

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0)570 666 222
F +31 (0)570 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

Den Haag
Casuariestraat 9a
2511 VB Den Haag

Eindhoven
Flight Forum 92-94
5657 DC Eindhoven

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

Gemeente Den Haag

Second opinion verkeersonderzoek Verhulstplein/Stadhoudersplantsoen 216

Datum
Kenmerk
Eerste versie

16 september 2015
GVH220/Bkd

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De gemeente Den Haag heeft een Nota van Uitgangspunten opgesteld voor het Verhulstplein en omgeving. Het plan heeft betrekking op de sloop van kantoren/tankstation en de nieuwbouw van woningen op het Verhulstplein/Stadhoudersplantsoen 216 in Den Haag. De gemeente Den Haag heeft een ruimtelijke onderbouwing opgesteld, waarin onder andere wordt ingegaan op de onderwerpen 'verkeer' en 'parkeren'. Na presentatie van de concept Nota van Uitgangspunten aan omwonenden zijn er vragen binnen gekomen bij de gemeente over beide onderwerpen. De gemeente heeft besloten om een second opinion uit te laten voeren.

De vragen vanuit de bewoners richten zich onder andere op de verkeers- en parkeereffecten op en rondom het Verhulstplein. De gemeente Den Haag heeft Goudappel Coffeng BV opdracht gegeven een second opinion uit te voeren.

1.2 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is het plan beschreven. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 ingegaan op de verkeersgeneratie van de bestaande en nieuwe voorzieningen. In hoofdstuk 4 is de parkeerbehoefte bepaald. Hoofdstuk 5 eindigt met conclusies en aanbevelingen.

2 Plan

Het te toetsen plan betreft een Nota van Uitgangspunten, hetgeen vooraf gaat aan een bouwplan. In deze fase van het planproces zijn de bouwinitiatieven vooral indicatief.

Het plan gaat uit van de realisatie van drie nieuwe woonblokken met inpandige parkeer-garages. De parkeerplaatsen in de openbare ruimte op het bestaande Verhulstplein worden verwijderd. In plaats daarvan wordt er geïnvesteerd in de openbare ruimte/het openbaar groen.

Het plan gaat uit van het verwijderen van de volgende functies:

- sloop van de (deels leegstaande) kantoren aan het Verhulstplein;
- sloop van het tankstation aan de President Kennedylaan.

In tabel 2.1 is een overzicht gegeven van de te slopen en te realiseren gebouwen.

	te verwijderen	te realiseren
Verhulstplein/William Investments bv		
Fase 1	sloop hoogbouw	84 appartementen
Fase 2	sloop laagbouw	90 appartementen
Fase 3	sloop tankstation	82 appartementen
Verhulstplein 14 en 17 (zijde Conradkade)		
	Sloop kantoorgebouw	160 appartementen
Duncklerstraat / Lübeckstraat		
Basisschool MM Boldingh en BSO	2.200 m ² BVO (max. 320 leerlingen)	
Kinderdagopvang DAK	400 m ² BVO / 4 x 12 kinderen	
Chr. Scholengemeenschap De Populier	2.500 m ² BVO (max. 400 leerlingen)	

Figuur 2.1: Programma Verhulstplein

3 Verkeer

3.1 Inleiding

De gemeente Den Haag stelt in de Nota van Uitgangspunten dat door de herontwikkelingen circa 1.000 ritten per etmaal extra worden gegenereerd in het gebied ten opzichte van de situatie met kantoren. Goudappel Coffeng heeft ook een berekening gemaakt van de verkeersgeneratie. In dit hoofdstuk wordt de verkeersgeneratie van de bestaande en nieuwe voorzieningen bepaald aan de hand van landelijke kencijfers voor woningen van CROW (publicatie 317 van CROW). Bij de bepaling van de verkeersgeneratie is rekening

gehouden met de stedelijkheidsgraad van de gemeente Den Haag (zeer sterk stedelijk, bron: CBS).

