

Opdrachtgever: WP Retail Invest Duinzigt C.V.
Opdracht: Den Haag Duinzigt (20170759)
Onderwerp: Mobiliteitstoets Willem Royaardsplein (Duinzigt)
Datum: 14 maart 2024

Inleiding

Het plan betreft de herontwikkeling en herstructurering van het winkelcentrum Willem Royaardsplein in de wijk Duinzigt, Den Haag. De herontwikkeling en herstructurering heeft een uitbreiding van de totale winkelvloeroppervlakte als gevolg. Deze ontwikkelingen zullen leiden tot veranderingen op het gebied van verkeer en parkeren. In deze mobiliteitstoets zal ingegaan worden op de verkeerskundige gevolgen van deze ontwikkeling.

Opbouw memo

De memo is als volgt opgebouwd. Allereerst wordt de huidige verkeerstructuur beschreven, met daarin de kenmerken en intensiteiten van de ontsluitende wegen. Daarna wordt ingegaan op de parkeerbehoefte van de ontwikkelingen. Tenslotte volgt een berekening van de verkeersgeneratie. De afwikkeling van het verkeer op het wegennet wordt beschreven en is daarnaast ook met twee kruispuntberekeningen beoordeeld. Tenslotte volgen de conclusies van alle verkeersaspecten.

Verkeersstructuur (huidig)

Gemotoriseerd verkeer

Het plangebied c.q. het winkelcentrum wordt vanaf het parkeerterrein ontsloten op de Theo Mann-Bouwmeesterlaan, zie figuur 1. Aan de andere zijde van het plangebied is de Esther de Boer van Rijklaan gelegen. Het parkeerterrein heeft tevens een ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer met de Esther de Boer van Rijklaan. Deze toegang aan de zuidoostzijde van het parkeerterrein is via de Louis Grimbergenlaan, Ruychrocklaan ontsloten naar de Van Alkemadelaan. Deze wegen hebben de functie van een erftoegangsweg met een maximum snelheid van 30 km/u. De Theo Mann-Bouwmeesterlaan ontsluit via de Waalsdorperweg (gebiedsontsluitingsweg met een maximum snelheid van 50 km/u) op de ontsluitingswegen van Den Haag, de Oude Waalsdorperweg en van Alkemadelaan. Deze wegen hebben ook een gebied ontsluitende functie en beschikken over een maximum snelheid van 50 km/u. In noordoostelijke richting wordt vanaf de Theo Mann-Bouwmeesterlaan ontsloten naar het overige (zuidoostelijke) deel van de wijk.



Figuur 1 Ontsluiting gemotoriseerd verkeer Willem Royaardsplein

Door de gemeente Den Haag zijn verkeersintensiteiten aangeleverd van de jaren 2018 en 2028 van een gemiddelde weekdag. De intensiteiten in motorvoertuigen per etmaal (mvt/etmaal) zijn opgenomen in tabel 1. De autonome toename van verkeer die is berekend voor 2018, dus dat wil zeggen zonder voorliggende ontwikkeling van het winkelcentrum Duinzigt, bedraagt in deze 10 jaar al tussen de 2% en 6%.

Tabel 1 Weekdagintensiteiten in mvt/etmaal

Wegvak	Tussen	En	2018	Toename	2028
Waalsdorperweg	Van Alkemadelaan	Oude Waalsdorperweg	13.100	890 (6%)	13.990
Oude Waalsdorperweg	Waalsdorperweg	Hubertustunnel	10.700	729 (6%)	11.429
Waalsdorperweg	Oude Waalsdorperweg	Stalpertstraat	5.600	189 (3%)	5.789
Theo Mann-Bouwm.	Stalpertstraat	Willem Royaardsplein	3.550	60 (2%)	3.610
Theo Mann-Bouwm.	Willem Royaardsplein	Cees Laseurlaan	2.450	107 (4%)	2.557

Openbaar vervoer

Het plangebied is eveneens bereikbaar met het openbaar vervoer. De dichtstbijzijnde bushaltes zijn gelegen aan de Theo Mann-Bouwmeesterlaan en Waalsdorperweg, binnen enkele minuten loopafstand van het plangebied. Aan deze haltes ontsluit buslijn 22 van en naar het centrum en het centraal station van Den Haag (circa ieder kwartier). Tevens halteert buslijn 23 aan de Van Alkemadeaan, welke is te bereiken op circa 500/600 meter loopafstand. Van hieruit halteren bussen tussen Kijkduin en Scheveningen (circa ieder kwartier). Volgens het CROW (ASVV 2012) is een bushalte tot 400 à 500 meter loopafstand aanvaardbaar.

