

Parkeer- en mobiliteitsplan UrbanParks Burgemeester Elsenlaan 329 Rijswijk



Elk project is haalbaar wanneer u
het bij Omega parkeert

Documentatie pagina

Opdrachtgever:	VanWonen Elsenlaan Rijswijk bv T.a.v. meneer A. Gerritsen Willemsvaart 21 8019 AB Zwolle
Titel rapport:	Parkeer- en mobiliteitsplan UrbanParks Burgemeester Elsenlaan 329 Rijswijk
Project:	UrbanParks Burgemeester Elsenlaan 329 Rijswijk
Versie:	2. 27-10-2022
Opsteller:	Adviesbureau Omega De heer J. J. van Schaik De heer M.J. van Schaik
Doelstelling:	• Het opstellen van de autoparkeerbalans met de maatgevende parkeerbehoefte. • Opstellen van een mobiliteitsplan met deelmobiliteit en MaaS.

Inhoud

1. Ontwikkeling

Pagina 4

- 1.1 Vraagstelling
- 1.2 Uitgangspunten
- 1.3 Leeswijzer

2. Autoparkeerbalans

Pagina 7

- 2.1. Aanpak berekening parkeervraag
- 2.2 Normatieve parkeerbehoefte auto's conform gemeentelijk beleid
- 2.3 Maatgevende parkeerbehoefte
- 2.4 Passende parkeernormen
 - 2.4.1 Autobezit doelgroep
 - 2.4.2 Openbaar vervoer en MaaS
 - 2.4.3 Bezoekersparkeren
 - 2.4.4 Parkeernormen gemeente Den Haag
 - 2.4.5 Overzicht passende parkeernormen
- 2.5 Berekening nieuwe parkeerbehoefte conform reductiefactoren
 - 2.5.1 Normatieve parkeerbehoefte conform gemeentelijk beleid
 - 2.5.2 Maatgevende parkeerbehoefte

3. Mobiliteitsplan

Pagina 24

- 3.1. Doelgroepen
 - 3.1.2 Bewoners
 - 3.1.2 Supermarkt
 - 3.1.3 Horeca
 - 3.1.4 Kantoren
- 3.2 Modalshift

4. Conclusies

Pagina 27

1. Ontwikkeling

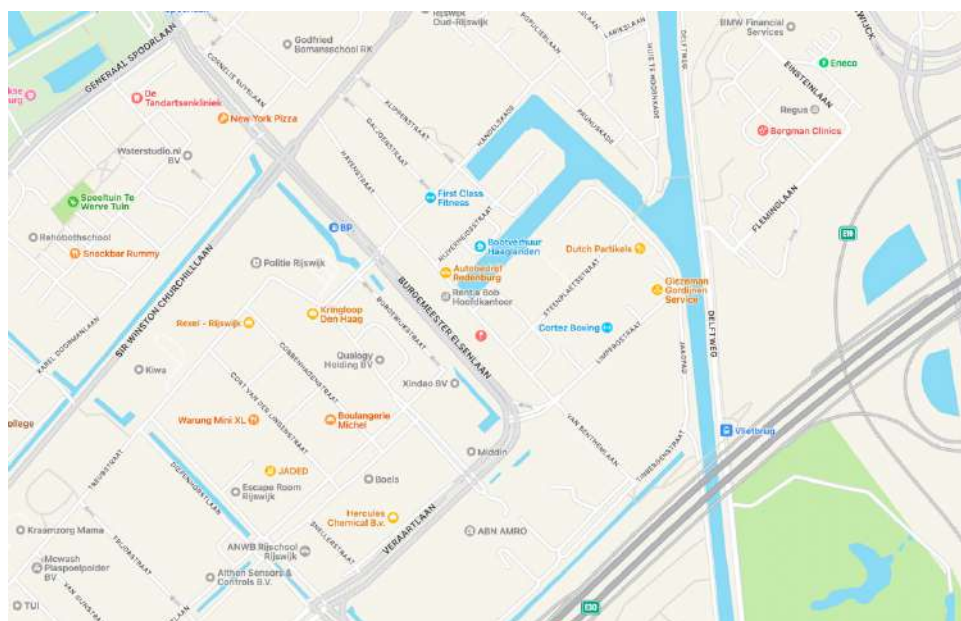
Het Havenkwartier transformeert naar een nieuwe duurzame stadswijk. UrbanParks is onderdeel van deze gebiedsontwikkeling en bestaat uit bijzondere groene woon- en werkgebouwen, die aan elkaar verbonden zijn door een plint. Met deze gebiedsontwikkeling transformeert VanWonen een bestaande kantoorlocatie tot nieuwe woon- en werklocaties. In UrbanParks komen 600 appartementen en ca 4.300 m² commerciële bedrijfsruimten en overige voorzieningen.