3.2 Verkeersgeneratie te verwijderen functies (kantoren)

In deze paragraaf wordt de verkeersgeneratie bepaald van de te verwijderen functies. Het betreft de kantoren op het Verhulstplein en het tankstation. Voor een tankstation is geen specifieke informatie over verkeersgeneratie bekend, aangezien meerdere factoren een rol spelen bij het aantal klanten. Voor deze studie is het ook minder relevant hoeveel klanten het tankstation bezoeken: het tankstation ligt direct aan de President Kennedylaan. De bezoekers rijden niet via de woonwijk, maar rijden via de President Kennedylaan het tankstation in en uit.

Op dit moment is er 28.000 m² BVO aan kantooruimte beschikbaar rondom het Verhulstplein. Het landelijke kennisinstituut voor verkeer CROW geeft aan dat de verkeersgeneratie voor kantoren zonder baliefunctie is¹: 1,2 autoritten per 100 m² BVO. Het betreft hier de verkeersgeneratie voor een weekdag². De verkeersgeneratie voor een werkdag wordt verkregen door deze te vermenigvuldigen met 1,33.

De verkeersgeneratie voor de kantoren is dus als volgt:

- $(28.000 \text{ m}^2 / 100) \times 1,2 \text{ ritten per etmaal} \times 1,33 = 447 \text{ ritten per etmaal}$ (doorsnede, dus zowel aankomende als vertrekkende ritten).

Deze ritten rijden via diverse wegen naar hun eindbestemming op het Verhulstplein. De huidige verkeerscirculatie loopt via de President Kennedylaan (grootste deel) en Stadhoudersplantsoen / 2^e Sweelinckstraat / Lübeckstraat en Dunklerstraat / 2^e Schuytstraat. Verkeer uit noordelijke richting mag niet linksaf slaan op de President Kennedylaan richting Verhulstplein. Dit verkeer moet bij het kruispunt Conradkade / President Kennedylaan omdraaien.

De verwachting/aanname is dat het grootste deel van de autoritten (85%) direct van de President Kennedylaan het Verhulstplein op rijdt. Vanuit de hoofdinfrastructuur is dat immers de meest logische route. De verkeersgeneratie per route is daarom als volgt:

- $447 \text{ ritten} \times 85\% = 380 \text{ ritten}$ via de President Kennedylaan;
- $447 \text{ ritten} \times 15\% = 67 \text{ ritten}$ via de andere ontsluitingswegen.

¹ Een deel van het kantoor was vroeger 'ziekenfonds' en had een baliefunctie. Het is niet goed te achterhalen welk deel van het kantoor een baliefunctie had en welk deel niet. In deze notitie is 100% gerekend met een kantoor zonder baliefunctie. De verkeersdruk was voorheen zeer waarschijnlijk hoger.

² De verkeersdruk op een weekdag is het gemiddelde van maandag t/m zondag. De verkeersdruk op een werkdag is het gemiddelde van maandag t/m vrijdag. De werkdag is in deze studie maatgevend vanwege de hogere verkeersdruk.

3.3 Verkeersgeneratie woningen

Ook de verkeersgeneratie van de nieuwe functies is bepaald aan de hand van de landelijk erkende CROW kencijfers, zodat een zuivere vergelijking met de bestaande bebouwing mogelijk is. De kencijfers zijn onderverdeeld naar stedelijkheidsgraad en ligging ten opzichte van het centrum. Het hoogstedelijke karakter van Den Haag heeft een reducerende invloed op de verkeersgeneratie. CROW rekent bovendien met minimum en maximum kengetallen. Gegeven het lage autobezit in dit deel van Den Haag (0,6 personenauto per huishouden tegenover 1,2 personenauto's per huishouden in Nederland) wordt uitgegaan van de minimum kengetallen.

Op dit moment is niet duidelijk welk type woningen er uiteindelijk komen: huur of koop, goedkoop of duurder, etc. Dat is voor het niveau van een Nota van Uitgangspunten ook nog niet nodig. Om toch iets te kunnen zeggen over de verwachte verkeersdruk, is gerekend met een gemiddelde verkeersgeneratie per woning. Deze is als volgt samengesteld.