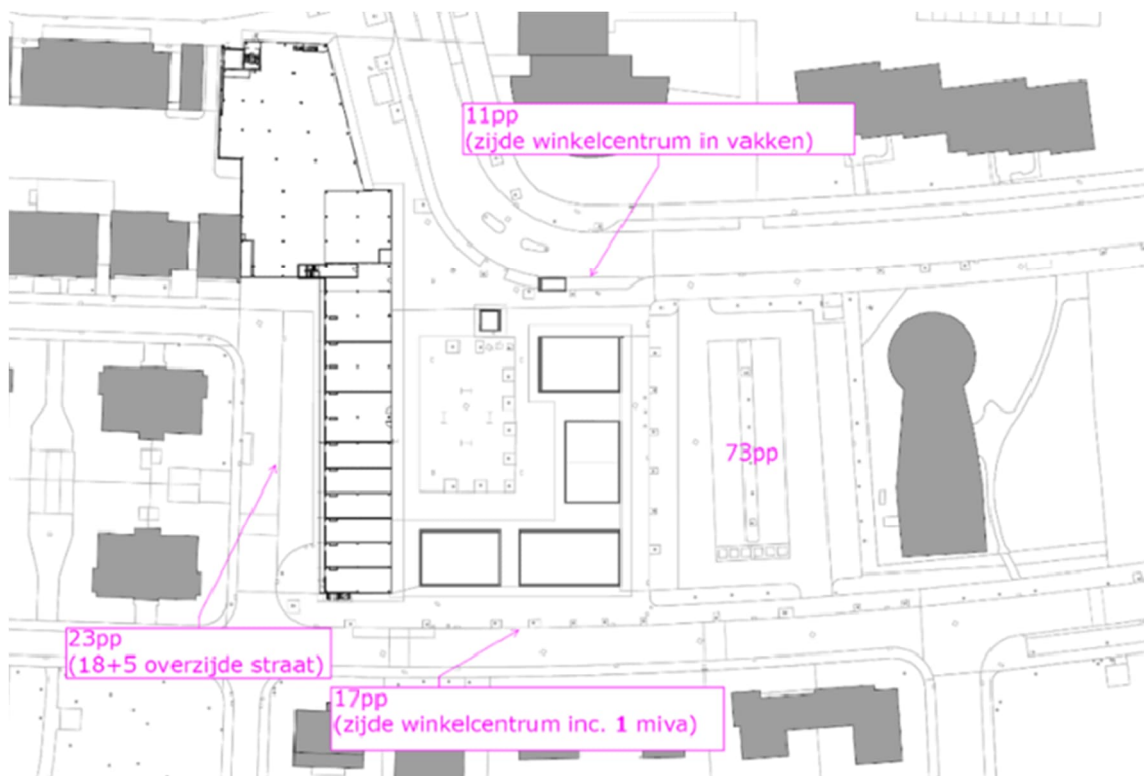
Langzaam verkeer

Fietsers delen de rijbaan met het gemotoriseerde verkeer op de wegen binnen de wijk Duinzigt. Voor voetgangers zijn trottoirs gelegen langs deze wegen. De Oude Waalsdorperweg en de Van Alkemadeaan zijn voorzien van vrijliggende fietspaden en tevens trottoirs.

Parkeren

Huidige parkeersituatie

In de huidige situatie is een parkeerterrein op maaiveld gelegen en heeft het een parkeeraanbod van 73 parkeerplaatsen. Daarnaast zijn aan de Theo Mann-Bouwmeesterlaan, Esther de Boer van Rijklaan en Neylantstraat 51 haaks- en langspaarkeerplaatsen aanwezig. Het totale huidige parkeeraanbod bedraagt daarmee 124 parkeerplaatsen. Zie hiervoor ook figuur 2 ten aanzien van het aantal parkeerplaatsen op maaiveld.



Figuur 2. Parkeerplaatsen maaiveld huidige situatie

Om de huidige balans op te maken (het eventuele tekort of overschot), wordt allereerst de huidige parkeerbehoefte berekend volgens de gemeentelijke parkeernormen (Nota Parkeernormen Den Haag, 2021). Het plangebied is daarbij gelegen in de zone 'Vooroorlogse stadswijken'. De huidige parkeerbehoefte is bepaald aan de hand van de huidige functies van en bij het winkelcentrum. In tabel 2 is de huidige parkeerbehoefte weergegeven.

Tabel 2 Huidige normatieve parkeerbehoefte

Berekening parkeerbehoefte				
functiegroep	functietype	programma per	parkeerkencijfer per	parkeerbehoefte normatief
Detailhandel	Supermarkt	2.123:m2 bvo	2,2 100 m2 bvo	46,7
Detailhandel	Winkel	2.120:m2 bvo	1,75 100 m2 bvo	37,1
Horeca en recreatie	Restaurant	1.009:m2 bvo	3,5 100 m2 bvo	35,3
Sport, cultuur, ontspanning	Fitnessstudio/sportschool	549:m2 bvo	2 100 m2 bvo	11,0
totale parkeerbehoefte		5.801		130,1

Omdat de verschillende functies op andere momenten een maatgevende parkeerbehoefte ervaren, is er ook sprake van dubbelgebruik van parkeerplaatsen. De maatgevende parkeerbehoefte is berekend in tabel 3 met aanwezigheidspercentages uit het gemeentelijk beleid.

