatsen en het terugbrengen van het trottoir zullen nadere afspraken moeten worden gemaakt tussen betrokken partijen.
- Er is geen rekening gehouden met eventuele extra openbare parkeerplaatsen op particuliere grond tegen de zuidzijde van het kantoorgebouw Keenenburg aangezien deze alleen te realiseren zijn als 3 bestaande openbare parkeerplaatsen op gemeentelijke grond worden verwijderd.
- Er is vooralsnog geen rekening gehouden met eventuele herinrichting van de openbare ruimte waarbij eventueel extra parkeerplaatsen voor openbaar gebruik op gemeentelijke grond kunnen worden gerealiseerd. Extra parkeerplaatsen op gemeentelijke grond kunnen niet aan één specifiek deelproject worden gekoppeld.

Deze wijzigingen in de autoverkeersaantrekkende functies en de wijzigingen in de parkeerplaatsen zijn in de volgende afbeeldingen weergegeven.



Deelproject Hof Keenenburg 3 (voormalig Jeugdhuis)

Wijzigingen autoverkeersaantrekkende functies:

1.000 te vervallen functie (met omvang)

10 nieuwe functie (met omvang)



Deelproject Hof Keenenburg 3 (voormalig Jeugdhuis)

Wijzigingen parkeerplaatsen:

10

te vervallen parkeerplaatsen (met aantal)

10

nieuwe parkeerplaatsen (met aantal)



8.3.8 Optopping Albert Heijn

Nieuwe functies

- 14 vrije sector huurappartementen (midden segment; 90-100 m²) door middel van een extra bouwlaag bovenop de supermarkt
- 4 sociale huurappartementen (50-60 m²) door middel van een extra bouwlaag bovenop de supermarkt

Te vervallen functies

- 1 woning Keenenburgweg huisnummer 11
- 1 woning Keenenburgweg huisnummer 13 (inclusief kapsalon)

Te vervallen parkeerplaatsen

- Geen te vervallen parkeerplaatsen

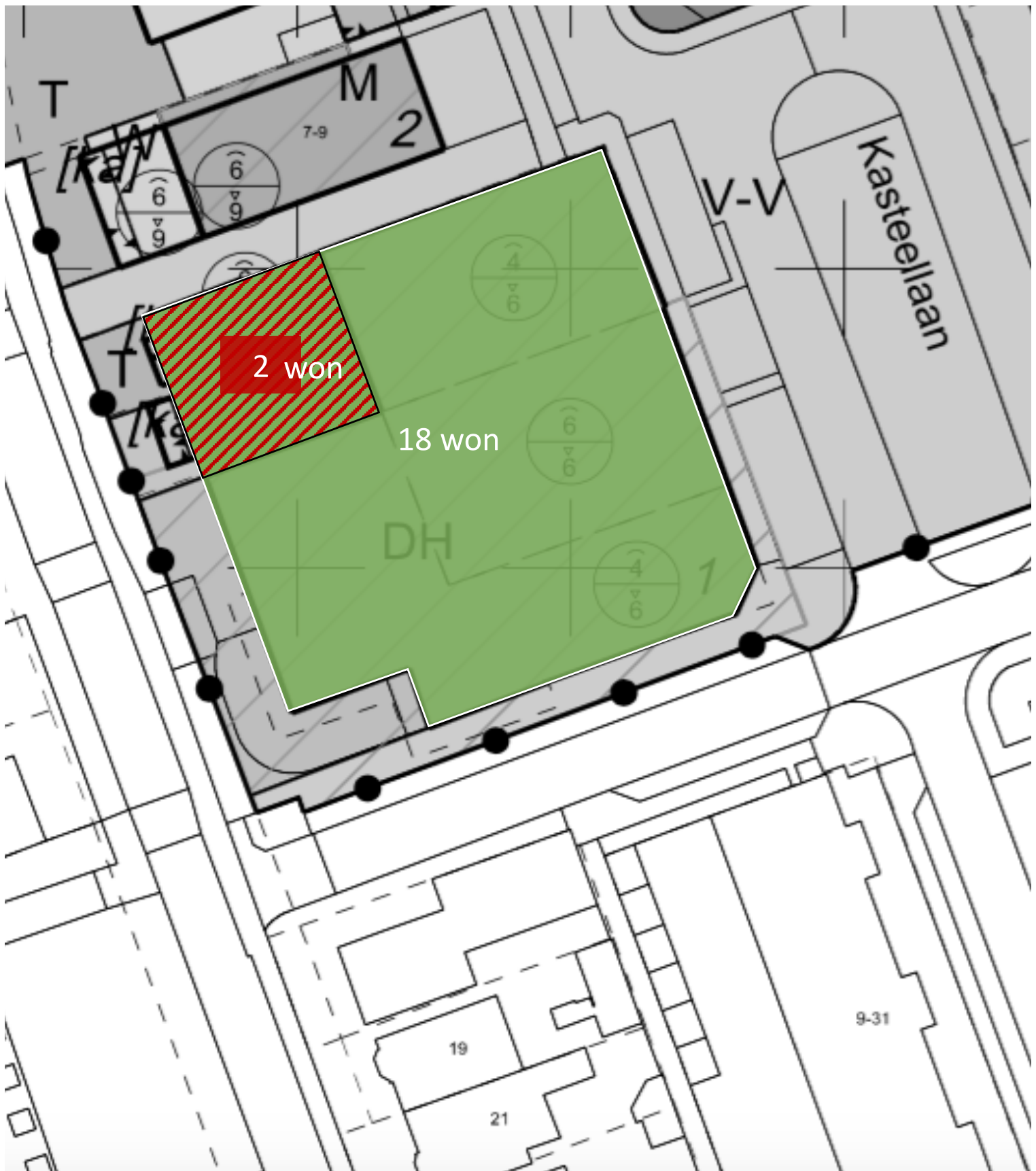
Nieuwe parkeerplaatsen

- Geen nieuwe parkeerplaatsen op particuliere grond.

Toelichting nieuwe parkeerplaatsen

- Er is vooralsnog geen rekening gehouden met eventuele herinrichting van de openbare ruimte waarbij eventueel extra parkeerplaatsen voor openbaar gebruik op gemeentelijke grond kunnen worden gerealiseerd. Extra parkeerplaatsen op gemeentelijke grond kunnen niet aan één specifiek deelproject worden gekoppeld.

Deze wijzigingen in de autoverkeersaantrekkende functies en de wijzigingen in de parkeerplaatsen zijn in de volgende afbeeldingen weergegeven.