1.1 Vraagstelling

VanWonen heeft Adviesbureau Omega gevraagd:

- Een autoparkeerbalans op te stellen om de maatgevende parkeerbehoefte te bepalen.
- Een autoparkeerbalans op te stellen om de passende parkeernorm te bepalen.
- Een mobiliteitsplan met MaaS en deelmobiliteit op te stellen.

Afbeelding 1: Locatie UrbanParks, Burgemeester Elsenlaan 329, Rijswijk.



1.2 Uitgangspunten

Als basis voor het opstellen van deze rapportage is gebruik gemaakt van gegevens verstrekt door de opdrachtgever.

Ontvangen documenten:

- E-mail opdrachtgever 29 augustus 2022 met gedetailleerde projectinformatie.
- Verslag overleg ontwikkelaars fase 1 en gemeente: parkeren Havenkwartier 25 aug. 2022.
- Springco Urban Analytics- Doelgroepen, vraag en autobezit.
- UrbanParks Rijswijk bestemmingsplan.
- Stimuleringsprogramma Autodelen 2017-2018.
- Leefbaarheidseffectrapportage bijlage 3. Gemeente Rijswijk ontwikkelkader havenkwartier versie 02-02-2021.
- Leefbaarheidseffectrapportage bijlage 5. Gemeente Rijswijk ontwikkelkader havenkwartier versie 02-02-2021.

Parkeerbeleid:

- Parkeerbeleid Havenkwartier Rijswijk
 - Geraadpleegd 02 september 2022 <https://docplayer.nl/208616373-Een-ontwikkelkader-voor-het-havenkwartier-van-rijswijk-bijlage-4-leefbaarheids-effectrapportage-ler-incl-bijlage-4a-tekeningen.html>
 - Aanwezigheidspercentages zijn gebaseerd op de meest actuele CROW-publicatie 381.

Planprogramma en parkeernormen:

- 1.0 199 Woningen etage huur < 50m².
 - Per woning 0,6 parkeerplaats.
 - Het aandeel bezoekers bedraagt 0,2 parkeerplaats per woning.
- 2.0 340 Woningen etage huur 50m² -80m²
 - Per woning 0,8 parkeerplaats.
 - Het aandeel bezoekers bedraagt 0,2 parkeerplaats per woning.
- 3.0 61 Woningen etage huur 80m² -120m²
 - Per woning 1 parkeerplaats.
 - Het aandeel bezoekers bedraagt 0,2 parkeerplaats per woning.
- 4.0 4.300m² BVO Commerciële dienstverlening..
 - 500 m² BVO Buurtsuper.
 - 0,4 parkeerplaats per 100 m²
 - Het aandeel bezoekers bedraagt 89%
 - 300 m² BVO Horeca.
 - 4 parkeerplaatsen per 100 m²
 - Het aandeel bezoekers bedraagt 90%
 - 1750 m² BVO Kantoor zonder baliefuncties.
 - 1,2 parkeerplaats per 100 m²
 - Het aandeel bezoekers bedraagt 5%
 - 1750 m² BVO Bedrijfsruimte.
 - 0,9 parkeerplaats per 100 m²
 - Het aandeel bezoekers bedraagt 5%

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt beschreven welke aanpak gehanteerd is conform de gemeentelijke parkeernorm, aansluitend zijn de passende parkeernormen opgenomen. In hoofdstuk 3 is het mobiliteitsplan met deelmobiliteit en MaaS opgenomen. In hoofdstuk 4 staan de conclusies verbonden aan dit rapport.

2. Auto-parkeerbalans

2.1 Aanpak berekening parkeervraag

Voor het berekenen van de parkeervraag wordt het planprogramma vermenigvuldigd met de gemeentelijke parkeernormen per functie. Met deze berekening wordt de normatieve parkeerbehoefte bepaald.

