

Parkeren Hoge Mors

In deze memo wordt de methode waarop Leiden parkeerdruk meet uitgelegd en wordt de situatie in de Hoge Mors toegelicht.

De Hoge Mors bestaat uit de telwijken 73 (noordelijke deel) en 74 (zuidelijk deel). Aangezien de Duurzame Wijkvernieuwing plaatsvindt in telwijk 74, wordt hier in deze memo op ingezoomd. De Agaatlaan ligt in telwijk 73, maar valt wel binnen het projectgebied. De Agaatlaan wordt samen met enkele secties uit telwijk 73 die op korte loopafstand liggen en kunnen dienen als overloopgebied meegenomen in de tellingen. Telwijk 74 aangevuld met enkele secties uit telwijk 73 vormen in deze dus het projectgebied. Omdat de meest actuele meting in 2020 plaatsvond, tijdens de coronapandemie, wordt de onderliggende analyse gebaseerd op de meting van 2019. De resultaten van de meting van 2019 liggen in lijn met de resultaten uit 2017 en 2018 en zijn om die reden representatief. Om te bepalen hoeveel parkeervakken in de nieuwe situatie per straat nodig zijn wordt als eerste stap gekeken naar de huidige parkeerdruk op het niveau van de gehele telwijk, vervolgens wordt als tweede stap per deelgebied op straatniveau de invloed van het betaald parkeren en de ruimtelijk ontwikkelingen in en rondom de wijk meegenomen. Hierbij gelden de volgende aandachtspunten:

- De spreiding van de parkeerdruk over het gebied. Hoewel de beoordeling op telwijkniveau plaatsvindt, is het goed om te kijken hoe de parkeerdruk verdeeld is over de wijk;
- Op straatniveau wordt eerst de parkeerdruk bepaald, en het effect van parkeren in parkeervakken.
- Er moet rekening gehouden worden met ruimtelijke ontwikkelingen Robijnhof (bezoekers) en revitalisering van het winkelcentrum Diamantplein, waarvan de (extra) parkeervraag deels in de openbare ruimte moet worden opgelost;
- Er moet rekening gehouden worden met het feit dat er in dit gebied parkeren in parkeervakken en parkeerregulering wordt ingevoerd;
- Er moet rekening worden gehouden met de aanleg van de spooronderdoorgang naar het Werninkterrein, de realisatie van 700 woningen op het Werninkterrein en de impact hiervan op Winkelcentrum Diamantplein;
- De parkeeropgave voor de projectontwikkelingen Turkoois en Opaalstaat 1-5 wordt volledig op eigen terrein opgelost.

In de bijlage is een overzicht beschikbaar van de bezettingscijfers uit 2018 en 2019 en 2020, zodat u deze met elkaar kunt vergelijken. Voor de parkeerberekening is gerekend met de cijfers uit 2019, zaterdagavond 23.00 uur, omdat op dit tijdstip de meest aanwezige auto's zijn geteld. In de bezetting is rekening gehouden met de extra vraag vanuit de Robijnhof. De extra vraag rondom het winkelcentrum wordt opgevangen binnen de huidige capaciteit door de effecten van regulering.

Beleid

Om te kunnen bepalen hoeveel parkeerplaatsen na de herinrichting en/of vergroening van de openbare ruimte nodig zijn, is de maximale toelaatbare parkeerdruk in de (tel)wijk van belang. Het beleid schrijft voor dat een maximale parkeerdruk van 85% overdag en 90% in de avond acceptabel is.

Stap 1 bepalen huidige parkeerdruk

Om de huidige parkeerdruk in uw wijk te bepalen voert de gemeente Leiden elk jaar tellingen uit in alle wijken van de gemeente. Deze wijk zijn ingedeeld in zogenaamde telwijken. Het projectgebied 'rioolvervanging en herinrichting Hoge Mors valt volledig in telwijk 74 en de Agaatlaan in telwijk 73. In tabel 1 ziet u de telgegevens van het teljaar 2019. Tijdens de telling wordt er op een doordeweekse dag (hier dinsdag en donderdag) en op zaterdag op verschillende tijdstippen geteld. In de huidige situatie zijn er in het projectgebied 1471 parkeerplaatsen aanwezig. De telling geeft zowel het bezettingspercentage (bezetting %) als het aantal getelde auto's (bezetting abs.) aan. In de regels daaronder wordt op basis van de telling het benodigd aantal parkeerplaatsen aangegeven op basis van de maximale bezetting van 85% overdag en 90% in de avond.

