

Parkeeronderzoek HBG-locatie Rijswijk

in opdracht van



Empaction BV

Paul van Loon

25 november 2019

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	1
2.	Parkeerbalans	2
3.	Omgeving	4
4.	Gevoeligheidsanalyse	6
5.	Conclusies	8

1. Inleiding

Syntrus Achmea Real Estate & Finance is voornemens om de huidige kantoorbebouwing ter plaatse van de HGB-locatie te Rijswijk te transformeren naar een woonfunctie en daarbij enkele ondersteunende functies ('hospitality services') te realiseren. Het bouwplan omvat 550 appartementen van gemiddeld 85 m² bestemd voor de huur- en koopsector in het middensegment.

Een dergelijke ontwikkeling genereert ook een parkeervraag. Om een inschatting te krijgen van de omvang van deze parkeervraag hanteert de gemeente Rijswijk parkeernormen, die afgeleid zijn van de CROW kengetallen. Vervolgens zal de ontwikkelaar (Syntrus Achmea) er voor moeten zorgen dat, bij voorkeur op eigen ontwikkellocatie, kan worden voorzien in de parkeervraag. Het vertrekpunt is dat er onder de ontwikkeling een parkeercapaciteit wordt gerealiseerd van 550 parkeerplaatsen. Strikt genomen is dat volgens de Rijswijkse parkeernormen niet voldoende en zal er dus ook een beroep gedaan moeten worden op de openbare ruimte. Onder omstandigheden staat de gemeente Rijswijk dit toe. Belangrijk aandachtspunt daarbij is dat door de ontwikkeling er geen te hoge parkeerdruk in de directe omgeving ontstaat.

Dit rapport bevat allereerst een parkeerbalans op basis van parkeernormen die in lijn zijn met de meest recente CROW-kencijfers (december 2018). Vervolgens zal op basis van die balans een inschatting worden gemaakt wat het effect zal zijn van deze ontwikkeling op de parkeerdruk in de directe omgeving. Daarbij de kanttekening dat deze ontwikkeling niet de enige ontwikkeling is in de directe omgeving van het winkelcentrum In de Bogaard. We zullen er rekening mee moeten houden dat een deel van de thans beschikbare parkeercapaciteit, in het bijzonder P2 en P3, op afzienbare tijd als restcapaciteit straks niet mee beschikbaar zijn.

Het plan van ontwikkelaar Syntrus Achmea is redelijk vaststaand, maar dat is geen garantie dat in de verdere uitwerking er geen aanpassingen meer zullen komen. Daarom wordt er in dit rapport ook een gevoeligheidsanalyse gemaakt. Wat gebeurt er met de parkeervraag als er onverhoopt nog mutaties komen in het programma?

Dit rapport heeft eerdere versies gekend. De eerste memo dateert van 23 januari 2016 en is geschreven in opdracht van de ontwikkelaar. Vervolgens heeft tussen 6 oktober 2017 en 16 november 2017 heeft het voorontwerp bestemmingsplan herontwikkeling HBG-locatie ter inzage gelegen, inclusief de toelichting en bijlagen. Daarop zijn diverse zienswijzen ingediend. Die hebben ertoe geleid dat op een aantal punten de oorspronkelijke memo is bijgesteld. De bijgestelde versie is van 27 juni 2018. In dit rapport worden de laatste gegevens gebruikt met betrekking tot de beschikbaarheid van parkeerplaatsen in de omgeving en de bezetting daarvan.

2. Parkeerbalans

Parkeernormen

De gemeenteraad van de gemeente Rijswijk heeft op 8 februari 2011 de 'Nota Parkeernormen Gemeente Rijswijk' vastgesteld. Hierin zijn parkeernormen voor motorvoertuigen vastgelegd. Voor de parkeernormen voor woningen wordt onderscheid gemaakt tussen woningen verdeeld in drie prijscategorieën, te weten: goedkoop, midden en duur. Deze normen en onderverdeling passen niet meer bij de meest recente parkeerkencijfers van het CROW (december 2018). Op basis van adviesrichtlijnen en eigen gemeentelijke cijfers voor het autobezit bij verschillende woontypen wordt voor deze ontwikkeling uitgegaan van de onderstaande aangepaste parkeernormen:

Functie/woningtype	Toegepaste parkeernorm (pp/woning)
Koopwoning - duur	1,5
Koopwoning – midden/goedkoop	1,1
Huurwoning – midden/goedkoop	0,8
Bezoek	0,3

Aanwezigheidspercentages

De parkeervraag is over de week gezien niet constant. Het CROW hanteert per functie aanwezigheidspercentages die aangeven hoe de parkeervraag verdeeld is ten opzichte van het piekmoment (100%). Voor de functie Wonen is voor eigen gebruik het piekmoment 's nachts. Voor bezoek aan bewoners ligt het piekmoment op zaterdagavond. In dit rapport worden de CROW aanwezigheidspercentages voor Wonen gehanteerd, te weten:

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

Met deze aanwezigheidspercentages is het mogelijk om het effect van dubbelgebruik te kunnen berekenen. Daarbij wel de kanttekening dat de ontwikkelaar heeft aangegeven dat per koopwoning een vaste parkeerplaats kan worden gekocht. Een verkochte parkeerplaats is derhalve niet meer beschikbaar voor dubbelgebruik en zal dus in de parkeerbalans anders worden opgenomen.

Programma

Het programma bestaat uit 550 woningen, verdeeld over de volgende drie categorieën:

- Koopwoning – duur: 32 stuks
- Koopwoning – midden/goedkoop: 218 stuks
- Huurwoning – midden/goedkoop: 300 stuks

Parkeerbalans

Op basis van bovengenoemde uitgangspunten kan nu een parkeerbalans opgesteld worden. Daarbij is er van uitgegaan dat er 550 parkeerplaatsen op eigen terrein worden gerealiseerd, waarvan er 250 verkocht worden aan de kopers van de koopwoningen. Daarmee blijven er 300 parkeerplaatsen beschikbaar voor dubbelgebruik (door bewoners en bezoekers). De ontwikkelaar zal er dus voor moeten zorgen dat bezoekers ook toegang kunnen hebben tot deze parkeerplaatsen.

De parkeerbalans voor het gedeelte dubbelgebruik (300 pp) wordt daarmee als volgt:

	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop- avond	nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Vraag bewoners:	139	139	251	223	278	168	223	196
Vraag bezoekers:	17	34	133	117	0	100	166	117
Aanbod dubbelgebruik:	300	300	300	300	300	300	300	300
Restcapaciteit/tekort:	144	127	-84	-40	22	32	-89	-13

Toelichting:

- Per koopwoning wordt een parkeerplaats verkocht. De parkeernorm voor eigen gebruik van een koopwoning is hoger dan 1,0. Voor het verschil (lees: de 2^e auto) doet de bewoner een beroep op de parkeer capaciteit die beschikbaar is voor dubbelgebruik. De parkeervraag van bewoners is dus samengesteld uit de parkeervraag van de huurders en van de tweede auto's van de kopers. En de piek ligt daarbij logisch op de nacht.
- Bij de parkeervraag van de bezoekers is geen onderscheid gemaakt tussen kopers en huurders. De parkeernorm is voor alle typen woningen gelijk (0,3 pp per woning). Hier ligt de piek op zaterdagavond.
- Geconstateerd kan worden dat bij volledige benutting van de voor dubbelgebruik beschikbare capaciteit (300 pp) op avonden en op de zondagmiddag er een tekort is van maximaal 89 parkeerplaatsen (zaterdagavond).
- Deze aantallen laten zien dat er in de parkeergarage altijd voldoende plaats is voor bewoners, want 's nachts zijn er naar verwachting nog 22 plaatsen over. Dat betekent dat het tekort betrekking heeft op bezoekers. Daarbij komt dan wel de constatering dat plaatszekerheid bieden aan bewoners ten koste gaat van het maximaal benutten van dubbelgebruik. Het tekort zal daardoor nog iets toenemen.

