

Vervangende tekst van paragraaf ‘4.10 Verkeer en parkeren’ van de toelichting van Bestemmingsplan Godfried Bomansstraat (met in kaders toelichting en conclusies alsmede aanvullende onderbouwingen gebaseerd op aanvullend onderzoek)

Inleiding

N.a.v. de tussenuitspraak ([Uitspraak 202305424/1/R3 - Raad van State](#)) van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (hierna: de Afdeling) is de gemeenteraad van Rijswijk in de gelegenheid gesteld om nader te onderzoeken en deugdelijker te motiveren, dat het plan voor de nieuwbouw van 34 woningen aan de Godfried Bomansstraat niet zal leiden tot ontoelaatbare gevolgen voor de parkeerdruk in de directe omgeving van het plangebied.

Omdat de uitspraak ziet op de ruimtelijke onderbouwing van het bestemmingsplan ‘Godfried Bomansstraat’ is ervoor gekozen om met in achtneming van de uitspraak op basis van aanvullende onderzoeken en onderbouwingen deze paragraaf (4.10) van de toelichting van het bestemmingsplan te actualiseren en door de raad vast te laten stellen als nieuw vervangend onderdeel van de toelichting van het bestemmingsplan.

De oorspronkelijke teksten zijn daarbij zoveel mogelijk in stand gelaten en slechts waar nodig in de verleden tijd herschreven i.v.m. de (zelfstandige) leesbaarheid van deze paragraaf. Ingebrachte punten uit de beroepsprocedure, het procesverloop en de aanvullende motivering zijn steeds in kaders toegevoegd waarbij verwezen wordt naar onderstaande bijlagen.

Bijlage A betreft een aanvullende motivering die ten tijde van het verweer in de beroepsprocedure door de gemeente is aangeleverd.

Bijlage 19 betreft een aanvullende motivering van de parkeerdruk die n.a.v. de tussenuitspraak en de nieuwe aanvullende parkeertellingen is opgesteld.

Bijlage 20 betreft een overzicht van de parkeertellingen uitgevoerd door Datacount-Verkeersonderzoek die input zijn geweest voor de aanvullende motivering in bijlage 19.

De bijlagen hebben nummer 19 en 20 gekregen om te voorkomen dat er overlap ontstaat met bijlagen die eerder als onderdeel van de toelichting van het bestemmingsplan zijn vastgesteld.

Conclusie naar aanleiding van aanvullende tellingen en motivering

Op basis van de parkeertellingen (bijlage 20) en aanvullende motivering uiteengezet in bijlage 19 kan de volgende conclusie worden getrokken.

De hoogste bezetting op de parkeerplaatsen binnen een loopafstand van 200 meter na de realisatie van de 34 sociale huurwoningen aan de Godfried Bomansstraat treedt op de zaterdagavond op en bedraagt **77 procent**. De maximaal acceptabele bezetting van 90 procent, op basis van de Kadernota Parkeren 2015 – 2025, wordt hiermee niet overschreden.

Ook wanneer wordt ingezoomd op een kleiner gebied waar (toekomstige) bewoners naar verwachting als eerste een parkeerplaats zoeken - aan de westzijde van het ontwikkelgebied (de Albert Schweitzerlaan, Johanna Westerdijkstraat, Petronella Voûtestraat, Martin Campslaan en Doctor H.J. van Mooklaan - is zaterdagavond het moment waarop de parkeerdruk het hoogste is (**80 procent**). Echter ook in dat geval wordt de maximale bezetting van 90 procent, op basis van de Kadernota Parkeren 2015 – 2025 niet overschreden.

Op basis hiervan is er sprake van een acceptabele parkeerdruk in de directe omgeving. Ook zijn de 6 extra parkeerplaatsen die beoogd zijn niet noodzakelijk om een ontoelaatbare parkeerdruk te voorkomen.

Om tegemoet te komen aan de zorgen van bestaande bewoners en het gemakkelijker te maken een parkeerplaats te vinden in de nabijheid van het nieuwe appartementencomplex worden de 6 extra parkeerplaatsen wel aangelegd.

De parkeercapaciteit gelegen ten oosten van het ontwikkelgebied (Henri Dunantlaan en aangelegene wegen) is niet noodzakelijk en aantrekkelijk voor toekomstige bewoners. Dit betekent dat een hogere parkeerdruk als gevolg van de voorzieningen (zoals Stichting Amal, basisschool Het Kristal of de winkels) niet wordt versterkt door de ontwikkeling aan de Godfried Bomansstraat.