Deelproject uitbreiding en optopping Albert Heijn

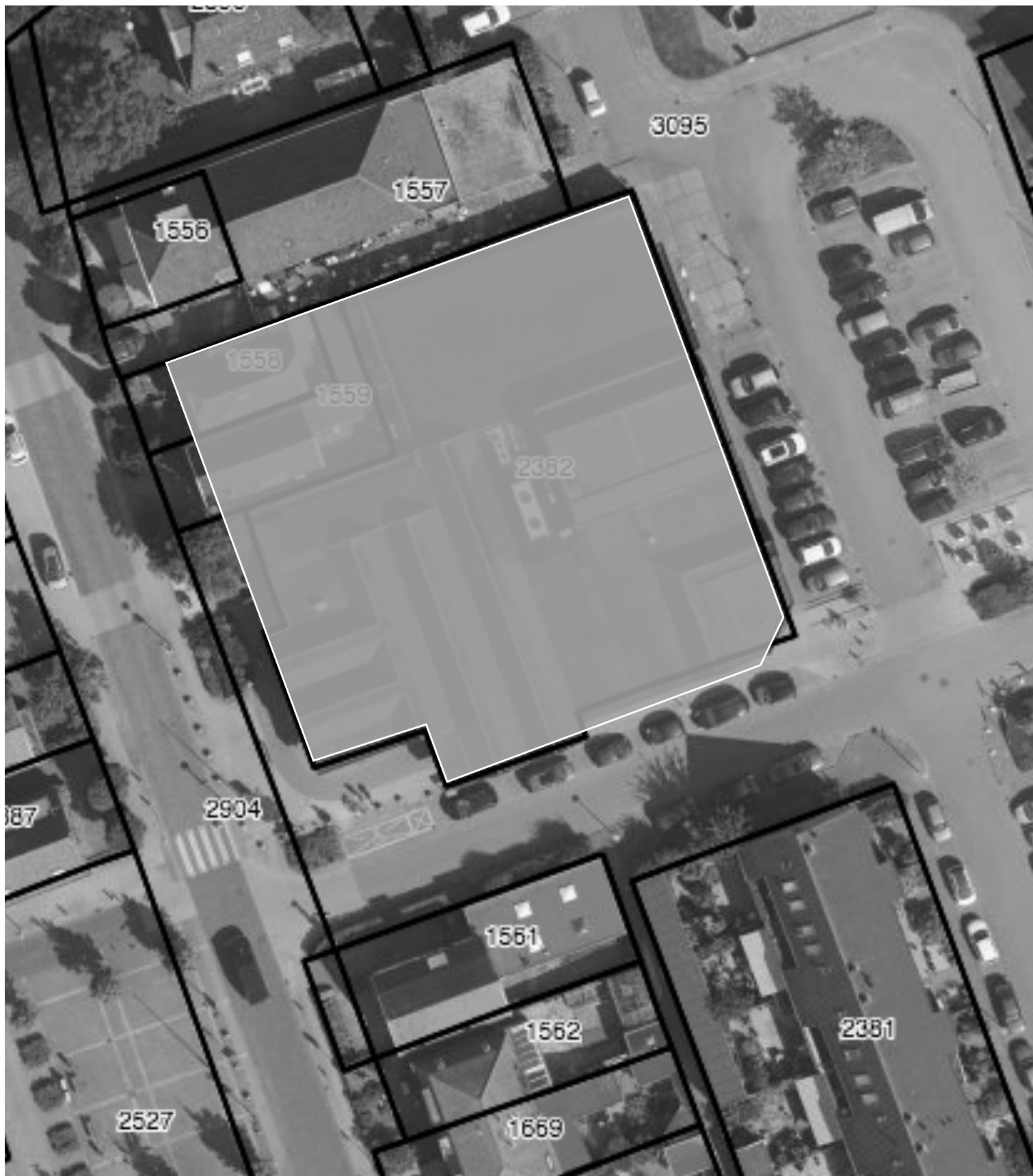
Wijzigingen autoverkeersaantrekkende functies:

1.000

te vervallen functie (met omvang)

10

nieuwe functie (met omvang)



Deelproject optopping Albert Heijn

Wijzigingen parkeerplaatsen:

10

te vervallen parkeerplaatsen (met aantal)