De verkeersgeneratie van huurwoningen varieert tussen: 2,8 en 4,7 ritten, gemiddeld 3,75 ritten per werkdag. Vermenigvuldiging met 1,11 levert de werkdag op: $3,75 \times 1,11 = 4,2$ ritten per werkdag.

De verkeersgeneratie van koopwoningen varieert tussen: 3,9 en 6,4 ritten, gemiddeld 5,15 ritten. Vermenigvuldiging met 1,11 levert de werkdag op: $5,15 \times 1,11 = 5,7$ ritten per werkdag.

Gerekend wordt in deze notitie met het gemiddelde van de huur- en koopwoningen, namelijk met 5,0 ritten per werkdag. Dit is een relatief hoge verkeersgeneratie op grond van landelijke kencijfers (gemiddelde van woningen en appartementen). Op deze locatie worden appartementen gerealiseerd. De verwachting is dat de verkeersgeneratie in de praktijk lager zal zijn dan 5,0 ritten per dag.

Op dit moment zijn er plannen voor de realisatie van 416 appartementen. De verkeersfunctie voor de woningen is dus als volgt: $416 \text{ appartementen} \times 5,0 \text{ ritten per werkdag} = 2.080$ ritten per werkdagetmaal.

In de Nota van Uitgangspunten is globaal de verkeerscirculatie bepaald (zie figuur 3.1). De directe aansluitingen tussen President Kennedylaan en het Verhulstplein worden verwijderd. De parkeergarages van de nieuwe woonblokken worden ontsloten via de onderliggende wegenstructuur. In verband met verkeersveiligheid en doorstroming worden geen garages direct ontsloten op de hoofdwegenstructuur (President Kennedylaan).



Figuur 3.1: Nota van Uitgangspunten (verkeersontsluiting van de woonblokken)

Aangenomen wordt dat de verkeerscirculatie als volgt is:

- 55% via President Kennedylaan x 2.080 = 1.144 ritten per werkdagemaal;
- 30% via 2^e Sweelinckstraat x 2.080 = 624 ritten per werkdagemaal;
- 15% via Schuytstraat x 2.080 = 312 ritten per werkdagemaal.

De hiervoor genoemde verdeling is gebaseerd op de verkeersdruk op de President Kennedylaan en Conradkade:

- verkeersaanbod President Kennedylaan: 28.000 motorvoertuigen per etmaal;
- verkeersaanbod Conradkade: 9.000 motorvoertuigen per etmaal.

3.4 Verkeersgeneratie kinderdagverblijf en scholen

In deze paragraaf wordt de verkeersgeneratie bepaald van het kinderdagverblijf, de basisschool en de middelbare school. Het kinderdagverblijf en de basisschool zijn reeds gevestigd in dit gebied, de middelbare school is nieuw.

3.4.1 Kinderdagverblijf

De verkeersgeneratie van het kinderdagverblijf (kiss & ride) wordt afgewikkeld via de Conradkade. Hier wordt een kiss & ride strook aangelegd. De verkeersgeneratie van een kinderdagverblijf (reeds aanwezig) is: $(400 \text{ m}^2 / 100) \times 25,7 = 103$ ritten per dag. De verwachting is dus dat deze voor een groot deel afgewikkeld zal worden via de Conradkade. Op dit moment vindt kiss & ride nog plaats in de omliggende straten. De verkeersdruk als

gevolg van het kinderdagverblijf zal in de straten dus afnemen als gevolg van de aanleg van de nieuwe kiss & ride plaats aan de Conradkade.

3.4.2 Basisschool

De verkeersgeneratie van een basisschool met 320 leerlingen (reeds aanwezig) bestaat uit: ritten van leerkrachten en ritten van ouders (kiss & ride). 320 leerlingen komt overeen met 14 groepen. Hier hoort de volgende verkeersgeneratie voor leerkrachten bij: $0,5$ (autoritten per leerkracht per enkele reis) \times 14 (leerkrachten) \times 2 (ritten) = 14 ritten.