Aanwezigheidspercentages geven voor verschillende tijdstippen op verschillende dagen aan welk percentages van de benodigde parkeerplaatsen voor een bepaalde functie daadwerkelijk bezet zijn.

Bij de ontwikkeling, met verschillende functies en doelgroepen, is dubbelgebruik mogelijk en kan met de aanwezigheidspercentages de maatgevende of werkelijke parkeerbehoefte worden bepaald. Dit is de parkeerbehoefte die optreedt als de som van de parkeerbehoeften van alle functies tezamen op een bepaald tijdstip maximaal is.

Eerst is de normatieve en maatgevende parkeerbehoefte berekend op basis van de gemeentelijke parkeernormen. Daarnaast is de passende parkeernorm omschreven en berekend.

Bij de oplossingen die door Adviesbureau Omega worden aangedragen, wordt er altijd gezocht naar de optimale balans tussen leefruimte, het werkelijke aantal benodigde parkeerplaatsen en de meest duurzame parkeeroplossing.

2.2 Normatieve parkeerbehoefte auto's conform gemeentelijk beleid

De normatieve parkeerbehoefte bedraagt in deze berekening totaal 503 parkeerplaatsen.

Parkeerplaatsen:

- Aantal parkeerplaatsen voor bewoners bedraagt 332.
- Aantal parkeerplaatsen voor bezoekers van de wooneenheden bedraagt 120.
- Aantal parkeerplaatsen voor de bezoekers van het kantoor bedraagt 14.
- Aantal parkeerplaatsen voor de medewerkers van het kantoor bedraagt 36.

Tabel 1: Normatieve parkeerbehoefte

Functie	Aantal	Kental p/ eenheid Kental p/ 100m2	Woningen		Kantoor		Totaal
			Bewoners	Bezoekers woningen 0,2	Bezoekers aandeel	Medewerkers	
1. Woningen etage huur < 50m2 GBO	199	0,6	79,6	39,8			119,4
2. Woningen etage huur 50m2 - 80m2	340	0,8	204	68			272
3. Woningen etage huur 80m2 - 120m2	61	1	48,8	12,2			61
4. Buurtsuper	500	0,4			1,78	0,22	2
5. Horeca	300	4			10,8	1,2	12
6. Kantoor zonder baliefuncties	1.750	1,2			1,05	19,95	21
7. Bedrijfsruimte	1.750	0,9			0,79	14,96	15,75
			332,4	120	14,42	36,33	503,15

2.3 Maatgevende parkeerbehoefte

Met de parkeerbalans wordt de (on)balans tussen parkeervraag en aanbod, binnen een bepaald gebied, berekend. Voor het project de Burgemeester Elsenlaan 329 met verschillende functies, valt de parkeervraag van de functies niet samen met de factor tijd.

Gecombineerd gebruik is dan mogelijk zodat per saldo ook met een lager aantal parkeerplaatsen dan met het gestapelde normatieve aantal kan worden volstaan. De parkeervraagberekening is voor het project gemaakt op basis van de functies met de daarbij behorende parkeernormen en aanwezigheidspercentages op verschillende momenten van de week.

De onderstaande tabellen geven de berekeningen aan van de maatgevende parkeerbehoefte gebaseerd op de huidige vigerende parkeernorm. In het rapport worden de meest actuele richtlijnen, conform de CROW-publicatie 318 december 2018, aangehouden.

Tabel 2: Normatieve parkeerbehoefte in de parkeervoorziening.

Normatieve parkeerbehoefte per functie			
functie			Waarvan in de parkeervoorziening
Woningen			
Woning / appart			
Bewoners	332	parkeerplaatsen	332
Bezoekers	120	parkeerplaatsen	120
Buurtsuper			
Medewerkers	0	parkeerplaatsen	0
Bezoekers	2	parkeerplaatsen	2
Horeca			
Medewerkers	1	parkeerplaatsen	0
Bezoekers	11	parkeerplaatsen	11
Kantoren			
Medewerkers	35	parkeerplaatsen	0
Bezoekers	2	parkeerplaatsen	2

Tabel 3: Aanwezigheidspercentages.