Aanvullende voorzieningen

In het bestemmingsplan wordt ook de ruimte gelaten voor aanvullend 125 m2 (dag)horeca. Daarnaast is nog tussen de 500 en 2.000 vierkante meter facility/service ruimten toegestaan. Dit is gedefinieerd als 'niet-commerciële functies ondersteunend aan de woonfunctie om het woongebied te versterken en de levendigheid te vergroten. Bijvoorbeeld een zorg-inlooppunt, een wasserette, een buurthuis, een flexibel inzetbare (activiteiten)ruimte, een huismeester-plus, een pakketafgifteservice en dergelijke. Opzet is dat dit vooral ondersteunende functies zijn voor de nieuwe bewoners.

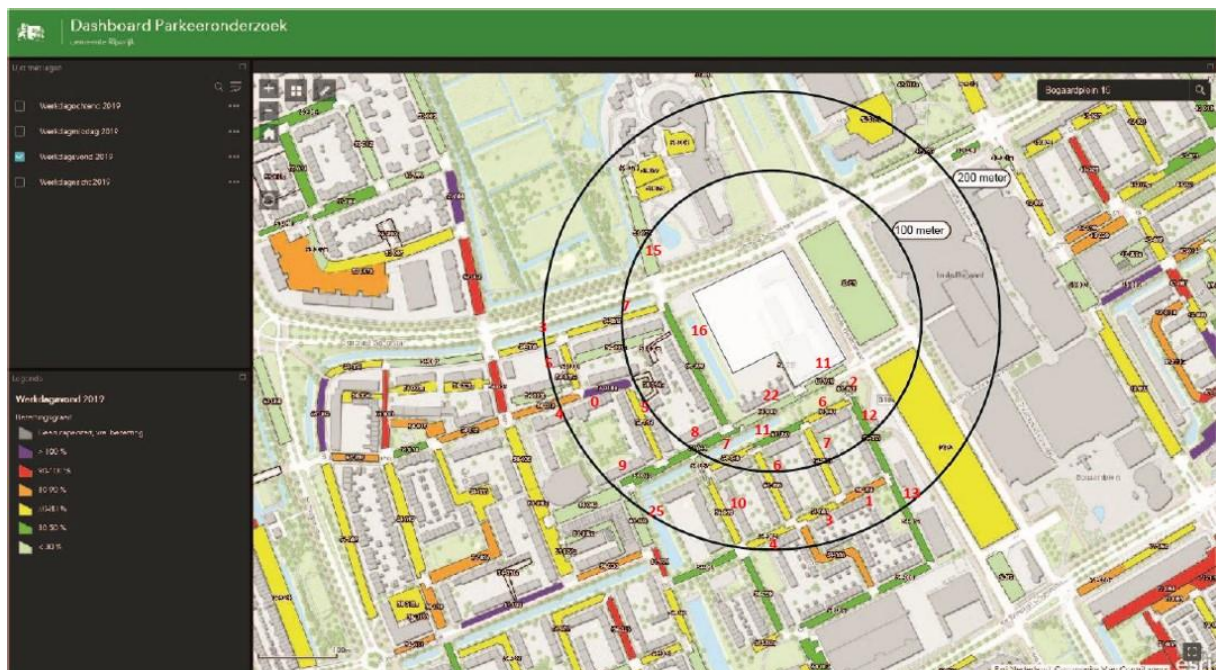
Met zo'n mix aan mogelijke functies is het ondoenlijk om daar een eenduidige parkeernorm aan te hangen. Als de functies vooral bedoeld zijn voor eigen bewoners van de nieuwe ontwikkeling en de directe omgeving daarvan, dan is de toename in extra autogebruik gering. De enige echte pijn ontstaat als de aanvullende voorzieningen in de avonden bezoek trekt dat met de auto komt. Het voorstel is om in de uiteindelijke balans ook in de avonduren rekening te houden met een tiental extra geparkeerde auto's vanwege deze aanvullende voorzieningen, waarbij het getal 10 niet extra onderbouwd kan worden, maar beschouwd mag worden als een veilige bovengrens.

3. Omgeving

Op basis van de parkeerbalans uit het vorige hoofdstuk is duidelijk dat de ontwikkelaar (Syntus Achmea) met de huidige plannen op piekmomenten niet kan voldoen aan het uitgangspunt dat parkeren volledig op de eigen ontwikkelplot wordt opgelost. Als dat technisch of financieel niet lukt en er in de omgeving sprake is van voldoende restcapaciteit, dan is in sommige gevallen de gemeente bereid het niet op eigen terrein op te lossen deel van de parkeereis in de omgeving op te lossen. Belangrijke voorwaarde daarbij is dat door de ontwikkeling de gemiddelde parkeerdruk in de directe omgeving niet boven de 85% komt.