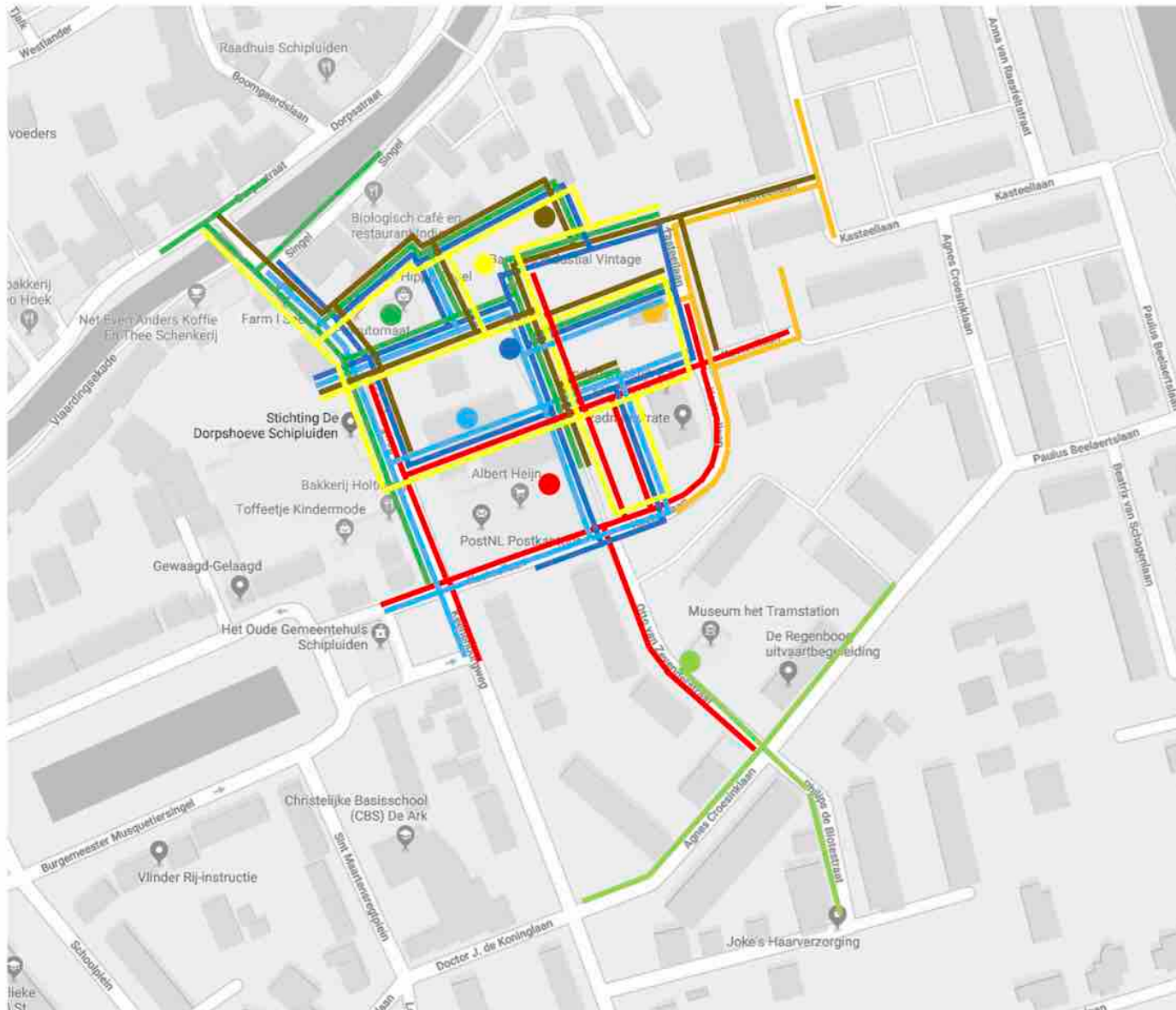
10

nieuwe parkeerplaatsen (met aantal)



8.4 Bijlage 4: Kaarten onderzoeksgebied op basis van loopafstanden





Acceptabele loopafstanden (100 m) op basis van het toekomstige voetgangersnetwerk vanuit elk deelproject:

- Hof Keenenburg 1a (blok Plaats)
- Hof Keenenburg 1b (blok Van Geel)
- Hof Keenenburg 1c (blok Kasteellaan)
- Hof Keenenburg 2 (Rabobankgebouw)
- Hof Keenenburg 3 (Jeugdhuis)
- optopping Albert Heijn
- uitbreiding Het Tramstation
- reconstructie kasteeltuin

**Onderzoeksgebied parkeren
deelprojecten centrum Schipluiden**





8.5 Bijlage 5: Gedetailleerde resultaten parkeeronderzoek op straat



							werkdag				koop	zaterdag		zondag
sectie	straatnaam	nadere aanduiding	type parkeerplaats	toegankelijkheid	eigendom	capaciteit	ochtend	middag	avond	nacht	avond	middag	avond	middag
1	Agnes Croesinklaan	wegvak inclusief parkeerterrein	6 langsparkeervakken + 20 dwarsparkeervakken op parkeerterrein	openbaar	gemeente	26	3	2	6	6	18	18	26	19
2	Agnes Croesinklaan		4 langsparkeervakken	openbaar	gemeente	4	4	4	4	4	4	3	4	4
3	Agnes Croesinklaan		6 langsparkeervakken	openbaar	gemeente	6	4	4	4	5	6	0	6	5
4	Philips de Blotestraat		11 langsparkeervakken op stoep	openbaar	gemeente	11	7	4	11	11	7	8	12	11
5	Otto van Zevenderstraat		9 dwarsparkeervakken + 5 langsparkeervakken	openbaar	gemeente	14	7	7	12	13	10	13	14	13
6	Keenenburgweg		geen parkeercapaciteit (parkeerverbod)	-	-	0	0	1	0	0	0	0	0	0
7	Kasteellaan		7 langsparkeervakken + 3 langsparkeervakken	openbaar	gemeente	10	6	8	5	4	5	8	6	6
8	Kasteellaan		6 dwarsparkeervakken	openbaar	gemeente	6	4	3	4	5	4	3	4	4
9	Burg Musquetiersingel		4 langsparkeren op de noordzijde rijbaan	openbaar	gemeente	4	3	2	3	0	3	2	3	0
10	Kasteellaan		7 dwarsparkeervakken + 3 langsparkeervakken	openbaar	gemeente	10	7	6	7	7	7	4	6	6
11	H.K. Pootplein		geen parkeercapaciteit	-	-	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12	H.K. Pootplein		7 dwarsparkeervakken + 7 dwarsparkeervakken	openbaar	gemeente	14	4	6	9	7	6	7	8	7
13	H.K. Pootplein		1 langsparkeren op de rijbaan oostzijde	openbaar	gemeente	1	0	0	0	1	1	1	0	0
14	H.K. Pootplein		geen parkeercapaciteit (parkeerverbod)	-	-	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15	Kasteellaan	parkeerterrein achter AH	van west naar oost 9 + 12 + 12 + 6 dwarsparkeervakken op parkeerterrein	openbaar	gemeente	39	19	18	17	9	5	22	12	15
16	Otto van Zevenderstraat		5 dwarsparkeervakken + 6 langsparkeervakken	openbaar	gemeente	11	6	6	8	9	8	9	8	10
17	H.K. Pootplein	straatje voor oude raadhuis	geen parkeercapaciteit	-	-	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18	Keenenburgweg	tussen H.K. Pootplein en parkeerterrein	7 langsparkeren op de westzijde rijbaan	openbaar	gemeente	7	2	2	5	4	6	5	6	4
19	Keenenburgweg		geen parkeercapaciteit	-	-	0	2	0	0	0	0	0	0	0
20	Keenenburgweg		5 langsparkeren op strook naast de rijbaan	openbaar	gemeente	5	4	6	2	0	1	2	1	1
21	Keenenburgweg		geen parkeercapaciteit (parkeerverbod, laad- en losplaats geldwagen pin-automaat)	-	Post	0	0	0	0	0	0	0	1	0
22	Keenenburgweg		3 schuine parkeervakken	openbaar	gemeente	3	4	4	5	3	1	1	3	2
23	Keenenburgweg		3 langsparkeervakken	openbaar	gemeente	3	0	3	2	1	2	3	3	3
24	Keenenburgweg		2 dwarsparkeervakken + 2 dwarsparkeren op ruimte buiten de rijbaan	openbaar	Post	4	2	4	3	4	3	4	4	3
25	Keenenburgweg		4 langsparkeervakken + 4 langsparkeervakken	openbaar	Post	8	7	7	4	6	7	6	7	7
26	Keenenburgweg		5 dwarsparkeervakken noordzijde + 3 dwarsparkeervakken zuidzijde	openbaar	4/5 toekomstig Post + 1/5 blijvend gemeente + 3 blijvend gemeente	8	3	6	8	6	6	6	7	4
27	Keenenburgweg		5 dwarsparkeervakken westzijde + 3 langsparkeren op oostzijde rijbaan	openbaar	toekomstig Post	8	2	4	4	4	3	8	7	0
28	Singel		4 langsparkeervakken + 2 langsparkeervakken	openbaar	gemeente	6	5	4	6	5	5	5	6	6
29	Singel	doorgang Singel - terrein achter kas	geen parkeercapaciteit (afgesloten voor voertuigen)	privé	particulier	0	0	0	0	0	0	0	0	0
30	Keenenburgweg	terrein achter kas	vrije ruimte	privé	Post	9	2	5	8	4	6	9	5	8
31	Kasteellaan		11 dwarsparkeervakken + 6 langsparkeervakken + 1 langsparkeren op rijbaan in hoek	openbaar	gemeente	18	7	4	9	10	9	14	13	18
32	Kasteellaan	kasteeltuin	6 dwarsparkeervakken + 6 dwarsparkeervakken	openbaar	gemeente	12	4	3	4	4	1	1	0	2
33	Willem v. Steenberchstraat		3 dwarsparkeervakken + 3 langsparkeren op de rijbaan	openbaar	gemeente	6	3	6	7	3	5	2	4	5
34	Kasteellaan		5 dwarsparkeervakken	openbaar	gemeente	5	1	1	3	7	4	4	5	5
35	Kasteellaan		3 dwarsparkeervakken + 3 langsparkeren op de rijbaan	openbaar	gemeente	6	1	0	2	4	3	3	4	1