Teljaar 2019	Projectgebied				
	Do 09.30	Do 14.00	Do 19.00	Di 23.00	Za 13.00
Capaciteit 1471					
Bezetting %	58%	60%	68%	70%	58%

Bezetting abs.	859	876	999	1025	857
Benodigd (max 85% overdag)	1011	1031			1008
Benodigd (max 90% avond)			1110	1143	

Tabel 1 aantal getelde auto's in teljaar 2019

In de tabel is af te lezen dat op basis van de 85% norm overdag en 90% norm in de avond, op dinsdagavond 23.00 uur de meeste auto's zijn geteld, dit is voor de berekening het maatgevende moment. Er zijn in de nieuwe situatie minimaal 1143 parkeerplaatsen nodig.

Verdeling parkeerdruk over de wijk

In de vorige paragraaf is aangegeven hoeveel parkeerplaatsen er minimaal aanwezig moeten zijn na de herinrichting. Hierin is nog geen rekening gehouden met ruimtelijke plannen en mogelijke effecten van de invoering van parkeren in parkeervakken en betaald parkeren. Eerst is het goed om te kijken hoe de parkeerdruk verdeeld is over de wijk. Onderstaande kaartjes schetsen hiervan een beeld. In de tellingen kan per straat nauwkeurig worden gekeken hoe de bezetting is.



Meting dinsdag 23.00 uur

Meting zaterdag 13.00 uur

Te zien is dat er in de avond (23.00 uur) in het projectgebied een lage parkeerdruk is in de straten rondom de Robijnhof, op de Azurietkade, het westelijk deel van de Diamantlaan en in de aangrenzende straatsecties in telwijk 73, de Agaatlaan en de Turkooislaan. Op zaterdag overdag concentreert de drukte zich rondom het winkelcentrum Diamantplein.

Stap 2 parkeerdruk + Ruimtelijke ontwikkelingen

Als tweede stap worden de effecten van de ruimtelijke ontwikkelingen per deelgebied aanvullend op de parkeerdruk uit stap 1 inzichtelijk gemaakt. De ruimtelijke ontwikkelingen die in het gebied (nog gaan) plaatsvinden moeten voldoen aan de Beleidsregels parkeernormen Leiden 2020. Dit wil zeggen dat de bouw van nieuwe ontwikkelingen geen invloed hebben op de parkeerdruk in de omgeving. Bewoners van deze nieuwe woningen krijgen geen parkeervergunning en het bezoekersdeel van de parkeereis moet op eigen terrein worden opgelost. Dit gebeurt bijvoorbeeld bij de projecten Turkoois en Opaalstraat. Bij de bouwontwikkeling Robijnhof en de 'renovatie' van het winkelcentrum Diamantplein moet echter rekening gehouden worden met een extra parkeervraag in de openbare ruimte voor de bezoekers.

Parkeerdruk - Robijnhof

Bij de Robijnhof wordt de parkeereis in feite opgelost op het eigen terrein. In de parkeerberekening van woningbouwontwikkeling Robijnhof is rekening gehouden met de parkeervraag van het vorige pand. De oude parkeervraag van 55 plaatsen bestond uit een bezoekersdeel, inclusief zorgpersoneel (35 stuks) en bewonersdeel (20 stuks). De maximale parkeervraag van beide functies samen vindt plaats in de vroege avond. De parkeervraag komt uit op 46 auto's die in de openbare ruimte moeten kunnen parkeren. Zie excel "Memo Parkeren Bijlage 1 parkeertellingen eis HM per deelgebied", blad Deelgebieden A, B,C, D, regel 43 (J t/m N). In cel M43 is 46 auto's extra opgenomen, echter doet dit niets in de berekening omdat het maatgevend moment dinsdagavond 23.00 uur is, daarom is bij de

avond (cel J43) 20 parkeerplaatsen voor de bewoners van de Robijnhof opgeteld. Op het terrein van de Robijnhof is een parkeergarage met aanvullende parkeercapaciteit gerealiseerd.