Tabel 3 Parkeerbalans huidige situatie

Functie	parkeer- behoefte	parkeerbehoefte rekening houdend met aanwezigheid (CROW publicatie 317)							
		Werkdag				Koop avond	Zaterdag		Zondag Middag
		ochtend	Middag	Avond	Nacht		middag	avond	
Dubbelgebruik									
Supermarkt	46,7	14,0	28,0	18,7	0,0	37,4	46,7	18,7	0,0
Detailhandel	37,1	11,1	22,3	3,7	0,0	27,8	37,1	0,0	0,0
Horeca	35,3	10,6	14,1	31,8	0,0	33,5	24,7	35,3	14,1
Sport	11,0	3,3	5,5	11,0	0,0	9,9	11,0	9,9	9,3
Totaal:	130,1	39,0	69,9	65,2	0,0	108,6	119,5	63,9	23,5

Legenda

"0" obv openingstijden vd eigen website en aannames afgeleid uit gegevens op internet

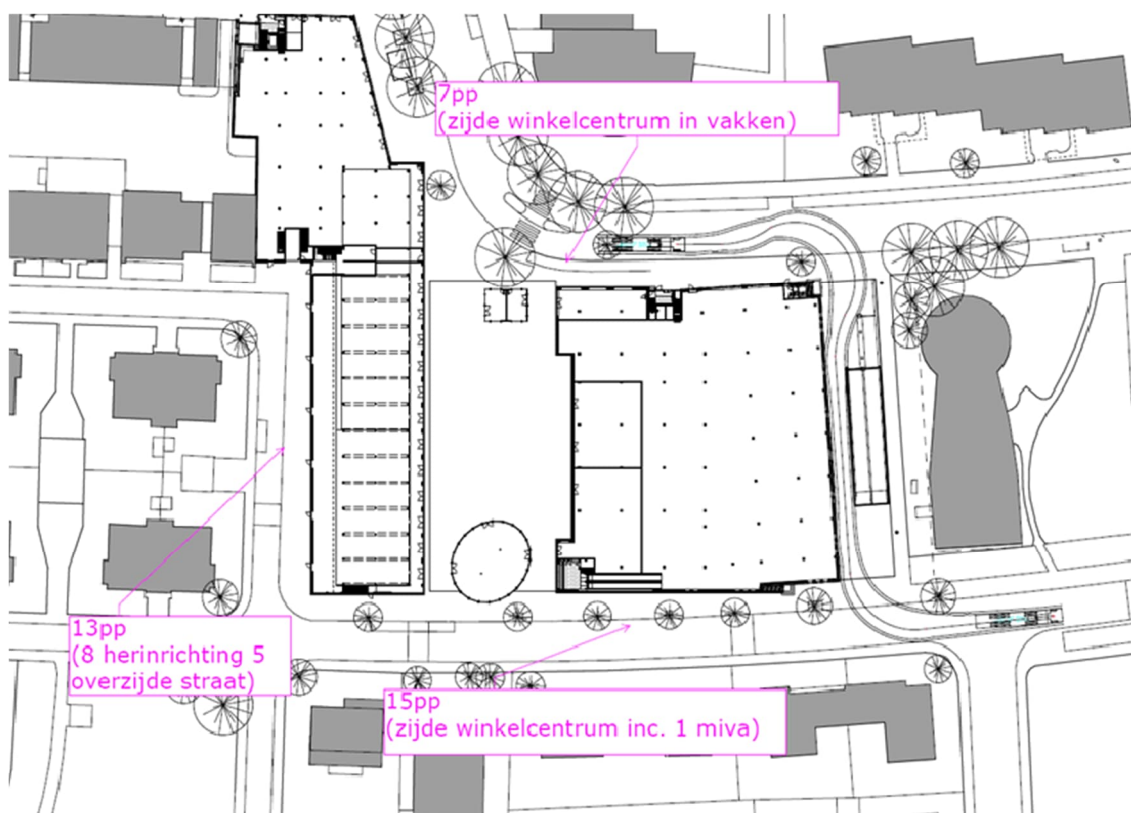
vlg crow 317

maatgevende parkeerbehoefte, maatgevend dagdeel

Op een zaterdagmiddag bedraagt de parkeerbehoefte maximaal 120 parkeerplaatsen. Met een parkeeraanbod van 124 parkeerplaatsen zijn er voldoende parkeerplaatsen om deze parkeerbehoefte op te vangen.