8.6 Bijlage 6: Gedetailleerde parkeerbalansberekening per deelproject





8.6.1 Reconstructie kasteeltuin kasteel Keenenburg

functie		kental	werkdag				koop	zaterdag		zondag
type	omvang		ochtend	middag	avond	nacht	avond	middag	avond	middag
geen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
subtotaal			0	0	0	0	0	0	0	0
totaal			0	0	0	0	0	0	0	0

Tabel a: Parkeerbehoefte te vervallen bestaande functies

functie		kental	werkdag				koop	zaterdag		zondag
type	omvang		ochtend	middag	avond	nacht	avond	middag	avond	middag
geen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
subtotaal			0	0	0	0	0	0	0	0
totaal			0	0	0	0	0	0	0	0

Tabel b: Parkeerbehoefte nieuwe functies

		werkdag				koop	zaterdag		zondag
		ochtend	middag	avond	nacht	avond	middag	avond	middag
p-behoefte nieuwe functies		0	0	0	0	0	0	0	0
-/ p-behoefte te vervallen functies		0	0	0	0	0	0	0	0
netto extra parkeerbehoefte		0	0	0	0	0	0	0	0

Tabel c: Netto extra parkeerbehoefte (b. parkeerbehoefte nieuwe functies – a. parkeerbehoefte te vervallen bestaande functies)



	werkdag				koop	zaterdag		zondag
	ochtend	middag	avond	nacht	avond	middag	avond	middag
parkeerplaatsen in kasteeltuin	4	3	4	4	1	1	0	2
totaal	4	3	4	4	1	1	0	2

Tabel d: Aantal te vervallen parkeerplaatsen op grond in directe omgeving

	werkdag				koop	Zaterdag		zondag
	ochtend	middag	avond	nacht	avond	middag	Avond	middag
netto extra parkeerbehoefte	0	0	0	0	0	0	0	0
totaal te vervallen p-plaatsen	4	3	4	4	1	1	0	2
te realiseren parkeerplaatsen	4	3	4	4	1	1	0	2

Tabel e: Totaal aantal te realiseren parkeerplaatsen (c. netto extra parkeerbehoefte + d. aantal te vervallen parkeerplaatsen)

	werkdag				koop	zaterdag		zondag
	ochtend	middag	avond	nacht	avond	middag	avond	middag
geen	0	0	0	0	0	0	0	0
totaal gepland	0	0	0	0	0	0	0	0

Tabel f: Aantal voorlopig geplande nieuwe parkeerplaatsen op particuliere grond in directe omgeving

	werkdag				koop	zaterdag		zondag
	ochtend	middag	avond	nacht	avond	middag	avond	middag
-/- te realiseren parkeerplaatsen	4	3	4	4	1	1	0	2
voorlopig geplande p-plaatsen	0	0	0	0	0	0	0	0
tekort/overschot p-plaatsen	-4	-3	-4	-4	-1	-1	0	-2

Tabel g: Voorlopig tekort(-)/overschot(+) parkeerplaatsen (e. totaal aantal te realiseren parkeerplaatsen – f. aantal voorlopig geplande nieuwe parkeerplaatsen)

Conclusie

Het opheffen van het parkeerterrein leidt afhankelijk van het moment van de week tot maximaal 4 auto's die in de omgeving gaan parkeren. Afhankelijk van het moment van de week moet dus nog voor 0 tot 4 parkeerplaatsen een oplossing buiten dit deelproject worden gevonden.

De gemeente is verantwoordelijk voor het oplossen van de tekorten.



8.6.2 Uitbreiding museum Het Tramstation

functie		kental	werkdag				koop	zaterdag		zondag
type	omvang		ochtend	middag	avond	nacht	avond	middag	avond	middag
geen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
subtotaal			0	0	0	0	0	0	0	0
totaal			0	0	0	0	0	0	0	0

Tabel a: Parkeerbehoefte te vervallen bestaande functies

functie		kental	werkdag				koop	zaterdag		zondag
type	omvang		ochtend	middag	avond	nacht	avond	middag	avond	middag
museum	26,2 m2	0,7/100m2	20%	45%	0%	0%	0%	100%	0%	90%
subtotaal			0,1	0,1	0	0	0	0,2	0	0,2
totaal			0,1	0,1	0	0	0	0,2	0	0,2

Tabel b: Parkeerbehoefte nieuwe functies

		werkdag				koop	zaterdag		zondag
		ochtend	middag	avond	nacht	avond	middag	avond	middag
p-behoefte nieuwe functies		0,1	0,1	0	0	0	0,2	0	0,2
-/- p-behoefte te vervallen functies		0	0	0	0	0	0	0	0,2
netto extra parkeerbehoefte		0,1	0,1	0	0	0	0,2	0	0,2

Tabel c: Netto extra parkeerbehoefte (b. parkeerbehoefte nieuwe functies – a. parkeerbehoefte te vervallen bestaande functies)



	werkdag				koop	zaterdag		zondag
	ochtend	middag	avond	nacht	avond	middag	avond	middag
geen	0	0	0	0	0	0	0	0
totaal	0	0	0	0	0	0	0	0

Tabel d: Aantal te vervallen parkeerplaatsen in directe omgeving

	werkdag				koop	zaterdag		zondag
	ochtend	middag	avond	nacht	avond	middag	avond	middag
netto extra parkeerbehoefte	0,1	0,1	0	0	0	0,2	0	0,2
totaal te vervallen p-plaatsen	0	0	0	0	0	0	0	0
te realiseren parkeerplaatsen	0,1	0,1	0	0	0	0,2	0	0,2