Parkeerdruk - Winkelcentrum Diamantplein

Door de optimalisatie van het winkelcentrum is de verwachting dat op het drukste moment een extra parkeervraag zal optreden van 27 parkeerplaatsen (op basis van de parkeernormering).

Rekening houdend met de aanwezigheidspercentages heeft dit de volgende consequenties voor de bezetting en vrije ruimte in het projectgebied:

Teljaar 2019	Projectgebied				
	Do 09.30	Do 14.00	Do 19.00	Di 23.00	Za 13.00
Capaciteit 1471					
Bezetting %	60%	62%	72%	71%	63%
Bezetting abs.	881	909	1056	1045	925
Benodigd (max 85% overdag)	1036 (1011+27)	1069			1088
Benodigd (max 90% avond)			1173	1163	
Minimaal benodigd				1163	

Tabel 2 aantal getelde auto's teljaar 2019 + effect projectontwikkelingen

Het maatgevende aantal blijft het hoogste getal van de telling, hier dus 1045 op dinsdagavond 23.00 uur. De berekening gaat als volgt $\rightarrow 1045 / 0,9 = 1161$ parkeervakken. Omdat we met deelgebieden werken en we geen halve parkeerplaatsen kunnen aanleggen is per deelgebied het aantal achter de komma naar boven afgerond. Na afronding en bij elkaar opgeteld resulteert dit een minimaal aantal terug te brengen parkeervakken van 1163 stuks, dit is conform het vastgestelde beleid van de gemeente.

Logischerwijs is het aantal parkeerplaatsen dat moet worden teruggebracht iets hoger door de toenemende parkeerdruk als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen.

De extra druk zal rondom Robijnhof en het winkelcentrum plaatsvinden.

Robijnhof

De huidige parkeercapaciteit rondom het Robijnhof is ongeveer 106 parkeerplaatsen en is gebaseerd op tweezijdig langsparkeren op straat. In de late avond zijn er 52 (39+2+4+7) plaatsen bezet. De extra vraag voor de bewoners (circa 20 stuks) van de Robijnhof kan dan makkelijk opgevangen worden. De hoogste parkeervraag van de nieuwbouw zal echter plaatsvinden in de vroege avond omdat dan de meeste bezoekers aanwezig zijn. In de vroege avond staan momenteel 48 auto's geparkeerd. De extra vraag van bewoners en bezoekers (46 stuks) kunnen in de aanliggende straten van de Robijnhof worden opgevangen.



Afgaande op bovenstaande (verwachte) bezetting, zouden de huidige parkeerplaatsen rondom de Robijnhof terug moeten worden gebracht na de herinrichting. Desgewenst kunnen minder parkeerplaatsen worden teruggebracht, omdat in de verdere omgeving ruimte is op bijvoorbeeld de Diamantlaan of Azurietkade. Er zal hierdoor een kleine verschuiving plaatsvinden of de loopafstanden worden iets groter.

Diamantplein

De capaciteit rondom het Diamantplein ligt op 260 parkeerplaatsen op basis van de blauw gearceerde telsecties.