Vervangende teksten en aanvullingen paragraaf 4.10 van de toelichting van Bestemmingsplan Godfried Bomansstraat

Juridisch kader

Op het gebied van verkeer en vervoer bestaat geen specifieke wetgeving die relevant is voor de voorgenomen activiteit. Wel dient in het kader van het ruimtelijk plan dat de activiteit mogelijk maakt, te worden onderbouwd dat het geheel voldoet aan een goede ruimtelijke ordening. Dit houdt onder meer in dat er voldoende parkeergelegenheid aanwezig dient te zijn en de eventuele verkeerstoename niet leidt tot knelpunten in de verkeersafwikkeling.

Voor de beoogde ontwikkeling wordt de parkeerbehoefte berekend op basis van de Nota Parkeernormen Gemeente Rijswijk d.d. 8-2-2011, hierna parkeernormenbeleid te noemen. Voor het te hanteren kencijfer wordt uitgegaan van een stedelijkheidsgraad van "zeer sterk stedelijk gebied". Het projectgebied valt volgens het parkeernormenbeleid in het "Bestaand stedelijk gebied". Voor de beoordeling van de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid wordt getoetst aan de wegencategorisering en de daarin bepaalde grenswaarde voor de verkeersintensiteit per wegcategorie en expert judgement.

Verkeersstructuur

Gemotoriseerd verkeer

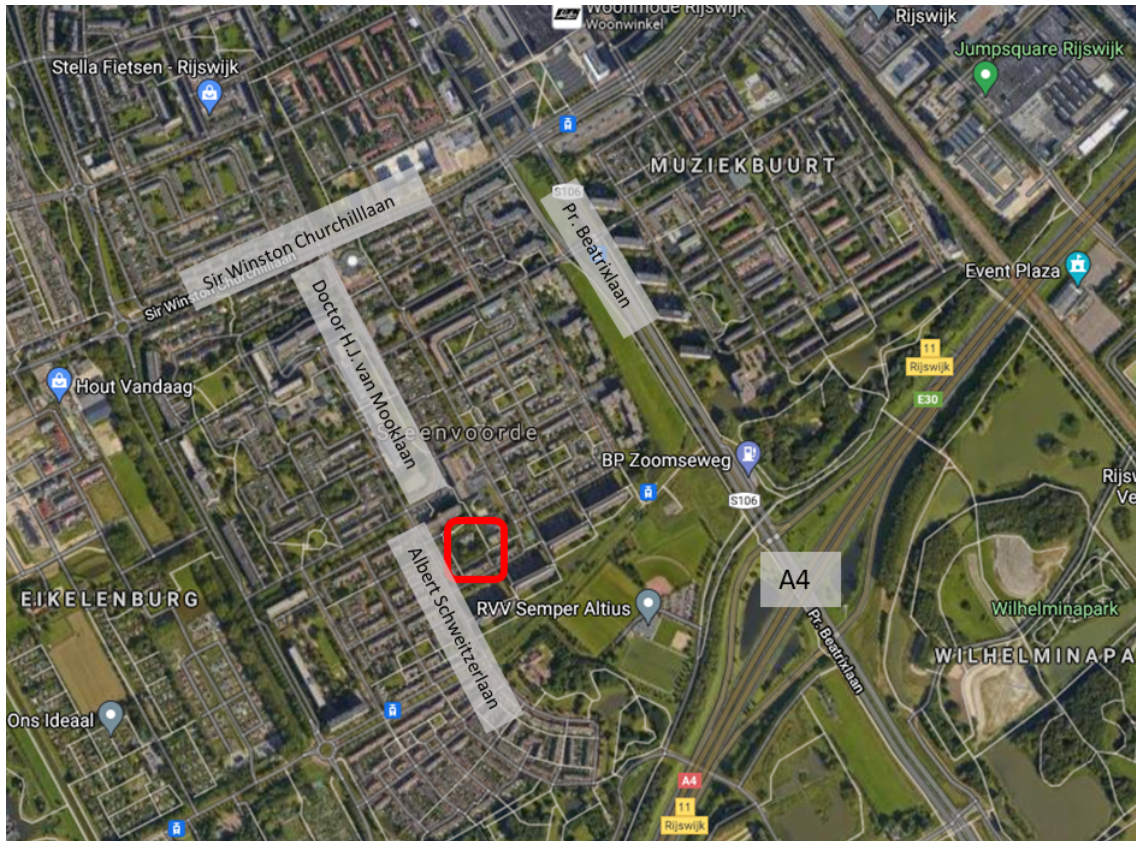
De planontwikkeling ligt aan de Godfried Bomansstraat. Een doodlopende erftoegangsweg doet dienst als parkeerplaats voor het aanliggende appartementencomplex. De Godfried Bomansstraat ontsluit op de Albert Schweitzerlaan. Dit is een erftoegangsweg binnen een 30 km/uur zone. In noordelijk richting sluit deze aan op de gebiedsontsluitingsweg Doctor H.J. van Mooklaan waar een maximum snelheid van 50 km/uur geldt. Deze weg verbindt in noordelijke richting via de gebiedsontsluitingsweg Sir Winston Churchillaan de wijk met het centrum van Rijswijk en het hooggelegen netwerk de Pr. Beatrixlaan (S106) en Rijksweg A4. In figuur 4.8 wordt de ontsluiting van het plangebied weergegeven.