Kiss & ride wordt als volgt berekend:

- Groep 1 t/m 3: aantal leerlingen \times autogebruik \times reductie aantal kinderen per auto.
- Groep 4 t/m 8: aantal leerlingen \times autogebruik \times reductie aantal kinderen per auto.

De berekening voor kiss & ride is als volgt:

- groep 1 t/m 3: $120 \times 45\% \times 0,75 = 41$ ritten;
- groep 4 t/m 8: $200 \times 25\% \times 0,85 = 43$ ritten;
- totaal: 84 ritten \times $2/4$ keer per dag (hier is gerekend met 3 keer i.v.m. deels gebruik van de buitenschoolse opvang) = 252 ritten per dag.

3.4.3 Middelbare school

De verkeersgeneratie van een middelbare school (nieuw te realiseren) is: $(2.500 \text{ m}^2 / 100) \times 9,6 = 240$ ritten per dag.

De toename van verkeer in de omliggende straten als gevolg van de scholencluster is 240 ritten +/- 100 ritten (vermindering als gevolg van realisatie kiss & ride strook) is 140 ritten. De verkeerstoename is gering: de straten kunnen de extra verkeersdruk op een verkeersveilige wijze verwerken.

3.5 Toets verkeersveiligheid

Op vrijdag 14 augustus 2015 is er een observatie gehouden. Tijdens de observatie is gebleken dat op de 2^e Sweelinckstraat (aan de zijde van de President Kennedylaan) er circa 50 auto's per uur rijden (doorsnede). Dit komt neer op circa 500 motorvoertuigen per etmaal. Opgemerkt moet worden dat de observatie in het laatste deel van de zomervakantie is gehouden. De verwachting is dat normaal gesproken er circa 750 motorvoertuigen per etmaal gebruik maken van de 2^e Sweelinckstraat. In de nieuwe situatie komen er circa 630 motorvoertuigen per etmaal bij. Dit komt neer op een verkeersdruk van circa 1.380 motorvoertuigen per etmaal.

In de 'oude' situatie met kantoren lag de verkeersdruk op circa 450 motorvoertuigen per etmaal.

De 2^e Sweelinckstraat maakt onderdeel uit van een 30 km/h zone. Dat betekent dat het gebied onderdeel uitmaakt van een verblijfsgebied. Er gelden richtlijnen voor een maximale verkeersdruk in een verblijfsgebied. CROW geeft aan dat in een 30 km/h gebied tot

een verkeersdruk van 5.000 motorvoertuigen per etmaal het mogelijk is dat fietsers en auto's gebruik maken van dezelfde rijbaan (het kenmerk van een verblijfsgebied/30 km/h zone). In dit gebied ligt de verkeersdruk echter veel lager. De verkeersdruk ligt op het niveau van een woonerf (maximaal 2.400 motorvoertuigen per etmaal). Om het verblijfsklimaat in het gebied hetzelfde te houden wordt aan de richtlijn voor het woonerf getoetst.

Uit de berekening van de verkeersgeneratie blijkt dat ook in de nieuwe situatie er sprake zal zijn van een verkeersveilige situatie.

Verder worden aanvullende maatregelen genomen ter verbetering van de verkeersveiligheid. Het gaat bijvoorbeeld om het afsluiten van het Verhulstplein, waardoor sluipverkeer niet meer mogelijk is. Andere maatregelen zijn: het opheffen van het tankstation, het realiseren van een fietsroute voor scholieren via het verkeersluwe Verhulstplein en de herinrichting van enkele wegvakken volgens de inzichten van Duurzaam Veilig.

3.6 Geluid en lucht

Formeel valt de 2^e Sweelinckstraat in een 30 km/h zone. Geluidsonderzoek is wettelijk gezien niet nodig, maar in het kader van een 'goede ruimtelijke ordening' is inzicht wel gewenst. Een nadere uitwerking is dan wel nodig in het kader van de bouwplannen.