Telsecties omgeving Diamantplein



Secties scopegrenzen Winkelcentrum Diamantplein

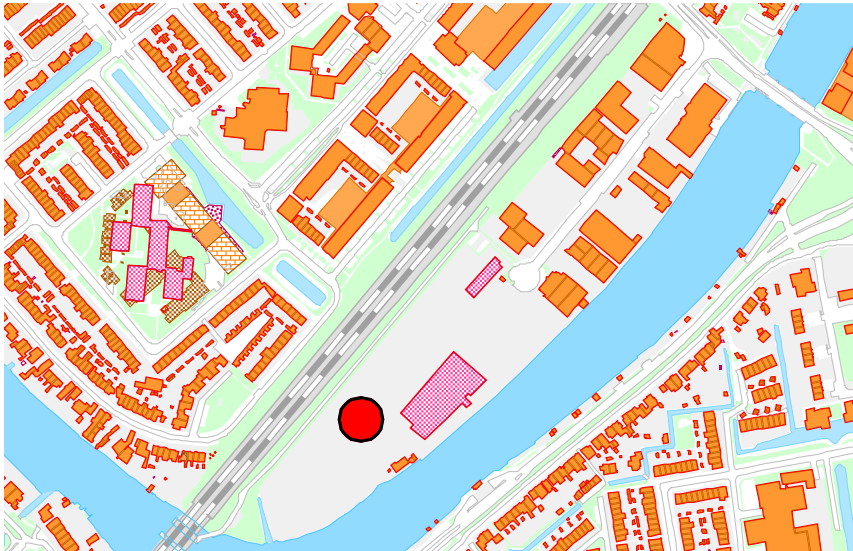
Sectie	Straatnaam	Capaciteit	Dinsdag 23:00- 02:00	Donder- dag 9:30-13:30	Donder- dag 14:00- 17:00	Donder- dag 19:00- 22:00	Zaterdag 12:00- 17:00
		260	198	211	211	196	206
		100%	76%	81%	81%	75%	79%
4307	Robijnstraat *	24	11	22	23	13	18
951	Barnsteenpad	0	0	0	0	0	0
952	Barnsteenpad	3	3	2	3	3	3
4308	Robijnstraat	23	16	15	19	11	17
4956	Topaaslaan	42	35	33	29	41	37
1566	Diamantlaan	28	26	21	23	19	17
1568	Diamantlaan	36	26	35	35	21	19
1570	Diamantlaan	12	5	6	6	6	6
1571	Diamantlaan	26	18	27	24	21	25
1572	Diamantplein *	0	0	0	0	0	0
3886	Opaalstraat	12	11	11	10	10	13
3887	Opaalstraat	54	47	39	39	51	51

(*De sectie Robijnstraat 4307 betreft het Diamantplein).

Het aantal toe te rekenen parkeerplaatsen aan het winkelcentrum Diamantplein is afhankelijk van de loopafstand die wordt toegepast. De aanname is dat werknemers eerder bereid zijn verder te lopen dan mensen die boodschappen komen doen. Op grotere loopafstand van de winkels, is veel meer ruimte beschikbaar, zoals op de Azurietskade. Het meest realistisch is om in te zoomen op de straatsecties die direct rondom het winkelcentrum liggen. De capaciteit is dan 260 parkeerplaatsen en kent een parkeerdruk tussen de 75% en 81%. Als de extra vraag van 27 (door de optimalisatie) hierbij opgeteld wordt, staan de parkeerplaatsen nagenoeg vol. ($211 + 27 = 238$). Door te werken met een "rode kap zone" (betaald parkeren voor maximaal 1 uur, waarbij parkeervergunning niet geldig is) op het Diamantplein en een deel van de Opaalstraat wordt de doorstroming bevordert en zijn er voldoende parkeerplaatsen beschikbaar voor bewoners en bezoekers.

Werninkterrein

Op het Werninkterrein worden circa 700 woningen bijgebouwd. Het parkeren van bewoners en bezoekers wordt op eigen terrein opgelost. De bewoners komen niet in aanmerking voor een parkeervergunning in de Hoge Mors. Naar verwachting worden circa 500 parkeerplaatsen aangelegd op het Werninkterrein. Ongeveer 360 - 380 parkeerplaatsen zullen voor bewoners worden ingericht. Het restant is voor bezoekers. Het Werninkterrein ligt op circa 450 meter vanaf het winkelcentrum. Veel mensen zullen vanwege de korte afstand lopend of op de fiets boodschappen doen. Er moet echter rekening worden gehouden met het feit dat bewoners voor de grotere boodschappen de auto pakken.



Projectontwikkeling Werninkterrein

Maatregelen en effecten

In juli 2020 is de parkeervisie Leiden Auto- en fietsparkeren 2020 - 2030 vastgesteld door de gemeenteraad (RV20.0038). Hierin worden per leefmilieu maatregelen voorgesteld die toegesneden zijn op de plaatselijke problematiek. De Hoge Mors valt in leefmilieu 'Overgangsgebied'. Hieronder volgt een overzicht van de maatregelen die in dit gebied voorgesteld en uitgevoerd zullen gaan worden.