Toekomstige parkeersituatie

De toekomstige parkeerbehoefte is bepaald aan de voorgenomen functies in het winkelcentrum. De parkeerbehoefte wordt voorzien in de openbare parkeergarage en voor de woningen in een aparte parkeergarage. Het huidige parkeerterrein komt te vervallen en wordt bebouwd. De parkeerbehoefte van de bestaande functies die gebruik maakten van dit parkeerterrein, zal ook in de nieuwe parkeergarage worden voorzien. Het toekomstige parkeeraanbod bedraagt 209 parkeerplaatsen. In tabel 4 is een overzicht opgenomen van het huidige parkeeraanbod en het toekomstige parkeeraanbod.



Figuur 3 Parkeerplaatsen maaiveld Toekomstige situatie

Tabel 4 Parkeeraanbod huidige en toekomstige situatie

Parkeeraanbod		
Locatie	Huidig aantal parkeerplaatsen	Toekomstig aantal parkeerplaatsen
Parkeerterrein	73	-
Theo Mann-Bouwmeesterlaan	11	7
Ester de Boer-van Rijklaan	17	15
Nyelandstraat	23	13
Parkeergarage Kopgebouw	-	16
Parkeergarage nieuwbouw	-	158
Totaal	124	209

Tabel 5 Toekomstige normatieve parkeerbehoefte

Berekening parkeerbehoefte					parkeerbehoefte normatief
functiegroep	functietype	programma	parkeerkencijfer		
		per	per		
Detailhandel	Supermarkt	2.260:m2 bvo	2,2 100 m2 bvo		49,7
Detailhandel	Supermarkt	1.471:m2 bvo	2,2 100 m2 bvo		32,4
Detailhandel	Winkel	2.458:m2 bvo	1,75 100 m2 bvo		43,0
Horeca en recreatie	Restaurant	300:m2 bvo	3,5 100 m2 bvo		10,5
Horeca en recreatie	Café	100:m2 bvo	3,5 100 m2 bvo		3,5
Wonen	Appartement (100-160 m2)	28:woningen	1,1 woning		30,8
Wonen	Appartement (70-100 m2)	12:woningen	0,85 woning		10,2
totale parkeerbehoefte					180,1

Omdat de verschillende functies ook in de toekomstige situatie op andere momenten een maatgevende parkeerbehoefte ervaren, kan ook hier gerekend worden met dubbelgebruik van parkeerplaatsen. In de toekomstige situatie zijn voor de 40 nieuwe woningen 41 vaste parkeerplaatsen beoogd. Hiervan worden er 16 in de parkeergarage onder het kopgebouw gerealiseerd. Deze parkeerplaatsen zijn ten behoeve van de 15 bovenliggende appartementen. In de parkeergarage onder de nieuwbouw worden 25 parkeerplaatsen aangewezen voor de bewoners van de appartementen. Deze vaste parkeerplaatsen zijn niet meegerekend in het dubbelgebruik. De parkeerbehoefte op verschillende momenten in de week is weergegeven in tabel 6.

Tabel 6 Parkeerbalans toekomstige situatie

Functie	parkeer- behoefte		parkeerbehoefte rekening houdend met aanwezigheid (CROW publicatie 317)							
			Werkdag				Koop avond	Zaterdag		Zondag Middag
			ochtend	Middag	Avond	Nacht		middag	avond	
Vaste parkeerplaatsen										
40 woningen bewoners *	37,0	41	41,0	41,0	41,0	41,0	41,0	41,0	41,0	41,0
Dubbelgebruik										
40 woningen bezoekers **	4,0	4,0	0,4	0,8	3,2	0,0	2,8	2,4	4,0	2,8
Supermarkt	82,1	82,1	24,6	49,2	32,8	0,0	65,7	82,1	32,8	0,0
Winkel	43,0	43,0	12,9	25,8	4,3	0,0	32,3	43,0	0,0	0,0
Horeca - Restaurant	10,5	10,5	3,2	4,2	9,5	0,0	10,0	7,4	10,5	4,2
Horeca - Café	3,5	3,5	1,1	1,4	3,2	0,0	3,0	2,6	3,5	1,6
Totaal	180,1	184,1	83,1	122,5	93,9	41,0	154,7	178,5	91,8	49,6
Legenda										
"0" obv openingstijden vd eigen website en aannames afgeleid uit gegevens op internet										
vlg crow 317										
maatgevende parkeerbehoefte, maatgevend daadeel										

* De bewoners van de woningen beschikken over 41 vaste parkeerplaatsen.