In opdracht van de gemeente Rijswijk heeft de firma DataCount in juni 2019 in de directe omgeving een parkeeronderzoek uitgevoerd. Op verschillende momenten heeft er een parkeertelling plaatsgevonden. De telling is uitgevoerd in straten die zich geheel of gedeeltelijk binnen een loopafstand van 200 meter van de beoogde planlocatie bevinden. Deze loopafstand is gehanteerd, omdat in de meest recente parkeerkencijfers van het CROW een tabel met acceptabele loopafstanden van parkeerplaats naar bestemming is opgenomen. In deze tabel wordt voor bewoners gesproken over een maximale loopafstand van 100 meter en voor bezoekers van bewoners van maximaal 250 meter. Voor Rijswijk willen we de loopafstand voor bezoekers van bewoners zoveel mogelijk proberen te beperken tot 200 meter.

In een straal van 200 meter van de ontwikkellocatie bevinden zich ook de parkeerterreinen P2 en P3 van Q-Park. In de plannen voor de gebiedsontwikkeling van de omgeving In de Bogaard zullen deze twee parkeerterreinen als zodanig komen te vervallen. Daarom is de beschikbare restcapaciteit van deze twee terreinen niet meegenomen in de bepaling van de beschikbare restcapaciteit.



Op basis van de twee cirkels in bovenstaande afbeelding is geteld wat er aan parkeercapaciteit straks beschikbaar is en hoe de bezetting van de parkeerplaatsen is op verschillende meetmomenten. Daar komt het volgende overzicht uit naar voren:

100 meter	Ochtend		Middag		Avond		Nacht	
Capaciteit	257		257		257		257	
85% bezetting	218		218		218		218	
Bezet	126	57,8%	126	57,8%	106	48,6%	146	67,0%
Onbezet (tot 85%)	92		92		112		72	

200 meter	Ochtend		Middag		Avond		Nacht	
Capaciteit	741		741		741		741	
85% bezetting	629		629		629		629	
Bezet	404	64,2%	420	66,8%	413	65,7%	419	66,6%
Onbezet (tot 85%)	225		209		216		210	

Kijkend naar de specifieke situatie op locatie is het te overwegen om de parkeerplaatsen aan de noordkant van de Generaal Spoorlaan niet volledig mee te laten tellen. Het gaat dan om de volgende straten die niet meegenomen zijn:

- Generaal Spoorlaan (rond Florence Woonzorgcentrum)
- Parkeerterrein Hilvoordestraat

Als we deze plaatsen weghalen uit de cirkel van 200 meter, dan komen we tot de volgende aantallen:

200 meter	Ochtend		Middag		Avond		Nacht	
Capaciteit	472		472		472		472	
85% bezetting	401		401		401		401	
Bezet	244	60,8%	259	64,6%	275	68,6%	294	73,3%
Onbezet (tot 85%)	157		142		126		107	

Conclusie:

In een straal van 100 meter rondom de ontwikkeling is, rekening houdend met een maximale bezetting van 85% en zonder gebruik te maken van de Q-Park terreinen, op het piekmoment avonden sprake van een restcapaciteit van 112 plaatsen. Bij optimaal dubbelgebruik is het tekort aan parkeerplaatsen in de eigen parkeergarage van de ontwikkeling maximaal 89 plaatsen. Daarmee is er in de omgeving ook nog voldoende ruimte voor de extra parkeerplaatsen ten gevolge van de nog in te vullen aanvullende voorzieningen.

Vervolgens kunnen we constateren dat het uitwijkgedrag veelal bezoekers van bewoners zal betreffen. Voor die doelgroep is een loopafstand van 200 meter ook nog acceptabel. In dat grotere gebied is zeker nog voldoende restcapaciteit, zelfs als we ons daarbij beperken tot het deel ten zuiden van de Generaal Spoorlaan.