Voor luchtkwaliteit is de vraag of het project 'in betekende mate' bijdraagt aan de luchtkwaliteit. De landelijke overheid heeft de definitie van 'in betekende mate' vastgelegd in een algemene maatregel van bestuur (AMvB). Bij woningbouw gaat het om 1.500 woningen netto bij 1 ontsluitingsweg. In deze situatie wordt dit aantal woningen niet gehaald. Dit project draagt daarmee niet 'in betekende mate' bij aan de luchtkwaliteit.

4 Parkeren

Het uitgangspunt van de gemeente Den Haag is dat iedere ontwikkelaar de parkeerbehoefte op eigen terrein oplost. Door voldoende parkeerplaatsen aan te bieden moet voorkomen worden dat er zoekverkeer ontstaat op en rondom het Verhulstplein. Bij de indicatieve plannen is het parkeren op eigen terrein goed mogelijk.

Bij toepassing van de parkeernormen van de gemeente Den Haag wordt voorkomen, dat de parkeerbezetting op de openbare weg in de omliggende woongebieden hoger wordt. Een verdere uitwerking van de planinitiatieven is gewenst om een goed beeld te verkrijgen van het woningbouwprogramma en de bijbehorende parkeervraag.

In het plan wordt uitgegaan van bewonersparkeren in garages (eigen terrein). Voor de bezoekers van de toekomstige bewoners wordt uitgegaan van parkeren op de openbare weg. Bij de herinrichting van het Verhulstplein (en omgeving) zullen openbare parkeerplaatsen blijven bestaan. Een en ander wordt in een latere fase verder uitgewerkt.

Doordat de parkeerbehoefte van de planontwikkeling grotendeels op eigen terrein kan worden opgevangen en er enige ruimte blijft voor het parkeren op de openbare weg mag verwacht worden de planontwikkeling niet leidt tot een verhoging van de parkeerdruk in de omgeving. Sturing op het gebruik van de aanwezige parkeercapaciteit (gereguleerd parkeren) is gewenst om ongewenst parkeergedrag te voorkomen.

5 Conclusies en aanbevelingen

Goudappel Coffeng heeft een second opinion uitgevoerd op de onderdelen 'verkeer' en 'parkeren' uit de Nota van Uitgangspunten van de gemeente Den Haag. Hoewel de verkeersgeneratie uit de berekening van Goudappel Coffeng hoger is dan die van de gemeente, leidt dit niet tot een andere conclusie. De verwachte verkeersdruk op de wegen rondom het Verhulstplein is niet dusdanig, dat er een geheel ander verblijfsklimaat ontstaat. Er zal sprake zijn van een verkeersveilige verkeersdruk. Bovendien leidt de ontwikkeling op het Verhulstplein tot een herinrichting van wegvakken en daarmee wordt verdere invulling gegeven aan het Duurzaam Veilig beleid van de gemeente Den Haag. Tot slot wordt een kiss & ride voorziening gecreëerd op de Conradkade, waardoor het halen en brengen van kinderen in de toekomstige situatie niet via de woonstraten loopt.

Doordat de parkeerbehoefte van de planontwikkeling grotendeels op eigen terrein kan worden opgevangen en er enige ruimte blijft voor het parkeren op de openbare weg mag verwacht worden de planontwikkeling niet leidt tot een verhoging van de parkeerdruk in de omgeving. Sturing op het gebruik van de aanwezige parkeercapaciteit (gereguleerd parkeren) is gewenst om ongewenst parkeergedrag te voorkomen.

Aanbevolen wordt om bij een verdere uitwerking van het plan de geluidssituatie te toetsen in de 30 km/h zone rondom het plangebied.

Bijlage 1 Foto's



2^e Sweelinckstraat (fotobron: Cyclomedia)



Lübeckstraat (fotobron: Cyclomedia)



Verhulstplein in het verlengde van de Lübeckstraat (fotobron: Cyclomedia)



Verhulstplein (fotobron: Cyclodmedia)



Verhulstplein (fotobron: Cyclodmedia)



Conradkade (fotobron: Cyclomedia)



Dunklerstraat (fotobron: Cyclomedia)



2^e Schuytstraat (fotobron: Cyclomedia)



President Kennedylaan (fotobron: Cyclodmedia)