** De bezoekers van de woningen hebben een parkeerbehoefte van 0,1 parkeerplaats per woning.

Na rekening houdend met dubbelgebruik van parkeerplaatsen komt de parkeerbehoefte uit op 179 parkeerplaatsen, berekend op een zaterdagmiddag. Met een totaal parkeeraanbod van 209 parkeerplaatsen ontstaat er een overschot van 30 parkeerplaatsen. Er is meer parkeergelegenheid aanwezig dan voor het bouwprogramma strikt nodig is.

Verkeersgeneratie plangebied

Bij de berekening van de verkeersgeneratie wordt gebruik gemaakt van uitgangspunten die hieronder staan weergegeven:

- de verkeersgeneratie is berekend op basis van de kencijfers uit CROW-publicatie 381 (2018);
- de gemeente Den Haag heeft conform de “Nota parkeernormen Den Haag” (2021) een “zeer sterk stedelijk” karakter op basis van het adressendichtheid, voor de ligging van het winkelcentrum in de wijk Duinzigt geldt “Schil centrum”. Het gemiddelde autobezit in de gemeente Den Haag is over het algemeen relatief laag ten opzichte van het landelijk gemiddelde, specifiek in de wijk Duinzigt ligt het autobezit echter meer gemiddeld. In worst-case situatie is daarom het gemiddelde kencijfer binnen de bandbreedte aangehouden;
- voor de voorziene functies is aangesloten bij de kencijfers voor een winkelcentrum, het CROW maakt hier onderscheid in met een klein, gemiddeld of groot winkelcentrum. Deze keuze is afhankelijk van het type supermarkten en het aandeel oppervlakten van de supermarkten ten opzichte van de overige winkels (CROW-publicatie 272, 2008). Bij gemiddelde en grote winkelcentra zijn fullservice supermarkten gevestigd, wat in onderhavige situatie van toepassing is. De oppervlakte van de supermarkten ten opzichte van de overige winkels is in het winkelcentrum Duinzigt tamelijk hoog. Aangesloten is daarom bij de kencijfers van een gemiddeld winkelcentrum.
- specifieke situatie Duinzigt: nadat de verkeersgeneratie op basis van de gebruikelijke CROW-normen is berekend, wordt deze vervolgens op basis van de specifieke modal-split cijfers voor winkelcentrum Duinzigt gecorrigeerd.

De verkeersgeneratie van de huidige en toekomstige situatie is berekend aan de hand van het programma en de bedrijfsvloeroppervlakten zoals aangeleverd in de parkeerbalans. In tabel 7 is de verkeersgeneratie in de huidige situatie weergegeven.

Tabel 7 Huidige verkeersgeneratie in mvt/etmaal

Berekening verkeersgeneratie				kencijfer CROW		verkeersgeneratie
functiegroep	functietype	programma	per	per	per	mvt/etmaal weekdag
1 Detailhandel	Fullservice supermarkt (m	2.123	m2 bvo	0,778	m2 bvo	1.651,8
2 Detailhandel	Wijkcentrum (gemiddeld)	2.120	m2 bvo	0,467	m2 bvo	990,2
3 Horeca en recreatie	Cafe/bar/cafetaria	1.009	m2 bvo	0,5	m2 bvo	504,3
4 Sport, cultuur, ontspanning	Fitnessstudio/sportschool	549	m2 bvo	0,2625	m2 bvo	144,1
5						
6						
7						
8						
9						
10						
totale verkeersgeneratie						3.291

In de toekomstige situatie vindt er een verschuiving plaats tussen de bestaande oppervlakte van de supermarkt en de horeca. Bovenal vindt er een uitbreiding plaats van detailhandel en 40 appartementen. Van de uitbreiding van de detailhandel wordt een groot deel ingevuld door een 2^e supermarkt. Met de gemeente Den Haag is afgesproken dat hiervoor een worst-case wordt berekend met volledige uitbreiding van een supermarkt. Voor de nieuwe appartementen groter dan 100 m² is aangesloten bij de kencijfers van een ‘koopwoning, etage, duur’. Voor de appartementen kleiner dan 100 m² is aangesloten bij de kencijfers van een ‘koopwoning, etage, midden’. In tabel 8 is de verkeersgeneratie voor de toekomstige situatie weergegeven.

Tabel 8 Toekomstige verkeersgeneratie in mvt/etmaal

Berekening verkeersgeneratie					verkeersgeneratie
	functiegroep	functietype	programma	kencijfer CROW	mvt/etmaal
			per	per	weekdag
1	Detailhandel	Supermarkt	2.260 m2 bvo	0,778 m2 bvo	1.758,3
2	Detailhandel	Supermarkt	1.471 m2 bvo	0,778 m2 bvo	1.144,1
3	Detailhandel	Winkel	2.458 m2 bvo	0,467 m2 bvo	1.148,0
4	Horeca en recreatie	Cafe/bar/cafetaria	100 m2 bvo	0,5 m2 bvo	50,0
5	Horeca en recreatie	Restaurant	300 m2 bvo	0,3 m2 bvo	90,0
6	Wonen	Appartement (100 - 160 m2)	28 per woning	5,8 per woning	162,4
7	Wonen	Appartement (< 100 m2)	12 per woning	4,1 per woning	49,2
8					
9					
10					
totale verkeersgeneratie					4.402

Op basis van het bestaande en beoogde programma neemt de theoretische verkeersgeneratie toe. De verkeerstoename als gevolg van de planontwikkeling bedraagt op een gemiddelde weekdag 1.193 mvt/etmaal. Door de openstelling van de functies in het weekend is een weekdag maatgevend geacht boven een werkdag. De verkeerstoename is met name te verklaren door de uitbreiding van de supermarkt.