Openbaar vervoer

Het projectgebied is te bereiken met het openbaar vervoer. De dichtstbijzijnde bushalte ligt binnen 100 meter loopafstand aan de Doctor H.J. van Mooklaan. Hier halteert lijn 22 voor de richting Rijswijk de Schilp en Den Haag Duindorp. Deze buslijn halteert 2x in het uur. Op 700 meter afstand ligt de bushalte van Doctor H.J. van Mooklaan van lijn 30. Lijn 30 halteert daar in de spits 4x per uur en anders 2x per uur. Daarnaast ligt binnen 400 meter tramhalte Rijswijk Weidedreef. Hier halteert tramlijn 17 voor de richting station Den Haag centraal en Wateringen. Deze halteert ongeveer 5x in het uur in beide richtingen.

Langzaam verkeer

De beoogde ontwikkeling ligt in een 30 km/uur zone. Hier deelt de fietser de rijbaan met het gemotoriseerd verkeer. Langs de gebiedsontsluitingswegen (o.a. Doctor H.J. van Mooklaan en Sir Winston Churchillaan) liggen aan weerszijde fietsstroken en vrijliggende fietspaden. Voor voetgangers zijn voetpaden aanwezig.



Figuur 4.8: Ontsluiting plangebied met plangebied rood omlijnd

Verkeersgeneratie

Verkeersintensiteit huidig en toekomstig

In de bestaande situatie is er geen functie aanwezig die van invloed is op de verkeerssituatie, voorheen stond hier een schoolgebouw maar deze is in 2020 gesloopt en het terrein is gereed voor herontwikkeling. In de huidige situatie genereert de locatie dus geen verkeer. De toekomstige beoogde ontwikkeling betreft de bouw van maximaal 34 huurappartementen. Alhoewel de groottes van de appartementen variëren, bestaat de volledige ontwikkeling uit sociale huur appartementen. Voor het berekenen van de verkeersgeneratie wordt aangesloten bij de kencijfers van CROW 381. In de beleidsregel van het parkeernormenbeleid wordt aangegeven dat de stedelijkheidsgraad van de gemeente Rijswijk behoort tot "zeer sterk stedelijk gebied". In de gemeente Rijswijk hebben huishoudens een gemiddeld autobezit (CBS). De beoogde ontwikkeling valt in het deelgebied bestaand stedelijk welke in de kencijfers van het CROW vertaald wordt naar "rest bebouwde kom". Voor het te hanteren kencijfer wordt daarom uitgegaan van

de gemiddelde kencijfer binnen de bandbreedte “zeer sterk stedelijk gebied” en “rest bebouwde kom”. De omrekeningsfactor van weekdag naar werkdag voor de functie wonen is 1,11 (publicatie 381, CROW 2018). Tabel 4.2 toon de totale verkeersgeneratie van de planontwikkeling voor week en werkdag.

Tabel 4.2: totale verkeersgeneratie planontwikkeling per mvt/etmaal

Functie	Aantal	Kencijfer	Gemiddelde weekdag mvt/etmaal	Gemiddelde werkdag mvt/etmaal
Huur, appartement, midden/goedkoop (incl. sociale huur)	34	3,2 per woning	100 mvt/etmaal	111 mvt/etmaal

De planontwikkeling zorgt voor een verkeersgeneratie van 100 mvt/etmaal op een gemiddelde weekdag. Omrekening naar een gemiddelde werkdag voor de functie wonen vindt plaats met de standaard factor 1,11. Op een gemiddelde werkdag genereert de ontwikkeling circa 111 mvt/etmaal. Dit is een verkeerstoename van ongeveer 111 mvt/etmaal ten opzichte van de huidige situatie op een gemiddelde werkdag. Om de verkeersafwikkeling te beoordelen is de afwikkeling in een spitsuur maatgevend, waarin doorgaans maximaal 10 procent van de etmaalintensiteit wordt afgewikkeld. In een gemiddeld spitsuur betekent dit een extra verkeersgeneratie van 11 mvt/uur.