4. Gevoeligheidsanalyse

De parkeerbalans is opgesteld onder een aantal aannames, die mogelijk de komende jaren nog aanpassingen gaan krijgen. Graag zouden we willen weten in hoeverre de aantallen gevoelig zijn voor schommelingen in de gegevens. Hieronder volgen enkele berekeningen die een indicatie geven over stabiliteit van de conclusie dat de omgeving nog over voldoende restcapaciteit beschikt.

Alternatief scenario 1: lagere bezoekersnorm

In de parkeerwereld begint steeds meer consensus te bestaan over de constatering dat binnenstedelijk voor grotere ontwikkelingen de parkeernorm voor bezoekers (0,3 pp per woning) te hoog is. Zoals uit de parkeerbalans blijkt betekent deze norm dat de ontwikkeling op de HBG-locatie op zaterdagavond 166 auto's voor bezoekers genereert. Op basis van ervaringscijfers elders een hoog aantal. Een aanpassing van de parkeernorm naar een ons inziens meer realistische 0,2 pp per woning leidt tot het volgende totaalbeeld:

	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop- avond	nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Vraag bewoners:	139	139	251	223	278	168	223	196
Vraag bezoekers:	12	23	90	78	0	68	111	78
Aanbod dubbelgebruik:	300	300	300	300	300	300	300	300
Restcapaciteit/tekort:	149	138	-41	-1	22	64	-34	26

Hiermee wordt de kans op parkeeroverlast in de omgeving sterk teruggebracht (van 89 benodigde parkeerplaatsen naar 41).

Alternatief scenario 2: minder huur, meer koop

Met het huidige programma is er sprake van 55% huurwoningen en 45% koopwoningen. Wat gebeurt er met de parkeerbalans als besloten wordt tot een andere verhouding? Als de verhouding andersom wordt, bijvoorbeeld als volgt:

- Koopwoning – duur: 32 stuks (was al 32)
- Koopwoning – midden/goedkoop: 270 stuks (was 218)
- Huurwoning – midden/goedkoop: 248 stuks (was 300)

Onderstaande tabel laat zien dat, ondanks de behoorlijke reductie in de uitwisselbaarheid van parkeerplaatsen (52 plaatsen minder), het effect op de parkeerbalans op zaterdagavond 24 plaatsen betreft. Niet fijn, maar nog steeds passend bij de restcapaciteit in de omgeving binnen een straal van 200 meter.

	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop- avond	nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Vraag bewoners:	122	122	220	195	242	147	195	171
Vraag bezoekers:	18	34	133	117	0	100	166	117
Aanbod dubbelgebruik:	248	248	248	248	248	248	248	248
Restcapaciteit/tekort:	108	92	-105	-64	6	1	-113	-40

Alternatief scenario 3: minder autobezit door deelmobiliteit

Grootschalige ontwikkelingen als deze zetten vandaag de dag steeds vaker in op het aanbieden van deelauto's en deelfietsen om daarmee de vraag naar parkeerplaatsen te verkleinen. Ook Syntrus Achmea is zo'n ontwikkelaar/belegger. Stel dat zij er in slagen door het aanbieden van deelauto's het autobezit met zo'n 10% te reduceren. Wat heeft dat voor effect op de parkeerbalans?

Met zo'n reductie op het autobezit mogen we de volgende parkeernormen hanteren:

Functie/woningtype	Oorspronkelijke norm	Aangepaste norm
Koopwoning - duur	1,5	1,35
Koopwoning – midden/goedkoop	1,1	1,0
Huurwoning – midden/goedkoop	0,8	0,7
Bezoek	0,3	0,3

Als we dan tegelijkertijd 10 parkeerplaatsen exclusief reserveren voor deelauto's dan levert dat voor het oorspronkelijke programma de volgende parkeerbalans op:

	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop- avond	nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Vraag bewoners:	111	111	200	178	222	134	178	156
Vraag bezoekers:	17	34	133	117	0	100	166	117
Aanbod dubbelgebruik:	290	290	290	290	290	290	290	290
Restcapaciteit/tekort:	162	145	-43	-5	68	56	-54	17

En in combinatie met een bezoekersnorm van 0,2 pp per woning (alternatief scenario 1) blijkt het in dat geval zelfs precies te passen:

	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop- avond	nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Vraag bewoners:	111	111	200	178	222	134	178	156
Vraag bezoekers:	12	23	90	78	0	68	111	78
Aanbod dubbelgebruik:	290	290	290	290	290	290	290	290
Restcapaciteit/tekort:	167	156	0	34	68	88	1	56

5. Conclusies

Syntrus Achmea is voornemens in Rijswijk naast het winkelcentrum In den Bogaard een appartementencomplex te realiseren met 550 appartementen. De verdeling is daarbij 300 huurwoningen (55%) en 250 koopwoningen (45%). De gemeente Rijswijk is, vooruitlopend op een algemene aanpassing van de Nota Parkeernormen, bereid voor deze ontwikkeling aangepaste parkeernormen te hanteren die in lijn zijn met de meest actuele kencijfers van het CROW. Voor eigen gebruik komen deze neer op:

- Duurdere koopwoningen: 1,5 pp per woning
- Middeldure koopwoningen: 1,1 pp per woning
- Middeldure huurwoningen: 0,8 pp per woning
- Bezoekers: 0,3 pp per woning

De ontwikkelaar heeft aangegeven op de ontwikkelplot 550 parkeerplaatsen te kunnen realiseren. Deze plaatsen zijn ten behoeve van eigen gebruik door de bewoners, maar ook voor hun bezoek. Daarbij is de restrictie dat er per koopwoning een parkeerplaats wordt mee verkocht. Die parkeerplaatsen (250 stuks) zijn dus niet beschikbaar voor anderen. Dat betekent dat er voor dubbelgebruik nog slechts 300 parkeerplaatsen beschikbaar zijn.

Onder deze voorwaarden en rekening houdend met de CROW aanwezigheidspercentages ziet de parkeerbalans er voor deze 300 parkeerplaatsen er als volgt uit:

	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop- avond	nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Vraag bewoners:	139	139	251	223	278	168	223	196
Vraag bezoekers:	17	34	133	117	0	100	166	117
Aanbod dubbelgebruik:	300	300	300	300	300	300	300	300
Restcapaciteit/tekort:	144	127	-84	-40	22	32	-89	-13

Hieruit blijkt dat er bij volledig dubbelgebruik er op het piekmoment (zaterdagavond) 89 parkeerplaatsen te kort zijn. Ervan uitgaande dat de bewoners meer zekerheid willen hebben is het werkelijke tekort nog iets groter vanwege de noodzaak tot het vrijhouden van parkeerplaatsen.

Tevens bestaat de kans dat de ontwikkeling uitgebreid wordt met 125 m2 (dag) horeca en aanvullende voorzieningen die ondersteunend zijn aan de woonfunctie in het woongebied. Denk hierbij bijvoorbeeld aan een wasserette, een fitnessruimte of een pakketafgifteservicepunt. De werkelijke omvang van deze voorzieningen is nog onbepaald. Daarmee is het onmogelijk een goede indicatie te geven van de extra parkeervraag die deze aanvullende voorzieningen genereren. Vooralsnog schatten we in dat op het piekmoment (avonden) er vanuit deze functies nog een vraag naar een tiental parkeerplaatsen bij zullen komen. Meer nauwkeurigere schattingen zijn pas mogelijk als het programma hiervoor meer duidelijk is.

Uit recente parkeertellingen is gebleken dat de omgeving nog voldoende restcapaciteit heeft om een dergelijke parkeervraag op te vangen. Als we rekening houden met een maximale bezetting van 85% dan zijn er in een straal van 100 meter 's avonds nog zo'n 112 parkeerplaatsen te benutten. Bij deze schatting is geen gebruik gemaakt van de parkeerplaatsen van Q-Park.

De omgeving van de ontwikkeling kent betaald parkeren en de bewoners van de nieuwe ontwikkeling komen niet in aanmerking voor een parkeervergunning voor op straat. Uitwijken naar parkeerplaatsen op straat zal dus vooral gebeuren door bezoekers. Deze zijn conform de CROW richtlijnen ook bereid verder te lopen. Binnen een straal van 200 meter zijn nog beduidend meer parkeerplaatsen beschikbaar.

Het aspect parkeren vormt op basis van bovenstaande geen belemmering voor dit bestemmingsplan.