Specifieke situatie Duinzigt

In de voorbereiding van de ontwikkeling van het winkelcentrum is een onderzoek uitgevoerd naar de herkomst van de bezoekers en de wijze van vervoer van en naar het winkelcentrum. Voor vergelijkbare wijkwinkelcentra is bekend dat circa 55%-60% van de bezoekers met de auto komt. Echter uit het passantenonderzoek dat in 2017 door onderzoeksbureau Strabo is uitgevoerd, is tevens de herkomst en de wijze van vervoer naar het winkelcentrum Duinzigt onderzocht. Hieruit blijkt dat het autogebruik ter plaatse veel lager is dan gemiddeld gebruikelijk is: Het aandeel bezoekers dat gebruik maakt van de auto om bij het winkelcentrum te komen bedraagt voor Duinzigt 35%.

Dit percentage is lager dan vergelijkbare winkelcentra, wat is te verklaren door de hoge mate van verstedelijking rondom het winkelcentrum. Waardoor er meer andere wijze van vervoer worden gebruikt om naar het winkelcentrum te komen.

Dit maakt het aannemelijk dat de berekende verkeersgeneratie (in tabel 7 en 8) voor het winkelcentrum dan ook in werkelijkheid lager ligt dan op basis van de verkeersnormen die op basis van het CROW zijn gehanteerd. Op basis van het feit dat bij vergelijkbare winkelcentra 55% van de bezoekers met de auto komt, en bij het winkelcentrum Duinzigt dit op het moment 35% ligt, zou impliceren dat de CROW-norm een overschatting is van circa 35% ($20/55 = 36,4\%$).

In de onderstaande tabellen is dan ook voor de commerciële functie een extra reductie toegepast als gevolg van de zeer hoge mate van verstedelijking bij het winkelcentrum. Er is hierbij gekozen om een reductie van 20% toe te rekenen. Daarbij is rekening gehouden met het feit dat als gevolg van de uitbreiding van het winkelcentrum meer bezoekers gebruik zullen maken van de auto dan in de huidige situatie het geval is.

Tabel 9 Huidige verkeersgeneratie in mvt/etmaal inclusief reductie CROW-norm

Berekening verkeersgeneratie					verkeersgeneratie
functiegroep	functietype	programma	kencijfer CROW		mvt/etmaal
		per	per		weekdag
1 Detailhandel	Fullservice supermarkt (m²)	2.123 m² bvo	0,6224 m² bvo		1.321,5
2 Detailhandel	Wijkcentrum (gemiddeld)	2.120 m² bvo	0,3736 m² bvo		792,2
3 Horeca en recreatie	Cafe/bar/cafetaria	1.009 m² bvo	0,4 m² bvo		403,4
4 Sport, cultuur, ontspanning	Fitnessstudio/sportschool	549 m² bvo	0,21 m² bvo		115,3
5					
6					
7					
8					
9					
10					
totale verkeersgeneratie					2.632

Tabel 10 Toekomstige verkeersgeneratie in mvt/etmaal inclusief reductie CROW-norm

Berekening verkeersgeneratie					verkeersgeneratie
functiegroep	functietype	programma	kencijfer CROW		mvt/etmaal
		per	per		weekdag
1 Detailhandel	Supermarkt	2.260 m² bvo	0,6224 m² bvo		1.406,6
2 Detailhandel	Supermarkt	1.471 m² bvo	0,6224 m² bvo		915,3
3 Detailhandel	Winkel	2.458 m² bvo	0,3736 m² bvo		918,4
4 Horeca en recreatie	Cafe/bar/cafetaria	100 m² bvo	0,4 m² bvo		40,0
5 Horeca en recreatie	Restaurant	300 m² bvo	0,24 m² bvo		72,0
6 Wonen	Appartement (100 - 160 m²)	28 per woning	5,8 per woning		162,4
7 Wonen	Appartement (< 100 m²)	12 per woning	4,1 per woning		49,2
8					
9					
10					
totale verkeersgeneratie					3.564

Uit de berekening blijkt dat gebruikmakend van de reductie ten opzichte van de CROW-normen de toename van de verkeersgeneratie als gevolg van de planontwikkeling op een gemiddelde weekdag 932 mvt/etmaal bedraagt.