Verkeersafwikkeling

Door de beoogde ontwikkeling zal de hoeveelheid verkeersbewegingen gering toenemen en voornamelijk afwikkelen op de Albert Schweitzerlaan en de Doctor H.J. van Mooklaan. De Albert Schweitzerlaan is ingericht als een erftoegangsweg-type I binnen de bebouwde kom, terwijl de Doctor H.J. van Mooklaan is ingericht als een gebiedsontsluitingsweg-type II binnen de bebouwde kom. Binnen het verkeerskundig vakgebied wordt op basis van Duurzaam Veilig voor ETW-type I aangehouden dat een verkeersomvang van 5.000 à 6.000 mvt/etmaal zonder problemen vlot en veilig kan worden afgewikkeld. Insgelijks wordt op basis van Duurzaam Veilig voor GOW-type II gehanteerd dat een verkeersomvang van 6.000 à 15.000 mvt/etmaal probleemloos kan worden afgewikkeld.

Uitgaande dat het plangebied volledig over de desbetreffende wegen zal worden ontsloten, zorgt de beoogde ontwikkeling voor een verkeerstoename van 111 mvt/etmaal. Voor beide wegen geldt dat de beoogde verkeerstoename ten opzichte van de capaciteit dermate laag is, dat de gevolgen voor de verkeersdoorstroming verwaarloosbaar zijn. Hieruit wordt geconcludeerd dat de beoogde ontwikkeling niet zal leiden tot knelpunten op het omliggende wegennet.

Verkeersveiligheid

Omdat de verkeerstoename na het realiseren van het plan gering is en opgevangen kan worden op het omliggend wegennet, is het de verwachting dat de verkeersveiligheid, ook voor langzaam verkeer, op de omliggende wegen eveneens niet leidt tot knelpunten. Bij het beoordelen van de verkeersveiligheid zijn verkeersintensiteiten echter niet het enige criterium waarnaar gekeken moet worden. Ook spelen de breedte van de rijbaan en het gebruik van de weg een rol in de verkeersveiligheid.

De Albert Schweitzerlaan behoort tot een 30 km/uur zone. Om deze maximum snelheid te kunnen waarborgen zijn verkeersremmende maatregelen zoals kruispuntplateaus en drempels aangelegd. In en rondom de beoogde ontwikkeling liggen langzaam verkeer routes door middel van voetpaden, fietsstroken en fietspaden. Aan de Doctor H..J. van Mooklaan met de kruising Albert Schweitzerlaan kan de voetganger veilig oversteken in twee fases. Deze oversteekplaats ligt op een plateau om het verkeer af te remmen en de verkeersveiligheid te kunnen waarborgen. Met deze maatregelen is de verkeersveiligheid gewaarborgd.

Parkeren

Parkeerbehoefte

De gemeente heeft via een reactie van de gemeentelijke verkeerskundige op het ingediende principeverzoek voor deze ontwikkeling aangegeven dat voor de bepaling van de parkeerbehoefte uitgegaan mag worden van een aangepaste parkeernorm van 0,6 parkeerplaatsen voor bewoners en 0,3 parkeerplaatsen voor bezoekers, opgeteld 0,9 parkeerplaatsen. Deze norm is gebaseerd op vastgestelde kentallen omtrent autobeschikbaarheid die in 2019 zijn waargenomen door de gemeente Rijswijk. Deze parkeerkentallen per huishouden zijn gerelateerd aan de specifieke locatie in de gemeente, de omvang van wooneenheden en eigenaarschap van de betreffende woningen. Op grond van de aangepaste parkeernorm voor het maximale aantal appartementen dat planologisch gezien mogelijk is op deze locatie (34x), is de parkeerbehoefte 30,6 en afgerond 31 parkeerplaatsen.

