

## NOTITIE

---

|               |                                                                       |
|---------------|-----------------------------------------------------------------------|
| Onderwerp     | Onderbouwing verkeersgeneratie ontwikkeling Anna van Hannoverstraat 4 |
| Project       | Gebiedsontwikkeling SoZa                                              |
| Opdrachtgever | SoZanna B.V.                                                          |
| Projectcode   | 119623                                                                |
| Status        | Definitief 02                                                         |
| Datum         | 5 oktober 2023                                                        |
| Referentie    | 119623/23-015.888                                                     |
| Auteur(s)     | Ir. E.G. Broekman                                                     |

|                    |                       |
|--------------------|-----------------------|
| Gecontroleerd door | Ir. L.J. Volberda     |
| Goedgekeurd door   | P.F.M. Fouraschen MSc |
| Paraaf             |                       |



|            |   |
|------------|---|
| Bijlage(n) | - |
|------------|---|

|       |              |
|-------|--------------|
| Aan   | SoZanna B.V. |
| Kopie | -            |

---

## 1 INLEIDING

Naast het station Laan van NOI was tot 2015 het voormalige ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid gevestigd. Eind 2016 is het gebouw verkocht. SoZanna B.V. wil het gebouw en de directe omgeving daarvan ontwikkelen tot een nieuwe stadsentree met een mix van wonen en werken. Naast woningen en werkplekken komt er ruimte voor ontmoetingen, voorzieningen, een volwaardig stationsplein, veel groen en betere verbindingen naar de wijken. Om de beoogde herontwikkeling planologisch mogelijk te maken wordt een bestemmingsplan opgesteld.

In deze notitie is een berekening en onderbouwing gegeven van de verkeersgeneratie die de ontwikkeling met zich meebrengt. Hoofdstuk 2 geeft op hoofdlijnen het programma opgenomen in het bestemmingsplan. In hoofdstuk 3 is een berekening van de verkeersgeneratie gemaakt en onderbouwing hierbij opgenomen.

## 2 PROGRAMMA

In het bestemmingsplan wordt maximaal 120.000 m<sup>2</sup> bouwprogramma mogelijk gemaakt, waarvan:

- minimaal 1.000 en maximaal 1.200 woningen;
- minimaal 23.000 en maximaal 24.000 m<sup>2</sup> bvo kantoren;
- minimaal 5.000 en maximaal 6.000 m<sup>2</sup> bvo commerciële en maatschappelijke voorzieningen.

Voor de bepaling van de verkeersgeneratie is uitgegaan van de maximale aantallen die opgenomen zijn in dit programma.

## 3 VERKEERSGENERATIE

### 3.1 Kencijfers verkeersgeneratie

#### Woningen

In de publicatie Kencijfers Parkeren en Verkeersgeneratie van het CROW zijn per functie kencijfers opgesteld met een verwachte verkeersgeneratie. Voor woningen kan gekozen worden om een kencijfer behorend bij een type woonmilieu of bij een type woning toe te passen. Omdat uit het programma van de ontwikkeling nog niet concreet genoeg is wat voor type woningen exact ontwikkeld worden, is ervoor gekozen om het kencijfer voor het type woonmilieu toe te passen. De ontwikkeling is gelegen in het Central Innovation District (CID). Dit is een centrum-stedelijk gebied met hoge dichtheid. Dit geeft 1,8 motorvoertuigbewegingen per woning per weekdagemaal.

#### Kantoren

De kantoorontwikkeling op deze locatie krijgt een administratief en zakelijk karakter, waardoor het type 'kantoor zonder baliefunctie' toepasbaar is. De locatie heeft een stedelijkheidsgraad 'zeer sterk stedelijk' en stedelijke zone 'centrum'. Bij de ontwikkeling wordt, vanwege de stationslocatie, via de van toepassing zijnde parkeernorm bewust ingezet op een lage parkeernorm en verkeersgeneratie, waardoor rekening wordt gehouden met de minimale verkeersgeneratie behorende bij de functie. Voor de kantoren betekent dit 2,1 motorvoertuigbewegingen per 100 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlak (bvo) per weekdagemaal.

#### Commerciële en maatschappelijke voorzieningen

De verkeersgeneratie voor de commerciële en maatschappelijke voorzieningen is niet eenduidig via de kencijfers van CROW te bepalen. Binnen dit deel van de ontwikkeling is namelijk ruimte voor diverse functies, zoals zorgvoorzieningen, horeca en detailhandel, waarbij de optelling van het maximum programma van de diverse functies groter is dan het toegestane maximum voor voorzieningen totaal. Daarnaast zal het vervoersgedrag van deze functies naar verwachting afwijken van die van de benoemde functies in het CROW. Zo zal een supermarkt binnen deze ontwikkeling voornamelijk fiets- en wandelverkeer aantrekken, omdat het een kleine buurtsupermarkt betreft die slecht met de auto te bereiken is. Waardoor de relatief hoge kencijfers voor autoverkeer uit het CROW hier niet toepasbaar voor zijn. Een totaal kencijfer voor de commerciële en maatschappelijke voorzieningen is daarom bepaald door de kencijfers van de functies te middelen en rekening te houden met het autoluwe karakter. Tabel 3.1 geeft de verschillende voorzieningen met, waar mogelijk, een koppeling met een kencijfer uit het CROW. Dit resulteert in een gemiddeld kencijfer van ongeveer 5,0 motorvoertuigbewegingen per 100 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlak (bvo) per weekdagemaal voor de commerciële en maatschappelijke voorzieningen.