Overgangsgebied			
Nr.	Maatregel	Toelichting maatregel	Fasering
1.	Vraagvolgende parkeernormen in nieuwbouw- en transformatie-ontwikkelingen.	Voor nieuwbouw en gebouwen die een andere functie krijgen hanteert de gemeente vraagvolgende parkeernormen. Beleidsmatige keuzes hebben geen invloed op het aantal parkeerplaatsen dat (maximaal) mag worden aangelegd. Bewoners van nieuwbouw en gebouwen die eerst een andere functie hadden krijgen geen bewonersparkeervergunning en geen bezoekersparkeervergunning.	Korte termijn (2020/2021)
2.	Invoering betaald parkeren.	De gemeente voert betaald parkeren in van maandag tot en met vrijdag, met zo nodig uitbreiding van de reguleringstijden. Het parkeertarief is laag, bewoners krijgen maximaal twee parkeervergunningen, er is differentiatie in vergunningtarieven.	Middellange termijn (2022)
3.	Aangepaste vorm van parkeerregulering rondom winkelcentra.	De gemeente voert een aangepaste vorm van parkeerregulering in rond de winkelcentra, om de beschikbaarheid van parkeerplaatsen tijdens winkelopeningstijden te kunnen garanderen. Met aantrekkelijke parkeertarieven in combinatie met een maximale parkeerduur weert de gemeente niet-gewenste parkeerdoelgroepen, zonder de aantrekkelijkheid van het winkelcentrum aan te tasten.	Middellange termijn (2022)

Maatregel 1 is reeds gerealiseerd met de vaststelling van de Beleidsregels parkeernormen Leiden 2020. De invoering van regulering en het bijpassende regime rondom winkelcentra zal in 2022 gefaseerd uitgerold worden.

Met name de laatste twee maatregelen zijn van belang voor de Hoge Mors. Het is lastig om getalsmatig de effecten van deze maatregelen in te schatten. Hieronder worden de gevolgen en verwachte effecten beschreven:

Invoering betaald parkeren

- Door de invoering van parkeerregulering is het mogelijk om bewoners van nieuwbouwoontwikkelingen geen parkeervergunning te verstrekken;
- De algehele parkeerdruk zal iets dalen, doordat bewoners maximaal 2 parkeervergunningen kunnen aanschaffen. Het effect is afhankelijk van het autobezit. Over het algemeen zijn er niet veel huishoudens met meer dan 2 auto's, maar het kan in een gebied wel iets schelen.
- De algehele parkeerdruk zal afnemen omdat de prijs van een tweede vergunning aanzienlijk duurder is geworden. Bewoners die de tweede auto veel minder gebruiken zullen gaan overwegen om deze mogelijk weg te doen.
- De algehele parkeerdruk zal iets afnemen omdat parkeerplaatsen op het eigen terrein beter benut zullen worden.
- De parkeerdruk zal doordeweeks (vooral rondom het winkelcentrum en Opaalstraat) afnemen, omdat de forenzen/vreemddarkeerders hier verdwijnen.
- De parkeerdruk zal in de buurt van het winkelcentrum en rondom andere werklocaties in het gebied afnemen, omdat de werknemersvergunningen gemaximeerd zijn per bedrijf (parkeerplaatsen op eigen terrein worden afgetrokken van het aantal parkeervergunningen waar een bedrijf recht op heeft) en per zone.
- De parkeerdruk zal afnemen omdat mensen van buiten het gebied straks moeten betalen voor het parkeren. Bezoekers zullen er dan eerder voor kiezen om op de fiets te komen of met het OV. Dit geldt in mindere mate voor bezoekers van de bewoners. Bewoners kunnen een bezoekersvergunning aanschaffen waarmee de bezoekers tegen een gereduceerd tarief op straat kunnen parkeren.