Met deze berekening van de parkeerbehoefte wordt afgeweken van de bepalingen zoals opgenomen in de Nota parkeernormen gemeente Rijswijk 2011. Deze afwijking voldoet echter aan het criterium zoals opgenomen in de 'Parapluherziening parkeernormering Rijswijk', waarin wordt gesteld dat afwijken mogelijk is op basis van het advies van een verkeerskundige waaruit blijkt dat op een andere wijze is/wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid.

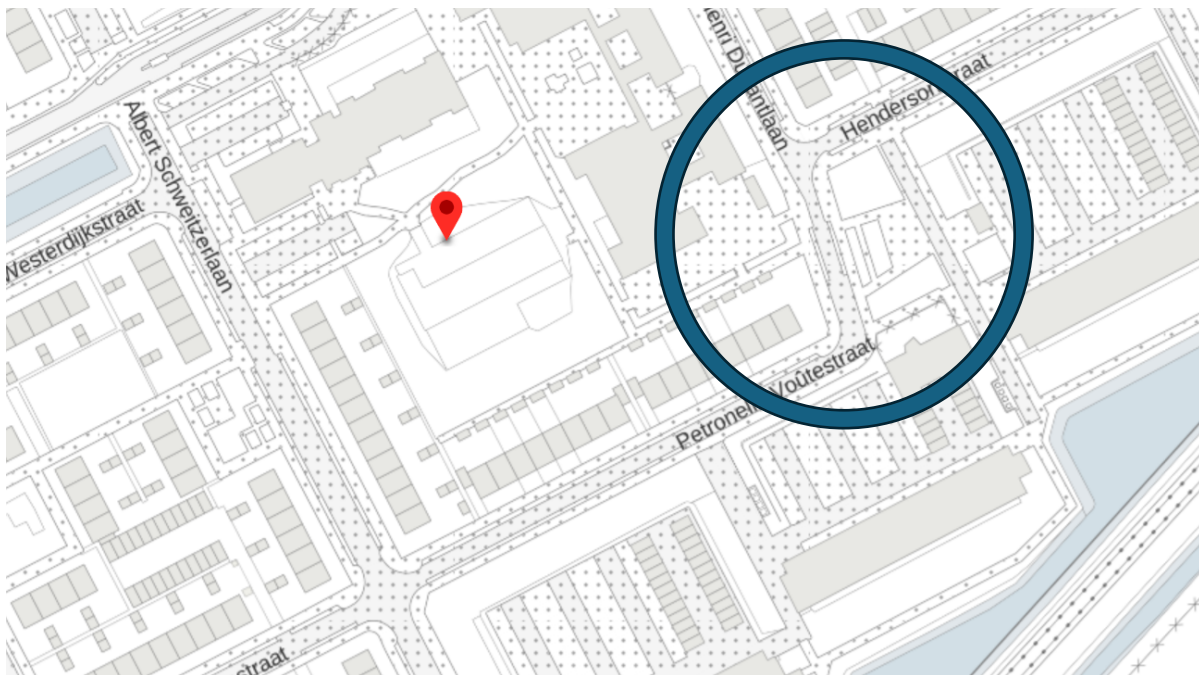
<p>De Afdeling is – ook op basis van een aanvullende notitie van de raad (bijlage A) – in randnummer 12.2 van de tussenuitspraak tot de conclusie gekomen dat voor deze ontwikkeling uitgegaan mag worden van een parkeerbehoefte van 31 parkeerplaatsen.</p>

Om te beoordelen of er sprake is van een toelaatbare parkeerdruk wordt -per dagdeel - bij de huidige gemeten parkeerdruk de parkeerbehoefte van de nieuwe ontwikkeling opgeteld.

Parkeeraanbod

Uit de reguliere parkeertellingen die jaarlijks worden uitgevoerd in opdracht van de gemeente Rijswijk, is gebleken dat in de directe omgeving van deze ontwikkeling op alle momenten ruim voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn langs de openbare weg.

In de beroepsprocedure hebben appellanten ingebracht dat de momenten waarop de reguliere parkeertellingen plaatsvonden niet altijd overeenkomen met de lokale piekmomenten als gevolg van haal- en brengtijden van de basisschool Het Kristal (Henri Dunantlaan 90) alsmede het vrijdagmiddaggebied bij de Stichting Amal (Petronella Voûtestraat 1). Beide voorzieningen zouden - indien de piekmomenten samenvallen – eveneens kunnen leiden tot een piekbezetting in hetzelfde gebied (cirkel).



N.a.v. de tussenuitspraak hebben in februari en maart 2025 aanvullende parkeertellingen plaatsgevonden. In bijlage 20 (parkeertellingen) staan de resultaten van deze onderzoeken.