Tabel e: Totaal aantal te realiseren parkeerplaatsen (c. netto extra parkeerbehoefte + d. aantal te vervallen parkeerplaatsen)

	werkdag				koop	zaterdag		zondag
	ochtend	middag	avond	nacht	avond	middag	avond	middag
geen	0	0	0	0	0	0	0	0
totaal gepland	0	0	0	0	0	0	0	0

Tabel f: Aantal voorlopig geplande nieuwe parkeerplaatsen op particuliere grond in directe omgeving

	werkdag				koop	zaterdag		zondag
	ochtend	middag	avond	nacht	avond	middag	avond	middag
-/- te realiseren parkeerplaatsen	0,1	0,1	0	0	0	0,2	0	0,2
voorlopig geplande p-plaatsen	0	0	0	0	0	0	0	0
tekort/overschot p-plaatsen	-0,1	-0,1	0	0	0	-0,2	0	-0,2

Tabel g: Voorlopig tekort(-)/overschot(+) parkeerplaatsen (e. totaal aantal te realiseren parkeerplaatsen – f. aantal voorlopig geplande nieuwe parkeerplaatsen)

Conclusie

Het maximale tekort bedraagt 0,2 parkeerplaats. In de Nota Parkeernormen 2012 staat in paragraaf 4.5.1: 'Voor verbouwplannen waarbij het verschil tussen de parkeerbehoefte van de oude functie en de nieuwe functie 2 parkeerplaatsen of kleiner is, verleent het college vrijstelling van de parkeereis.'

In dit geval hoeft dus voor de uitbreiding van het museum geen extra parkeercapaciteit te worden gerealiseerd.



8.6.3 Hof Keenenburg 1a (west, noordelijk deel, blok Plaats)

functie		kental	werkdag				koop	zaterdag		zondag
type	omvang		ochtend	middag	avond	nacht	avond	middag	avond	middag
kas	1290 m2	0,6 / 100m2	100%	100%	5%	0%	5%	0%	0%	0%
subtotaal			7,8	7,8	0,4	0	0,4	0	0	0
shop	75 m2	3,5 / 100m2	30%	60%	10%	0%	75%	100%	0%	0%
subtotaal			0,8	1,6	0,3	0	2,0	2,7	0	0
schuur	70 m2	0,6 / 100m2	100%	100%	5%	0%	5%	0%	0%	0%
subtotaal			0,5	0,5	0,1	0	0,1	0	0	0
totaal			9,1	9,9	0,7	0	2,4	2,7	0	0

Tabel a: Parkeerbehoefte te vervallen bestande functies

functie		kental	werkdag				koop	zaterdag		zondag
type	omvang		ochtend	middag	avond	nacht	avond	middag	avond	middag
woning	15	1,2 / won (bewoners)	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
		0,3 / won (bezoekers)	10%	20%	80%	0%	70%	60%	100%	70%
subtotaal			9,0	9,0	16,2	18,0	14,4	10,8	14,4	12,6
			0,5	0,9	3,6	0	3,2	2,7	4,5	3,2
totaal			9,5	9,9	19,8	18	17,6	13,5	18,9	15,8

Tabel b: Parkeerbehoefte nieuwe functies

	werkdag				koop	zaterdag		zondag
	ochtend	middag	avond	nacht	avond	middag	avond	middag
P-behoefte nieuwe functies	9,5	9,9	19,8	18	17,6	13,5	18,9	15,8
-/- P-behoefte te vervallen functies	9,1	9,9	0,7	0	2,4	2,7	0	0
netto extra parkeerbehoefte	0,4	0	19,1	18	15,2	10,8	18,9	15,8

Tabel c: Netto extra parkeerbehoefte (b. parkeerbehoefte nieuwe functies – a. parkeerbehoefte te vervallen bestaande functies)



	werkdag				koop	zaterdag		zondag
	ochtend	middag	avond	nacht	avond	middag	avond	middag
terrein ten noorden van kas	2	5	8	4	6	9	5	8
totaal	2	5	8	4	6	9	5	8

Tabel d: Aantal te vervallen parkeerplaatsen in directe omgeving

	werkdag				koop	zaterdag		zondag
	ochtend	middag	avond	nacht	avond	middag	avond	middag
netto extra parkeerbehoefte	0,4	0	19,1	18	15,2	10,8	18,9	15,8
totaal te vervallen P-plaatsen	2	5	8	4	6	9	5	8
te realiseren parkeerplaatsen	2,4	5,0	27,1	22	21,2	19,8	23,9	23,8

Tabel e: Totaal aantal te realiseren parkeerplaatsen (c. netto extra parkeerbehoefte + d. aantal te vervallen parkeerplaatsen)

	werkdag				koop	zaterdag		zondag
	ochtend	middag	avond	nacht	avond	middag	avond	middag
ten westen van bouwblok	11	11	11	11	11	11	11	11
totaal gepland	11	11	11	11	11	11	11	11

Tabel f: Aantal voorlopig geplande nieuwe parkeerplaatsen op particuliere grond in directe omgeving

	werkdag				koop	zaterdag		zondag
	ochtend	middag	avond	nacht	avond	middag	avond	middag
-/- te realiseren parkeerplaatsen	2,4	5,0	27,1	22	21,2	19,8	23,9	23,8
voorlopig geplande P-plaatsen	11	11	11	11	11	11	11	11
tekort/overschot P-plaatsen	+8,6	+6,0	-16,1	-11,0	-10,2	-8,8	-12,9	-12,8

Tabel g: Voorlopig tekort(-)/overschot(+) parkeerplaatsen (e. totaal aantal te realiseren parkeerplaatsen – f. aantal voorlopig geplande nieuwe parkeerplaatsen)

Conclusie

Afhankelijk van het moment van de week leidt dit deelproject dus tot een overschot van 8 parkeerplaatsen of een tekort van 16 parkeerplaatsen. Afhankelijk van het moment van de week moet er dus nog voor 0 tot 16 parkeerplaatsen een oplossing buiten dit deelproject worden gevonden.

De initiatiefnemer is verantwoordelijk voor de resterende tekorten.