Maatgevende parkeerbehoefte											
Aanwezigheidspercentages											
functie	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	zaterdag overdag	zaterdag avond	zaterdag nacht	zondag overdag	zondag avond	zondag nacht	koop avond
Woningen											
Bewoners	50%	50%	90%	100%	60%	80%	100%	70%	80%	100%	80%
Bezoekers	10%	20%	80%	0%	60%	100%	0%	70%	70%	0%	70%
Buurtsuper											
Medewerkers	30%	60%	40%	0%	100%	40%	0%	80%	0%	0%	80%
Bezoekers	30%	60%	40%	0%	100%	40%	0%	80%	0%	0%	80%
Horeca											
Medewerkers	30%	40%	90%	0%	75%	100%	0%	45%	100%	0%	85%
Bezoekers	30%	40%	90%	0%	75%	100%	0%	45%	100%	0%	85%
Kantoren											
Medewerkers	100%	100%	5%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	5%
Bezoekers	100%	100%	5%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	10%

Tabel 4: Gelijktijdige parkeerbehoefte per functie en totaal maatgevende parkeerbehoefte.

Gelijktijdige parkeerbehoefte											
functie	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	zaterdag overdag	zaterdag avond	zaterdag nacht	zondag overdag	zondag avond	zondag nacht	koop avond
Woningen											
Bewoners	166	166	299	332	199	266	332	232	266	332	266
Bezoekers	12	24	96	0	72	120	0	84	84	0	84
subtotaal	178	190	395	332	271	386	332	316	350	332	350
Buurtsuper											
Medewerkers	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bezoekers	1	1	1	0	2	1	0	2	0	0	2
subtotaal	1	1	1	0	2	1	0	2	0	0	2
Horeca											
Medewerkers	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bezoekers	3	4	10	0	8	11	0	5	11	0	9
subtotaal	3	4	10	0	8	11	0	5	11	0	9
Kantoren											
Medewerkers	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bezoekers	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
subtotaal	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal	184	198	406	332	281	397	332	323	361	332	361

Maatgevende behoefte: **406** parkeerplaatsen

De gelijktijdige of maatgevende parkeerbehoefte, op basis van de parkeernormen zoals weergegeven in de parkeernormen van de gemeente Rijswijk, bedraagt **406** parkeerplaatsen.

2.4 Passende parkeernormen

De gemeente Rijswijk heeft aangegeven dat vanuit het parkeerbeleid de mogelijkheid ambtelijk van beleidsregels af te wijken aanwezig is, als daar voldoende onderbouwing voor aanwezig is en ambtelijk is goedgekeurd. Dit betekent niet dat er zomaar andere normen toegepast mogen worden, maar dat er wel met aanvullende onderbouwing naar beneden afgeweken kan worden van de normen. Tevens wil de gemeente Rijswijk inspelen op de nieuwe ontwikkelingen rondom deelmobiliteit, de groeiende populariteit van fiets en OV. Om dit te bewerkstelligen, in stedelijke omgeving en binnen de belangrijkste doelgroep young urban, is de insteek dat het parkeerbeleid minder gericht is op het faciliteren van de maximale parkeervraag en de parkeernormen herzien worden. Er dient meer ruimte vrijgemaakt te worden voor deelmobiliteit, fietsparkeren en nieuwe vormen van vervoer.

Als uitgangspunten voor een op maat gemaakte parkeernorm zijn de volgende onderdelen meegenomen:

- Autobezit doelgroep (2.4.1).
- Openbaar vervoer, deelmobiliteit & MaaS (2.4.2).
- Bezoek (2.4.3).
- Parkeernormen omliggende/ vergelijkbare gemeentes (2.4.4).

Saldering

Er is bewust gekozen om van saldering geen gebruik te maken voor de passende parkeernormen. Dit om de kwaliteit in de openbare ruimte te laten toenemen door meer groen en leefruimte toe te passen in plaats van parkeerplaatsen.

2.4.1 Autobezit doelgroep

Het autobezit gerelateerd aan het planprogramma is onderzocht door Springco Urban Analytics in 2021. Het planprogramma is inmiddels (september 2022) aangepast. Het onderzoek van Springco is als basis gebruikt en vertaald naar het huidige planprogramma. Gebaseerd op dit onderzoek bedraagt het autobezit 214.