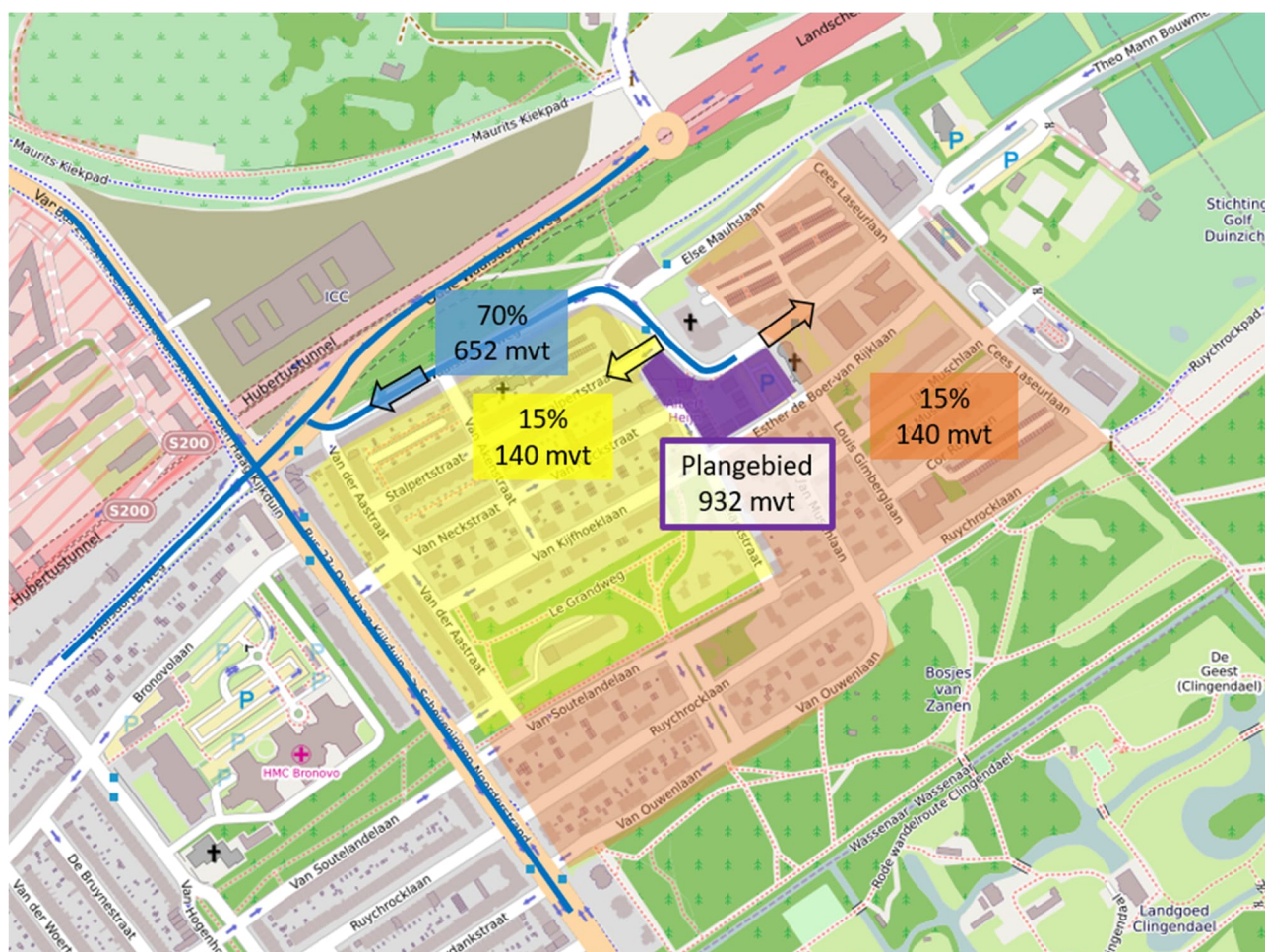
Verkeersafwikkeling

De verkeersafwikkeling wordt beoordeeld aan de hand van de intensiteiten, wat een toename ondervindt van 932 mvt/etmaal (toename van ca 35,4%). De verkeersafwikkeling vindt plaats via het parkeerterrein ten noorden op de Theo Mann-Bouwmeesterlaan. Naar verwachting heeft het winkelcentrum een verzorgingsgebied tot in de wijk Bezuidenhout.

Uit Passantenonderzoek uit 2017 blijkt dat het winkelcentrum op dit moment een verzorgingsgebied heeft binnen de wijk Benoordenhout en daar buiten. Hierbij komt circa 35% van binnen de buurt Duinzigt en 27% uit het overige deel van de wijk Benoordenhout. De overige bezoekers komen van elders uit Den Haag of de regio.