8.6.4 Hof Keenenburg 1b (west, zuidelijk deel, blok Van Geel)

functie		kental	werkdag				koop	zaterdag		zondag
type	omvang		ochtend	middag	avond	nacht	avond	middag	avond	middag
geen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
totaal			0	0	0	0	0	0	0	0

Tabel a: Parkeerbehoefte te vervallen bestaande functies

functie		kental	werkdag				koop	zaterdag		zondag
type	omvang		ochtend	middag	avond	nacht	avond	middag	avond	middag
woning	8	1,2 / won (bewoners)	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
		0,3 / won (bezoekers)	10%	20%	80%	0%	70%	60%	100%	70%
subtotaal			4,8	4,8	8,6	9,6	7,7	5,8	7,7	6,7
			0,2	0,5	1,9	0	1,7	1,4	2,4	1,7
totaal			5,0	5,3	10,5	9,6	9,4	7,2	10,1	8,4

Tabel b: Parkeerbehoefte nieuwe functies

	werkdag				koop	zaterdag		zondag
	ochtend	middag	avond	nacht	avond	middag	avond	middag
p-behoefte nieuwe functies	5,0	5,3	10,5	9,6	9,4	7,2	10,1	8,4
-/- p-behoefte te vervallen functies	0	0	0	0	0	0	0	0
netto extra parkeerbehoefte	5,0	5,3	10,5	9,6	9,4	7,2	10,1	8,4

Tabel c: Netto extra parkeerbehoefte (b. parkeerbehoefte nieuwe functies – a. parkeerbehoefte te vervallen bestaande functies)



	werkdag				koop	zaterdag		zondag
	ochtend	middag	avond	nacht	avond	middag	avond	middag
ter plaatse van blok Van Geel	5	5	5	5	5	5	5	5
ter plaatse van tuin westkant	5	5	5	5	5	5	5	5
ter plaatse van tuin oostkant	3	3	3	3	3	3	3	3
achter Jeugdhuis	3	3	3	3	3	3	3	3
totaal	16	16	16	16	16	16	16	16

Tabel d: Aantal te vervallen parkeerplaatsen in directe omgeving

	werkdag				koop	zaterdag		zondag
	ochtend	middag	avond	nacht	avond	middag	avond	middag
netto extra parkeerbehoefte	5,0	5,3	10,5	9,6	9,4	7,2	10,1	8,4
totaal te vervallen p-plaatsen	16	16	16	16	16	16	16	16
te realiseren parkeerplaatsen	21,0	21,3	26,5	25,6	25,4	23,2	26,1	24,4

Tabel e: Totaal aantal te realiseren parkeerplaatsen (c. netto extra parkeerbehoefte + d. aantal te vervallen parkeerplaatsen)

	werkdag				koop	zaterdag		zondag
	ochtend	middag	avond	nacht	avond	middag	avond	middag
ten zuiden van blok Van Geel	4	4	4	4	4	4	4	4
totaal gepland	4	4	4	4	4	4	4	4

Tabel f: Aantal voorlopig geplande nieuwe parkeerplaatsen op particuliere grond in directe omgeving

	werkdag				koop	zaterdag		zondag
	ochtend	middag	avond	nacht	avond	middag	avond	middag
-/- te realiseren parkeerplaatsen	21,0	21,3	26,5	25,6	25,4	23,2	26,1	24,4
voorlopig geplande p-plaatsen	4	4	4	4	4	4	4	4
tekort/overschot p-plaatsen	-17,0	-17,3	-22,5	-21,6	-21,4	-19,2	-22,1	-20,4

Tabel g: Voorlopig tekort(-)/overschot(+) parkeerplaatsen (e. totaal aantal te realiseren parkeerplaatsen – f. aantal voorlopig geplande nieuwe parkeerplaatsen)

Conclusie

Afhankelijk van het moment van de week leidt dit deelproject dus tot een tekort van 17 tot 23 parkeerplaatsen. Afhankelijk van het moment van de week moet er dus nog voor 17 tot 23 parkeerplaatsen een oplossing buiten dit deelproject worden gevonden.

Dit tekort kan deels aan de gemeente en deels aan de initiatiefnemer worden toegerekend.

De gemeente is verantwoordelijk voor de 16 te vervallen parkeerplaatsen (12 openbare parkeerplaatsen op toekomstig particuliere grond + 4 openbare parkeerplaatsen op blijvend gemeentelijke grond). De initiatiefnemer is verantwoordelijk voor de resterende tekorten.



8.6.5 Hof Keenenburg 1c (oost, blok Kasteellaan)

functie		kental	werkdag				koop	zaterdag		zondag
type	omvang		ochtend	middag	avond	nacht	avond	middag	avond	middag
geen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
totaal			0	0	0	0	0	0	0	0

Tabel a: Parkeerbehoefte te vervallen bestaande functies

functie		kental	werkdag				koop	zaterdag		zondag
type	omvang		ochtend	middag	avond	nacht	avond	middag	avond	middag
woning	4	1,2 / won (bewoners)	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
		0,3 / won (bezoekers)	10%	20%	80%	0%	70%	60%	100%	70%
subtotaal			2,4	2,4	4,3	4,8	3,8	2,9	3,8	3,4
			0,1	0,3	1,0	0	0,8	0,7	1,2	0,9
totaal			2,5	2,6	5,3	4,8	4,6	3,6	5,0	4,2

Tabel b: Parkeerbehoefte nieuwe functies

	werkdag				koop	zaterdag		zondag
	ochtend	middag	avond	nacht	avond	middag	avond	middag
p-behoefte nieuwe functies	2,5	2,6	5,3	4,8	4,6	3,6	5,0	4,2
-/- p-behoefte te vervallen functies	0	0	0	0	0	0	0	0
netto extra parkeerbehoefte	2,5	2,6	5,3	4,8	4,6	3,6	5,0	4,2

Tabel c: Netto extra parkeerbehoefte (b. parkeerbehoefte nieuwe functies – a. parkeerbehoefte te vervallen bestaande functies)



	werkdag				koop	zaterdag		zondag
	ochtend	middag	avond	nacht	avond	middag	avond	middag
geen	0	0	0	0	0	0	0	0
totaal	0	0	0	0	0	0	0	0

Tabel d: Aantal te vervallen parkeerplaatsen in directe omgeving

	werkdag				koop	zaterdag		zondag
	ochtend	middag	avond	nacht	avond	middag	avond	middag
netto extra parkeerbehoefte	2,5	2,6	5,3	4,8	4,6	3,6	5,0	4,2
totaal te vervallen p-plaatsen	0	0	0	0	0	0	0	0
te realiseren parkeerplaatsen	2,5	2,6	5,3	4,8	4,6	3,6	5,0	4,2

Tabel e: Totaal aantal te realiseren parkeerplaatsen (c. netto extra parkeerbehoefte + d. aantal te vervallen parkeerplaatsen)

	werkdag				koop	zaterdag		zondag
	ochtend	middag	avond	nacht	avond	middag	avond	middag
ten oosten van bouwblok	9	9	9	9	9	9	9	9
totaal gepland	9	9	9	9	9	9	9	9

Tabel f: Aantal voorlopig geplande nieuwe parkeerplaatsen op particuliere grond in directe omgeving

	werkdag				koop	zaterdag		zondag
	ochtend	middag	avond	nacht	avond	middag	avond	middag
-/- te realiseren parkeerplaatsen	2,5	2,6	5,3	4,8	4,6	3,6	5,0	4,2
voorlopig geplande p-plaatsen	9	9	9	9	9	9	9	9
tekort/overschot p-plaatsen	+6,5	+6,4	+3,7	+4,2	+4,4	+5,4	+4,0	+4,8

Tabel g: Voorlopig tekort(-)/overschot(+) parkeerplaatsen (e. totaal aantal te realiseren parkeerplaatsen – f. aantal voorlopig geplande nieuwe parkeerplaatsen)

Conclusie

Binnen dit deelproject is dus sprake van een parkeeroverschot. Wellicht kan dit overschot worden gebruikt ter compensatie van parkeertekorten in andere deelprojecten.