Tabel 5: Autobezit Springco Urban Analytics Havenkwartier

Parkeerbehoefte op basis van CatchmentArea Havenkwartier (4 km rond)					
appartementen	gbo m2	huur prijs pm	aantal	auto bezit	autobezit maal programma
micro (studio)	30	550	148	0,23	34
klein	45-50	750-800	147	0,28	41
middel huur	55-65	950	88	0,38	33
middel koop	60-65	1100	88	0,38	33
groot	80-90	>1200	118	0,57	67
Gemiddeld			589	0,37	209

Tabel 6: Autobezit vertaald naar het huidige planprogramma

Appartementen	Gbo m ²	Aantal	Autobezit	Autobezit maal programma
Studio	27	108	0,23	25
Klein twee kamerwoning	45-50	91	0,28	25
Twee kamerwoning	52-55	171	0,38	65
Drie kamerwoning	60-64	169	0,38	64
Vier kamerwoning	85	61	0,57	35
Gemiddeld		600	0,37	214

2.4.2 Openbaar vervoer en MaaS

MaaS (Mobility as a Service) gaat om het plannen, boeken en betalen van al het mogelijke vervoer via apps. Bijvoorbeeld de deelfiets, -auto, -scooter, trein, tram, of taxi en zelfs de eigen auto of fiets. Maar vooral ook combinaties van al deze soorten vervoer, zodat reizen van-deur-tot-deur op maat en volgens de wensen van de reiziger mogelijk wordt gemaakt. Hierbij wordt tevens het mobiliteitssysteem verbeterd.

Een juiste toepassing van MaaS start met het aanbrengen van flexibiliteit in de parkeernormen. Door in een bestemmingplan gebruik te maken van een dynamische verwijzing naar beleidsregels, kan de lokale parkeerbehoefte in een plangebied flexibel worden vastgesteld. Hierdoor is het mogelijk om rekening te houden met reductiefactoren zoals MaaS of deelmobiliteit. De gemeenteraad van Rotterdam heeft dit succesvol gedaan door dynamische verwijzing naar beleidsregels. In haar parkeerbeleid heeft de gemeenteraad van Rotterdam geregeld dat het gebruik van MaaS voor een periode van minimaal 10 jaar, de parkeereis met maximaal 20% verlaagt.

Bij de vaststelling van parkeernormen heeft een gemeenteraad beleidsruimte. Hierdoor kan de gemeenteraad, bij de vaststelling van zijn parkeerbeleid, rekening houden met verschillende reductiefactoren zoals MaaS, maar ook de nabijheid van OV-stations, deelauto's, -scooters en -fietsen. Door in beleidsregels de toepassing van MaaS te regelen ontstaat een mogelijkheid om in bepaalde gevallen de parkeernorm omlaag te brengen. Door toepassing van lagere parkeernormen – die overigens met de vereiste zorgvuldigheid moeten worden vastgesteld – wordt eigen autogebruik ontmoedigd en worden alternatieven zoals MaaS juist gestimuleerd.

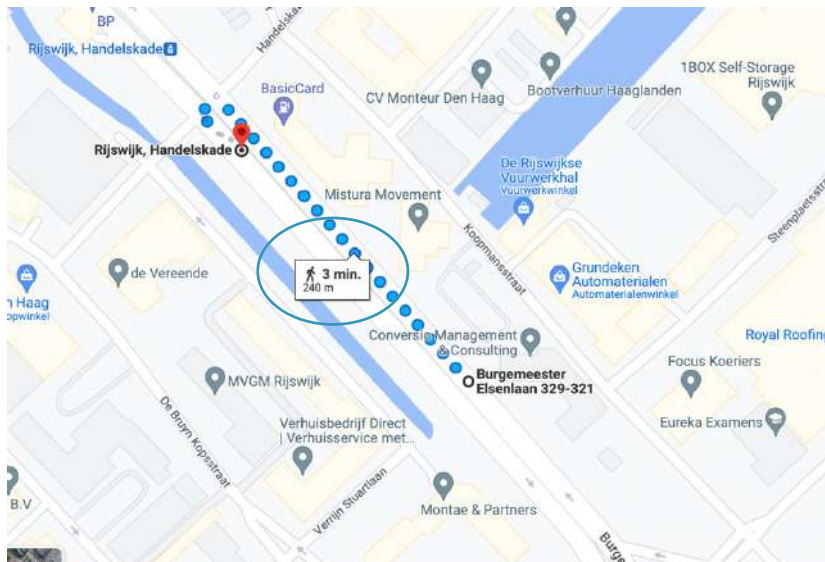
De Burgemeester Elsenlaan 329 is voor bewoners én bezoekers middels de volgende O.V en MaaS opties bereikbaar:

- Tramverbinding.
- Trein.
- Deelauto's.
- Toekomstige Mobiliteitshub.