De aanvullende tellingen t.b.v. verwachte piekmomenten als gevolg van het brengen en halen van leerlingen van basisschool Het Kristal hebben plaatsgevonden op

dinsdag 18 februari, dinsdag 4 maart, dinsdag 11 maart tussen 8.00 en 9.00 uur en tussen 15.00 en 16.00 uur.

De aanvullende tellingen t.b.v. een verwacht piekmoment als gevolg van het vrijdagmiddaggebed hebben plaatsgevonden op 14 februari, 7 maart en 14 maart tussen 14.00 en 15.00 uur.

Voorts zijn aanvullende tellingen uitgevoerd op 18 februari, 4 maart en 11 maart (dinsdagavonden en – nachten) alsmede op 15 februari, 8 maart en 15 maart tussen 14.00 en 15.00 uur en tussen 19.00 en 20.00 uur (zaterdagmiddag en -avond).

In bijlage 19 (onderbouwing parkeren ontwikkeling Godfried Bomansstraat) staat een uitgebreide onderbouwing van de resultaten van deze onderzoeken.

De conclusie van deze aanvullende tellingen en onderbouwing is dat in de directe omgeving ook op verwachte piekmomenten voldoende parkeerplaatsen aanwezig en beschikbaar zijn in de openbare ruimte om de totale parkeerbehoefte van de voorgenomen ontwikkeling te faciliteren, zonder dat dit leidt tot een onacceptabele parkeerdruk in de omgeving van de ontwikkeling.

Loopafstanden

In de oorspronkelijke onderbouwing van het parkeeraanbod was gekeken naar parkeerplaatsen die zich bevinden op een hemelsbrede afstand van maximaal 100 meter vanaf deze ontwikkeling. Het ging daarbij dan om parkeerplaatsen langs straatsecties in (delen van) de Henri Dunantlaan, Petronella Voûtestraat, Albert Schweitzerlaan, Doctor H.J. van Mooklaan en de Godfried Bomansstraat. Langs deze gekozen straatsecties bevonden zich in totaal 158 parkeerplaatsen.

In de aanvullende onderbouwing van mei 2024 (bijlage A) werd t.o.v. de oorspronkelijke onderbouwing al uitgegaan van een maximale loopafstand van 200 m.

In de tussenuitspraak van 29 januari 2025 heeft de Afdeling daarover het volgende overwogen:

“13.2. De Nota parkeernormen hanteert voor de directe omgeving van woningen een afstand van 100 m. De raad wijkt daarom ook hier af van de Nota parkeernormen. Maar de Nota parkeernormen is vastgesteld in 2011, op basis van de CROW normen die toen golden. De Afdeling stelt vast dat de CROW in de recentere ASVV 2021, waarop de raad zich in de aanvullende onderbouwing heeft gebaseerd, uitgaat van een maximale loopafstand van 200 m. Naar het oordeel van de Afdeling heeft de raad

daarom redelijkerwijs kunnen afwijken van de Nota parkeernormen op dit punt en aansluiting kunnen zoeken bij de maximale loopafstand uit de ASVV 2021.

Dit betekent dat de raad naar het oordeel van de Afdeling in de aanvullende onderbouwing uit heeft mogen gaan van de parkeerplaatsen binnen een afstand van 200 m van de voorziene ingang van het appartementencomplex, bij de beoordeling van de parkeerdruk in de directe omgeving van het plangebied.”

In de aanvullende onderbouwing (bijlage 19) is daarom 200 m loopafstand t.o.v. de beoogde toegang van het nieuwe woongebouw aangehouden.