Gezien de ontwikkeling van het winkelcentrum wordt de aanname gedaan dat het aandeel bezoek uit de buurt Duinzigt iets zal afnemen en dat een iets groter deel van de bezoekers van buiten de buurt Duinzigt zal komen. Hierdoor wordt veronderstelt dat circa 30% van de verkeersgeneratie binnen de buurt Duinzigt blijft (280 mvt) en 70% van het verkeer zal afwikkelen via de Waalsdorperweg (652 mvt).

Van het verkeer dat binnen de buurt blijft zal naar verwachting de helft van het verkeer gebruik maken van de route richting de Stalperstraat (140 mvt, 15% van het totaal) en de andere helft in noordoostelijke richting ontsluiten naar het overige deel van de wijk (140 mvt, 15% van het totaal). Deze verkeerstoename zal opgaan in het straatbeeld binnen de buurt. De verdeling van het verkeer is weergegeven in figuur 4, zowel een relatieve verdeling als de absolute aantallen van de verkeersgeneratie.



Figuur 4 Verdeling van de verkeerstoename

De Waalsdorperweg heeft een ontsluitende functie met circa 5.800 mvt/etmaal in het jaar 2028. Ten gevolge van de ontwikkeling ontstaat naar verwachting een verkeerstoename van 652 mvt/etmaal op dit wegvak, waarmee de toekomstige intensiteit circa 6.452 mvt/etmaal bedraagt. Gebiedsontsluitingswegen kunnen dergelijke aantallen (meer

dan 10.000 mvt/etmaal) binnen de bebouwde kom doorgaans goed verwerken. Gezien de intensiteit / capaciteit verhouding van het wegvak zal de ontwikkeling niet tot knelpunten leiden in de verkeersafwikkeling.

In de beoordeling van de verkeersafwikkeling zijn kruispunten daarnaast maatgevend. Hiervoor wordt de verkeerstoename in het drukste uur beoordeeld (10% van de etmaalwaarde). In het drukste uur zal het met verkeerslichten geregelde kruispunt met de Oude Waalsdorperweg een verkeerstoename van 65 mvt ondervinden. Dit kruispunt is enkele jaren geleden heringericht. Het kruispunt zal dan ook robuust genoeg zijn om deze toename zonder knelpunten af te wikkelen.

In het najaar van 2019 / voorjaar van 2020 is de Waalsdorperweg heringericht. Dit leidt er toe dat de verkeersveiligheid wordt verbeterd en de weg duurzaam veilig is ingericht. Gezien de ontsluitende functie en de fietsvoorziening heeft het genoeg capaciteit om de verkeerstoename van de ontwikkeling zonder problemen af te wikkelen.



Figuur 5 Oude en nieuwe inrichting Waalsdorperweg

Conclusie

Het plangebied heeft een goede ontsluiting voor de verschillende vervoerswijzen. Het gemotoriseerd verkeer kan via de verschillende gebiedsontsluitingswegen goed op het hoger gelegen netwerk afwikkelen. Binnen de wijk zijn verschillende wegen ingericht voor eenrichtingsverkeer, waardoor het bestemmingsverkeer goed van het doorgaand verkeer wordt gescheiden. De ontsluitingsmogelijkheden binnen de wijk zijn verder ook goed. Voor fietsers en voetgangers zijn voldoende faciliteiten aanwezig voor een veilige deelname aan het verkeer.

In de huidige situatie geldt volgens de gemeentelijke parkeernormen een parkeerbehoefte van 120 parkeerplaatsen. In de huidige situatie zijn 124 parkeerplaatsen aanwezig. In de beoogde situatie zijn de beoogde situatie 209 parkeerplaatsen aanwezig in de parkeergarages en op maaiveld. De maatgevende parkeerbehoefte bedraagt 179 parkeerplaatsen, berekend op een zaterdagmiddag. Er ontstaat een overschot van 30 parkeerplaatsen.

Het plan heeft daarnaast een nieuwe verkeersaantrekkende werking. Ten opzichte van de voormalige functies leidt de ontwikkeling tot een verkeerstoename van 932 mvt/etmaal. Dit verkeer zal zich spreiden in de wijk en over de ontsluitingswegen. Gezien de functie van het winkelcentrum zal een deel van het verkeer ook binnen de wijk blijven. Het merendeel heeft via de Waalsdorperweg een goede verbinding met de ontsluitingsstructuur van Den Haag. Daarbij is het kruispunt met de Oude Waalsdorperweg enkele jaren geleden heringericht, waardoor het robuust genoeg wordt geacht om de verkeerstoename zonder problemen te verwerken. De aspecten verkeer en parkeren staan de ontwikkeling zodoende niet in de weg.