8.6.6 Hof Keenenburg 2 (voormalig Rabobankgebouw)

functie		kental	werkdag				koop	zaterdag		zondag
type	omvang		ochtend	middag	avond	nacht	avond	middag	avond	middag
opslag	160 m2	0,6 / 100m2	30%	60%	10%	0%	75%	100%	0%	0%
totaal			0,3	0,6	0,1	0	0,8	1,0	0	0

Tabel a: Parkeerbehoefte te vervallen bestaande functies

functie		kental	werkdag				koop	zaterdag		zondag
type	omvang		ochtend	middag	avond	nacht	avond	middag	avond	middag
woning	2	1,2 / won (bewoners)	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
		0,3 / won (bezoekers)	10%	20%	80%	0%	70%	60%	100%	70%
subtotaal			1,2 0,1	1,2 0,1	2,2 0,5	2,4 0	1,9 0,4	1,4 0,4	1,9 0,6	1,7 0,4
totaal			1,3	1,3	2,7	2,4	2,3	1,8	2,5	2,1

Tabel b: Parkeerbehoefte nieuwe functies

	werkdag				koop	zaterdag		zondag
	ochtend	middag	avond	nacht	avond	middag	avond	middag
p-behoefte nieuwe functies	1,3	1,3	2,7	2,4	2,3	1,8	2,5	2,1
-/- p-behoefte te vervallen functies	0,3	0,6	0,1	0	0,8	1,0	0	0
netto extra parkeerbehoefte	1,0	0,7	2,6	2,4	1,5	0,8	2,5	2,1

Tabel c: Netto extra parkeerbehoefte (b. parkeerbehoefte nieuwe functies – a. parkeerbehoefte te vervallen bestaande functies)



	werkdag				koop	zaterdag		zondag
	ochtend	middag	avond	nacht	avond	middag	avond	middag
langspaarkeerplaatsen zijde kas	4	4	4	4	4	4	4	4
langspaarkeerplaatsen zijde Rabobank	4	4	4	4	4	4	4	4
totaal	8	8	8	8	8	8	8	8

Tabel d: Aantal te vervallen parkeerplaatsen in directe omgeving

	werkdag				koop	zaterdag		zondag
	ochtend	middag	avond	nacht	avond	middag	avond	middag
netto extra parkeerbehoefte	1,0	0,7	2,6	2,4	1,5	0,8	2,5	2,1
totaal te vervallen p-plaatsen	8	8	8	8	8	8	8	8
te realiseren parkeerplaatsen	9,0	8,7	10,6	10,4	9,5	8,8	10,5	10,1

Tabel e: Totaal aantal te realiseren parkeerplaatsen (c. netto extra parkeerbehoefte + d. aantal te vervallen parkeerplaatsen)

	werkdag				koop	zaterdag		zondag
	ochtend	middag	avond	nacht	avond	middag	avond	middag
dwarsparkeerplaatsen zijde Rabobank	8	8	8	8	8	8	8	8
totaal gepland	8	8	8	8	8	8	8	8

Tabel f: Aantal voorlopig geplande nieuwe parkeerplaatsen op particuliere grond in directe omgeving

	werkdag				koop	zaterdag		zondag
	ochtend	middag	avond	nacht	avond	middag	avond	middag
-/- te realiseren parkeerplaatsen	9,0	8,7	10,6	10,4	9,5	8,8	10,5	10,1
voorlopig geplande p-plaatsen	8	8	8	8	8	8	8	8
tekort/overschot p-plaatsen	-1,0	-0,7	-2,6	-2,4	-1,5	-0,8	-2,5	-2,1

Tabel g: Voorlopig tekort(-)/overschot(+) parkeerplaatsen (e. totaal aantal te realiseren parkeerplaatsen – f. aantal voorlopig geplande nieuwe parkeerplaatsen)

Conclusie

Afhankelijk van het moment van de week leidt dit deelproject dus tot een tekort van 1 tot 3 parkeerplaatsen. Afhankelijk van het moment van de week moet er dus nog voor 1 tot 3 parkeerplaatsen een oplossing buiten dit deelproject worden gevonden.

De initiatiefnemer is verantwoordelijk voor de resterende tekorten.



8.6.7 Hof Keenenburg 3 (Jeugdhuis)

functie		kental	werkdag				koop	zaterdag		zondag
type	omvang		ochtend	middag	avond	nacht	avond	middag	avond	middag
kring-loop-winkel	402 m2	0,6 / 100 m2	100%	100%	5%	0%	5%	0%	0%	0%
totaal			2,5	2,5	0,1	0	0,1	0	0	0

Tabel a: Parkeerbehoefte te vervallen bestaande functies

functie		kental	werkdag				koop	zaterdag		zondag
type	omvang		ochtend	middag	avond	nacht	avond	middag	avond	middag
woning	6	1,2 / won (bewoners)	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
		0,3 / won (bezoekers)	10%	20%	80%	0%	70%	60%	100%	70%
subtotaal			3,6	3,6	6,5	7,2	5,8	4,3	5,8	5
			0,2	0,4	1,4	0	1,3	1,1	1,8	1,3
totaal			3,8	4	7,9	7,2	7,1	5,4	7,6	6,3

Tabel b: Parkeerbehoefte nieuwe functies

	werkdag				koop	zaterdag		zondag
	ochtend	middag	avond	nacht	avond	middag	avond	middag
p-behoefte nieuwe functies	3,8	4,0	7,9	7,2	7,1	5,4	7,6	6,3
-/- p-behoefte te vervallen functies	2,5	2,5	0,1	0	0,1	0	0	0
netto extra parkeerbehoefte	1,3	1,5	7,8	7,2	7,0	5,4	7,6	6,3