Bezettingsgraad en parkeerdruk

In de oorspronkelijke onderbouwing stond dat de bezettingsgraad op verschillende momenten van de week varieert tussen de 65 en 68 procent. Het hoogste percentage correspondeerde met een bezetting van 107 parkeerplaatsen op het drukste moment van de week, dit is hier de zaterdagmiddag. Als hierbij de totale, normatieve parkeerbehoefte die wordt verwacht vanwege de realisatie van deze ontwikkeling (31 parkeerplaatsen) werd opgeteld dan resulteerde dit in een parkeerbehoefte van 138 parkeerplaatsen. Een bezetting van 138 parkeerplaatsen stond op basis van de oorspronkelijke onderbouwing gelijk aan een bezettingsgraad van 87 procent. Dit percentage is lager dan de maximale 90 procent die in de Kadernota Parkeren 2015-2025 wordt aangehouden als maximaal gewenste bezettingsgraad van parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Overigens werd verwacht dat de maximale bezettingsgraad van parkeerplaatsen in de praktijk lager zal zijn dan de hier berekende 87 procent, aangezien de extra parkeerbehoefte van bewoners en bezoekers van de voorgenomen ontwikkeling op zaterdagmiddag lager is dan de normatieve parkeerbehoefte van 31 parkeerplaatsen. De reden is dat op zaterdagmiddag minder bewoners parkeren dan in de nachtelijke uren, wanneer de parkeerbehoefte het grootst is. De conclusie van deze berekening is dus dat in de directe omgeving voldoende parkeerplaatsen aanwezig en beschikbaar zijn in de openbare ruimte om de totale parkeerbehoefte van de voorgenomen ontwikkeling te faciliteren.

Bij een parkeerdrukonderzoek wordt, per dagdeel het aantal geparkeerde voertuigen in een onderzoeksgebied geteld. Hieruit komt naar voren wanneer de parkeervraag het hoogst is (maatgevende moment). Door de parkeervraag te vergelijken met het aanbod wordt de bezettingsgraad van de parkeerplaatsen bepaald.

Om te beoordelen of een nieuwe ontwikkeling resulteert in een toelaatbare parkeerdruk wordt per dagdeel bij de huidige gemeten parkeerdruk de parkeerbehoefte van de nieuwe ontwikkeling opgeteld. Vervolgens wordt dit uitgedrukt in een percentage. Dit percentage wordt getoetst aan het maximale

percentage dat daarvoor is opgenomen in de Kadernota parkeren 2015-2025. Dit percentage is op 90 procent gesteld.

Voor deze nieuwe woningbouwontwikkeling is voor het aanbod zowel gekeken naar het bestaande aantal parkeerplaatsen in het gehele gebied binnen een loopafstand van 200 m (319 parkeerplaatsen) als naar het bestaande aantal parkeerplaatsen in een deel van het gebied waar bewoners logischerwijs als eerste zoeken naar een beschikbare parkeerplaats in de openbare ruimte (256 parkeerplaatsen).

Op verschillende (aanvullende) momenten zijn tellingen uitgevoerd. Allereerst gedurende de jaarlijkse gemeentebrede telling en aanvullend in februari en maart 2025 op lokale piekmomenten.

Bij de getelde bezette parkeerplaatsen is steeds per dagdeel van verschillende maatgevende momenten per week de aanvullende parkeerbehoefte van de nieuwe ontwikkeling opgeteld. Deze parkeerbehoefte varieert eveneens per dagdeel. Een berekening daarvan staat in tabel 1 van bijlage 19.

Op deze manier is zowel voor het gehele gebied binnen een loopafstand van 200 m als een kleiner gebied de bezettingsgraad op verschillende momenten berekend. Voor deze twee gebieden gelden andere piekmomenten.

Op basis van een acceptabele loopafstand van 200 meter is in tabel 2 van bijlage 19 de invloed van de 34 sociale huurwoningen op de direct omgeving weergegeven. Op basis hiervan is de **hoogste bezetting 77 procent** (op zaterdagavond). Daarmee ligt de parkeerdruk ruim beneden de 90 procent die door de gemeente als acceptabele parkeerdruk wordt aangehouden.

Op basis van logisch zoekgedrag aan de westzijde van het plangebied is het aantal beschikbare parkeerplaatsen kleiner. Ook geldt voor dit gebied een ander piekmoment, zijnde de werkdagavond. In tabel 3 van bijlage 19 is dit uitgewerkt. Ondanks een kleiner gebied (en dus minder parkeercapaciteit) is de **bezetting op zijn hoogst 80 procent**. Daarmee ligt ook deze parkeerdruk ruim beneden de 90 procent die door de gemeente als acceptabele parkeerdruk wordt aangehouden.

De te verwachten bezettingsgraad van de ontwikkeling blijft daarmee ruim onder het maximale percentage zoals opgenomen in de Kadernota Parkeren 2015-2025.

Door de ontwikkeling van de Godfried Bomansstraat ontstaat dus geen onacceptabele parkeerdruk in de directe omgeving.