2.4.2.1. Tramverbinding:

Op 3 minuten loopafstand van de Burgemeester Elsenlaan 329 bevindt zich tramstation lijn 17 Rijswijk, Handelskade.

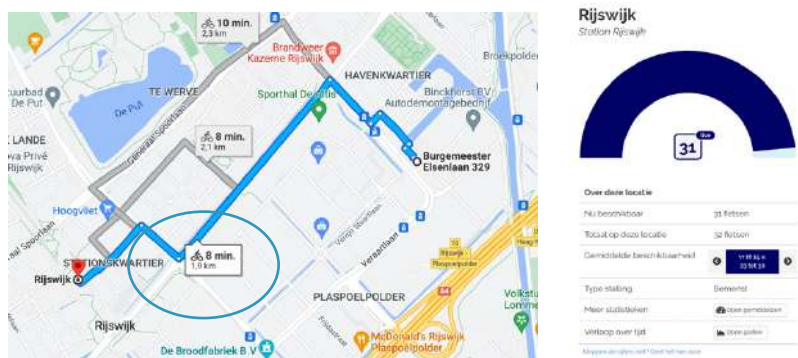
Afbeelding 2: lijn 17 Rijswijk, Handelskade



2.4.2.2. Treinstation

Het treinstation Rijswijk bevindt zich op 8 minuten fietsen van de burgemeester Elsenlaan 329. Het treinstation bevat zowel intercity's naar o.a. Den Haag Centraal en Sprinters naar Dordrecht. Op het station zijn O.V. fietsen aanwezig en zowel de bewoners als bezoekers van de Burgemeester Elsenlaan 329 kunnen hier gebruik van maken. Het totaal aantal beschikbare O.V. fietsen bedraagt 32 fietsen.

Afbeelding 3 en 4: Afstand Burgemeester Elsenlaan 329 tot treinstation Rijswijk en OV fietsen.

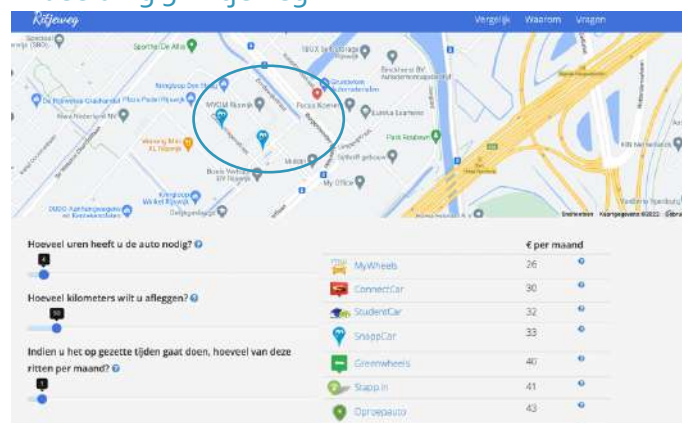


2.4.2.3. Ritjeweg.nl

De vergelijkingswebsite Ritjeweg.nl geeft aan dat de bewoners en bezoekers van Burgemeester Elsenlaan 329 gebruik kunnen maken van deelauto's. In september 2022 zijn de auto's van Snapcar en Greenwheels aanwezig. Daarbij dient opgemerkt te worden dat Snapcar op een acceptabele loopafstand is en dat de eerste Greenwheel auto zich op 770 meter afstand bevindt.

Via SnappCar kun je voordelig een auto huren van particulieren bij jou in de buurt. Greenwheels is een Nederlands particulier en zakelijk autodeelbedrijf. De gebruiker betaalt enkel voor de auto wanneer deze gebruikt wordt. Deelauto partij Mywheels is niet aanwezig.