Tabel c: Netto extra parkeerbehoefte (b. parkeerbehoefte nieuwe functies – a. parkeerbehoefte te vervallen bestaande functies)



	werkdag				koop	zaterdag		zondag
	ochtend	middag	avond	nacht	avond	middag	avond	middag
geen	0	0	0	0	0	0	0	0
totaal	0	0	0	0	0	0	0	0

Tabel d: Aantal te vervallen parkeerplaatsen in directe omgeving

	werkdag				koop	zaterdag		zondag
	ochtend	middag	avond	nacht	avond	middag	avond	middag
netto extra parkeerbehoefte	1,3	1,5	7,8	7,2	7,0	5,4	7,6	6,3
totaal te vervallen p-plaatsen	0	0	0	0	0	0	0	0
te realiseren parkeerplaatsen	1,3	1,5	7,8	7,2	7,0	5,4	7,6	6,3

Tabel e: Totaal aantal te realiseren parkeerplaatsen (c. netto extra parkeerbehoefte + d. aantal te vervallen parkeerplaatsen)

	werkdag				koop	zaterdag		zondag
	ochtend	middag	avond	nacht	avond	middag	avond	middag
ter plaatse van te slopen aanbouw	2	2	2	2	2	2	2	2
westkant kantoorpand Keenenburg	10	10	10	10	10	10	10	10
oostkant kantoorpand Keenenburg	2	2	2	2	2	2	2	2
oostkant kantoorpand Keenenburg	2	2	2	2	2	2	2	2
totaal gepland	16	16	16	16	16	16	16	16

Tabel f: Aantal voorlopig geplande nieuwe parkeerplaatsen op particuliere grond in directe omgeving

	werkdag				koop	zaterdag		zondag
	ochtend	middag	avond	nacht	avond	middag	avond	middag
-/- te realiseren parkeerplaatsen	1,3	1,5	7,8	7,2	7,0	5,4	7,6	6,3
voorlopig geplande p-plaatsen	16	16	16	16	16	16	16	16
tekort/overschot p-plaatsen	+14,7	+14,5	+8,2	+8,8	+9,0	+10,6	+8,4	+9,7

Tabel g: Voorlopig tekort(-)/overschot(+) parkeerplaatsen (e. totaal aantal te realiseren parkeerplaatsen – f. aantal voorlopig geplande nieuwe parkeerplaatsen)

Conclusie

Binnen dit deelproject is dus sprake van een parkeeroverschot. Wellicht kan dit overschot worden gebruikt ter compensatie van parkeertekorten in andere deelprojecten.



8.6.8 Optopping Albert Heijn

functie		kental	werkdag				koop	zaterdag		zondag
type	omvang		ochtend	middag	avond	nacht		middag	avond	
woningen	2	1,2 / won (bewoners)	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
		0,3 / won (bezoekers)	10%	20%	80%	0%	70%	60%	100%	70%
subtotaal			1,2	1,2	2,2	2,4	1,9	1,4	1,9	1,7
			0,1	0,1	0,5	0	0,4	0,4	0,6	0,4
totaal			1,3	1,3	2,7	2,4	2,3	1,8	2,5	2,1

Tabel a: Parkeerbehoefte te vervallen bestaande functies

functie		kental	werkdag				koop	zaterdag		zondag
type	omvang		ochtend	middag	avond	nacht		middag	avond	
woningen	18	1,2 / won (bewoners)	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
		0,3 / won (bezoek)	10%	20%	80%	0%	70%	60%	100%	70%
subtotaal			10,8	10,8	19,4	21,6	17,3	13,0	17,3	15,1
			0,5	1,1	4,3	0	3,8	3,2	5,4	3,8
totaal			11,3	11,9	23,7	21,6	21,1	16,2	22,7	18,9

Tabel b: Parkeerbehoefte nieuwe functies

		werkdag				koop	zaterdag		zondag
		ochtend	middag	avond	nacht		middag	avond	
p-behoefte nieuwe functies		11,3	11,9	23,7	21,6	21,1	16,2	22,7	18,9
-/- p-behoefte te vervallen functies		1,3	1,3	2,7	2,4	2,3	1,8	2,5	2,1
netto extra parkeerbehoefte		10,0	10,6	21,0	19,2	18,8	14,4	20,2	16,8

Tabel c: Netto extra parkeerbehoefte (b. parkeerbehoefte nieuwe functies – a. parkeerbehoefte te vervallen bestaande functies)



	werkdag				koop	zaterdag		zondag
	ochtend	middag	avond	nacht	avond	middag	avond	middag
geen	0	0	0	0	0	0	0	0
totaal	0	0	0	0	0	0	0	0

Tabel d: Aantal te vervallen parkeerplaatsen in directe omgeving

	werkdag				koop	zaterdag		zondag
	ochtend	middag	avond	nacht	avond	middag	avond	middag
netto extra parkeerbehoefte	10,0	10,6	21,0	19,2	18,8	14,4	20,2	16,8
totaal te vervallen p-plaatsen	0	0	0	0	0	0	0	0
te realiseren parkeerplaatsen	10,0	10,6	21,0	19,2	18,8	14,4	20,2	16,8

Tabel e: Totaal aantal te realiseren parkeerplaatsen (c. netto extra parkeerbehoefte + d. aantal te vervallen parkeerplaatsen)

	werkdag				koop	zaterdag		zondag
	ochtend	middag	avond	nacht	avond	middag	avond	middag
geen	0	0	0	0	0	0	0	0
totaal gepland	0	0	0	0	0	0	0	0

Tabel f: Aantal voorlopig geplande nieuwe parkeerplaatsen op particuliere grond in directe omgeving

	werkdag				koop	zaterdag		zondag
	ochtend	middag	avond	nacht	avond	middag	avond	middag
-/- te realiseren parkeerplaatsen	10,0	10,6	21,0	19,2	18,8	14,4	20,2	16,8
voorlopig geplande p-plaatsen	0	0	0	0	0	0	0	0
tekort/overschot p-plaatsen	-10,0	-10,6	-21,0	-19,2	-18,8	-14,4	-20,2	-16,8

Tabel g: Voorlopig tekort(-)/overschot(+) parkeerplaatsen (e. totaal aantal te realiseren parkeerplaatsen – f. aantal voorlopig geplande nieuwe parkeerplaatsen)

Conclusie

Afhankelijk van het moment van de week leidt dit deelproject dus tot een tekort van 10 tot 21 parkeerplaatsen. Afhankelijk van het moment van de week moet er dus nog voor 10 tot 21 parkeerplaatsen een oplossing buiten dit deelproject worden gevonden.

De initiatiefnemer is verantwoordelijk voor de resterende tekorten.