Tabel 3.1 Onderverdeling commerciële en maatschappelijke voorzieningen met kencijfers CROW

| Voorzieningen       | Maximaal bvo          | Functie behorend bij kencijfer CROW | Kencijfer CROW<br>(per 100 m <sup>2</sup> bvo) |
|---------------------|-----------------------|-------------------------------------|------------------------------------------------|
| zorgvoorziening     | 1.000 m <sup>2</sup>  | ziekenhuis                          | 4,8                                            |
| horeca              | 1.000 m <sup>2</sup>  | niet beschikbaar                    | -                                              |
| bedrijfsruimte      | 1.000 m <sup>2</sup>  | bedrijfsverzamelgebouw              | 3,2                                            |
| dienstverlening     | 1.000 m <sup>2</sup>  | commerciële dienstverlening         | 4,2                                            |
| sportvoorzieningen  | 1.500 m <sup>2</sup>  | sporthal                            | 4,2                                            |
| internet afhaalpunt | 400 m <sup>2</sup>    | niet beschikbaar                    | -                                              |
| detailhandel        | 500 m <sup>2</sup>    | buurtsupermarkt                     | 11,5                                           |
| parkeerruimte       | 15.000 m <sup>2</sup> | geen verkeersaantrekkende werking   | -                                              |

### 3.2 Mobiliteitskorting

In de gemeente Den Haag wordt een beleid gevoerd dat gericht is op het bouwen van woningen en voorzieningen bij OV knooppunten, het realiseren van een compacte stad en de inzet van deelmobiliteit om meer gebruik van duurzame mobiliteitsvormen te stimuleren. Lopen, fietsen en openbaar vervoer worden met dit beleid de meest vanzelfsprekende vervoerswijzekeuze. Dit beleid is vastgelegd in de Strategie Mobiliteitstransitie 2022-2040 van de gemeente. Concreet krijgt dit beleid gestalte in de Nota parkeernormen CID en Binckhorst Den Haag 2020. Hierin zijn parkeernormen voor autoverkeer bepaald op en rond de treinstations in dit gebied, waarbij gekeken is naar het werkelijke autobezit in deze gebieden. Het autobezit is voor woningen tussen de 25 en 50 % lager dan op andere locaties en voor kantoren en andere voorzieningen rond de 50 % lager. Verwacht wordt dat door toekomstig beleid en nieuwe ontwikkelingen het autobezit verder zal afnemen. De afname van autobezit en een laag maximum aantal parkeerplekken dat daarbij hoort resulteert in een afname van verkeersgeneratie van nieuwe ontwikkelingen. De verwachting is echter niet dat de daling van het autobezit één op één leidt tot dezelfde daling in autogebruik. Zo zullen parkeerplaatsen naar verwachting efficiënter gebruikt worden door meer dubbelgebruik.

De ontwikkeling op de Anna van Hannoverstraat past binnen dit beleid door het direct naastgelegen treinstation Den Haag Laan van NOI. Nieuwe bewoners en kantoren kiezen bewust voor wonen en werken bij dit treinstation, waardoor het eerder besproken lagere autobezit van 25 tot 50% ook hier de verwachting is. De afname in verkeersgeneratie zal enigszins minder groot zijn, waardoor de zogeheten mobiliteitskorting voor deze ontwikkeling op 20% is bepaald. Deze mobiliteitskorting wordt toegepast op de verkeersgeneratie van de ontwikkeling.

### 3.3 Verkeersgeneratie ontwikkeling

Met behulp van de kencijfers is de verkeersgeneratie van het maximale bouwprogramma bepaald in tabel 3.2. Samen met de eerder toegelichte mobiliteitskorting, komt de verwachte verkeersgeneratie van de ontwikkeling uit op 2.370 motorvoertuigbewegingen per weekdagemaal.

Tabel 3.2 Verkeersgeneratie ontwikkeling SoZa fase 1+2 (afgerond op 10-tallen)

| Programma                                     | Aantal                    | Kencijfer uit CROW             | Verkeersgeneratie (mvt-bewegingen) |
|-----------------------------------------------|---------------------------|--------------------------------|------------------------------------|
| woningen                                      | 1.200 woningen            | 1,8 per woning                 | 2.160                              |
| kantoor (zonder baliefunctie)                 | 24.000 m <sup>2</sup> bvo | 2,1 per 100 m <sup>2</sup> bvo | 500                                |
| commerciële en maatschappelijke voorzieningen | 6.000 m <sup>2</sup> bvo  | 5,0 per 100 m <sup>2</sup> bvo | 300                                |
| <b>totaal (excl. Mobiliteitskorting)</b>      |                           |                                | <b>2.960</b>                       |
| <b>totaal (incl. Mobiliteitskorting 20 %)</b> |                           |                                | <b>2.370</b>                       |