Aangepaste vorm van regulering nabij het winkelcentrum

- Door op de twee parkeerterreinen nabij het winkelcentrum een rode kapparkeerautomaat te plaatsen in combinatie met een maximale parkeerduur van 1 uur, kunnen de plaatsen veel efficiënter gebruikt worden. Dit heeft te maken met het feit dat de parkeervergunningen voor bewoners, bedrijven, werknemers en alle andere vergunning niet geldig zijn bij een rode kapparkeerautomaat. Deze parkeerplaatsen zijn dus alleen beschikbaar voor betalende bezoekers.

Doordat bezoekers maximaal 1 uur mogen parkeren is de doorloopsnelheid hoog en kunnen de plaatsen vaker gebruikt worden. Bewoners en werknemers zullen zich verspreiden over de andere plaatsen aan de Diamantlaan en omgeving (waar ook meer ruimte beschikbaar is).



Voorbeeld van een rode-kap-parkeermeter in de Doezastraat (hier zal vanaf 2022 ook een maximale parkeerduur van 1 uur gaan gelden).

Zoals reeds aangegeven is het lastig om aan te geven hoe groot het effect zal zijn van betaald parkeren. Dit verschilt ook per wijk, afhankelijk van de ligging en functies binnen het gebied. In de naastliggende Lage Mors is te zien dat de bezetting overdag gedaald is met ongeveer 13%. Op zaterdag en de late avond is dit 5%. Dit zou ook als richtlijn gehanteerd kunnen worden voor de Hoge Mors. Aangezien er op zaterdag straks geen regulering geldt in de Hoge (en Lage) Mors, kan het effect iets lager liggen.

Conclusie

Door de realisatie van 700 woningen op het Werninkterrein zal de parkeervraag als gevolg van extra bezoekers rond het winkelcentrum toenemen. De verwachting is dat dit doordeweeks opgevangen kan worden, doordat vreemdparkeerders zijn verdwenen en er door de aanleg van circa 42 rode-kapmeter-parkeerplaatsen efficiënter geparkeerd wordt. Ook zullen mensen doordeweeks meer gespreid boodschappen doen. Op zaterdag kan er mogelijk op piekmomenten (die overigens niet zijn gemeten) direct rondom het winkelcentrum wel een probleem ontstaan. Het kan gebeuren dat mensen dan verder moeten lopen. Op een iets grotere loopafstand van het centrum is de parkeerdruk lager en is ruimte beschikbaar voor overloop zoals op de Azurietkade. Na realisatie van de herinrichting dient de situatie gemonitord te worden om te bezien of er in de toekomst mogelijk aanvullende maatregelen nodig zijn.

Op basis van de meting van 2019 voor het Covid-19 virus kan geconcludeerd worden dat er na de herinrichting minimaal 1163 parkeerplaatsen aanwezig moeten zijn om de parkeervraag in te vullen. Hierin is de extra vraag van Robijnhof en het winkelcentrum Diamantplein (op basis van normering) meegenomen. Het effect van de invoering van parkeerregulering is hier niet in meegenomen. De verwachting is dat de invoering van parkeerregulering een positief effect heeft op de bezettingsgraad. Het meeste effect zal voelbaar zijn overdag doordeweeks in de delen die grenzen aan het huidige reguleringsgebied (rondom het winkelgebied en de Opaalstraat). Dit is veelal ook in andere wijken zichtbaar waar regulering is ingevoerd. In de Lage Mors is bijvoorbeeld een daling zichtbaar van 13% overdag na de invoering van regulering. In de avonduren en op zaterdagen zijn er minder forenzen. Dus zal het effect ook minder voelbaar zijn.

Het gaat hier echter om een minimaal aantal parkeerplaatsen dat in het projectgebied aanwezig moet zijn. Hoeveel parkeerplaatsen er daadwerkelijk worden aangebracht, zal in overleg met bewoners uit de wijk in de werkgroep Hoge Mors worden ingevuld. De ruimte die vrijkomt - doordat er minder parkeerplaatsen aanwezig hoeven zijn - kan worden ingezet voor het verbeteren van de kwaliteit van de openbare ruimte. Te denken valt aan meer groen en klimaatadaptieve maatregelen en ruimte voor de aanleg van extra fietsparkeerplaatsen.