De aanwezigheid van voldoende parkeerplaatsen in de openbare ruimte is tot op heden voor de gemeente geen argument geweest om bij vergelijkbare locatieontwikkelingen - dat wil zeggen bij nieuwbouwprojecten met voldoende ruimte op eigen perceel - een initiatiefnemer te gunnen dat geen parkeerplaatsen aangelegd hoeven te worden op eigen terrein. Bij deze locatie kiest de gemeente er echter expliciet voor om hiervan af te wijken. De argumenten daarbij zijn de volgende:

- De ruimte op eigen perceel die vrijkomt door geen parkeerplaatsen aan te leggen wordt ingericht als openbaar groen, hetgeen ten goede komt aan de gehele buurt.
- De aanleg van extra parkeerplaatsen waarmee de huidige overmaat aan parkeerplaatsen in stand wordt gehouden, is om redenen van waterberging en hittestress onwenselijk.
- De voorgenomen ontwikkeling betreft de realisatie van maatschappelijk vastgoed, in dit geval sociale huurwoningen die worden beheerd door een woningbouwcorporatie. De uitgespaarde kosten door geen parkeerplaatsen aan te leggen, dragen bij aan een hogere kwaliteit van het onroerend goed en/of de realisatie van andere woningbouwprojecten met een onrendabele top.
- Bewoners in het aanpalende appartementencomplex van de Doctor H.J. van Mooklaan hebben in de participatiefase geageerd tegen de aanleg van extra parkeerplaatsen. Belangrijkste reden hiervoor is de gevreesde overlast door haal- en brengverkeer van kinderen van de basisschool aan de Petronella Voûtestraat. Door geen extra parkeerplaatsen aan te leggen wordt aan de wens van omwonenden tegemoet gekomen. Hiermee wordt tevens de kans op een spoedige vergunningverlening vergroot¹.
- In de buurt van de voorgenomen ontwikkeling zijn geen andere ruimtelijke ontwikkelingen voorzien met een significante parkeerbehoefte, zodat de huidige overmaat van parkeerplaatsen in de openbare ruimte duurzaam beschikbaar is.

Met de voorgestelde parkeeroplossing wordt afgeweken van de bepalingen zoals opgenomen in de Nota parkeernormen gemeente Rijswijk 2011. Deze afwijking voldoet echter aan het criterium zoals opgenomen in de 'Parapluherziening parkeernormering Rijswijk', waarin wordt gesteld dat afwijken mogelijk is op basis van het advies van een verkeerskundige waaruit blijkt dat op een andere wijze is/wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid.

¹ In een later moment tijdens het proces is toegezegd alsnog 6 extra parkeerplaatsen in de Godfried Bomansstraat aan te leggen.



Figuur 4.9: Overzicht van de bestaande en 6 nieuw aan te leggen parkeerplaatsen in de directe nabijheid van het plangebied, zodat het totaal aantal parkeerplaatsen in de Godfried Bomansstraat 30 bedraagt.

Conclusie

Het plangebied is goed bereikbaar voor het gemotoriseerd verkeer en het langzaam verkeer. Ook per openbaar vervoer is de locatie te bereiken. De verkeersgeneratie en toename van de beoogde ontwikkeling is 111 mvt/etmaal op een gemiddelde werkdag. De piek zal voornamelijk in de spitsen aanwezig zijn. Dit zijn ongeveer 11 extra mvt. Dit is een geringe verkeerstoename en kan binnen de huidige infrastructuur opgevangen worden waardoor dit niet leidt tot knelpunten op het omliggend wegennet. De wegen rondom de planontwikkeling zijn veilig ingericht voor langzaam verkeer en met de aangelegde verkeersremmende maatregelen is de verkeersveiligheid gewaarborgd.

De parkeerbehoefte van de beoogde ontwikkeling is 31 parkeerplaatsen voor bewoners en bezoekers aan bewoners. Voor bewoners en bezoekers is voldoende parkeergelegenheid beschikbaar in de openbare ruimte.

Hoewel uit de parkeertellingen en parkeerdrukonderzoek blijkt dat er geen directe noodzaak is tot het aanleggen van extra parkeerplaatsen, zullen er 6 parkeerplaatsen extra worden aangelegd in de directe nabijheid van het plangebied.

De aspecten verkeer en parkeren staan de ontwikkeling van de woningen dan ook niet in de weg.

Bijlage A: Notitie beschikbare parkeergelegenheid omgeving Godfried
Bomansstraat_v20240515

Bijlage 19: Aanvullende onderbouwing toelaatbare parkeerdruk ontwikkeling Godfried
Bomansstraat

Bijlage 20: Overzicht parkeertellingen uitgevoerd door Datacount-Verkeersonderzoek