Afbeelding 5: Ritjeweg.nl



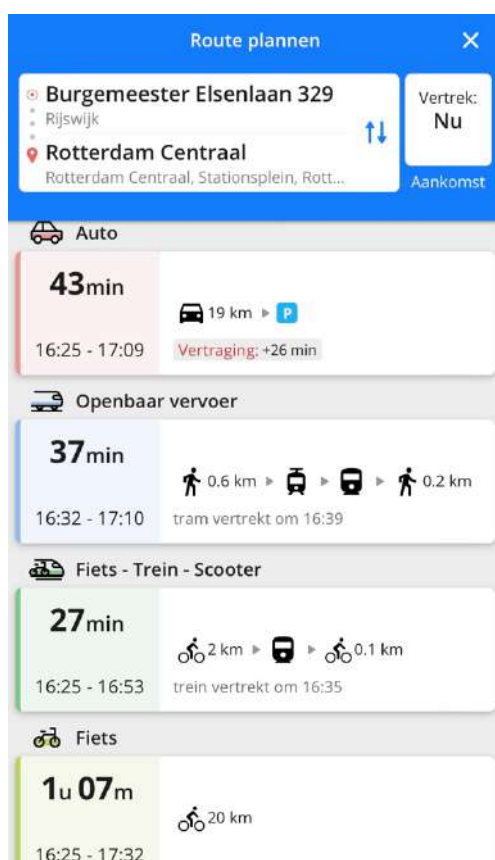
2.4.2.4. Mobiliteitshub

In de Plaspoelpolder wordt de huidige stallingsgarage getransformeerd naar een moderne en duurzame parkeergarage genaamd The Hub. De garage gaat plek bieden aan (deel)auto's, (deel)scooters en (deel)fietsen voor de nieuwe bewoners van het Havenkwartier en de ondernemers van de Plaspoelpolder. Hiermee wordt het gebruik van deelmobiliteit door de bewoners en werknemers gestimuleerd. Na de transformatie biedt de mobiliteitshub plek aan circa 260 parkeerplaatsen. Hierbij staat duurzaamheid centraal. Bewoners en bezoekers kunnen gebruik maken van de deelmobiliteitsvoorzieningen binnen the Hub.

2.4.2.4. Gaiyo – MaaS app

Gaiyo is een app waarmee de gebruiker al het vervoer kan plannen, boeken en betalen. Deelauto's, deelscooters, deelfietsen, OV en parkeren. Het is een van de 8 MaaS apps. Om de bestaande mogelijkheden van MaaS en deelmobiliteit aan te tonen is er een reis gepland vanaf de Burgemeester Elsenlaan 329 naar Rotterdam. Bewoners en bezoekers van de Burgemeester Elsenlaan kunnen gebruik maken van dergelijke apps en deelmobiliteit. Voor deze specifieke reis kan er gebruik gemaakt worden middels deelauto's, openbaar vervoer, fiets-trein-scooter en deelfietsen. De aangegeven reistijden zijn van deur tot deur en inclusief loopafstanden naar de vervoersmiddelen.

Afbeelding 6: Route planning en mogelijkheden MaaS



2.4.2.5 Invloed op de parkeernorm

De Burgemeester Elsenlaan 329 is anno september 2022 middelmatig bereikbaar middels het openbaar vervoer en MaaS. Echter met de toevoeging van de toekomstige Mobiliteitshub zal de bereikbaarheid alleen maar toenemen. In de Plaspoelpolder wordt de huidige stallingsgarage getransformeerd naar een moderne en duurzame parkeergarage genaamd The Hub. De garage gaat plek bieden aan (deel)auto's, (deel)scooters en (deel)fietsen voor de nieuwe bewoners van het Havenkwartier en de ondernemers van de Plaspoelpolder. Hiermee wordt het gebruik van deelmobiliteit door de bewoners en werknemers gestimuleerd. Na de transformatie biedt de mobiliteitshub plek aan circa 260 parkeerplaatsen. Hierbij staat duurzaamheid centraal. Tevens krijgt de garage een nieuwe natuur inclusief gevel en wordt de garage voorzien van diverse laadpalen. Zonnepanelen zorgen straks voor duurzame energie die kan worden gebruikt voor de elektrische (deel)auto's.

Doelstelling van Rijswijk, zoals omschreven in de leefbaarheidseffectrapportage ontwikkelkader havenkwartier versie 02-02-2021, is om de bereikbaarheid van bestaande en nieuwe wijken, ondanks verdere verstedelijking, minimaal op hetzelfde niveau te houden. Daarnaast wordt sterk ingezet op het gebruik van alternatieven voor de auto zoals openbaar vervoer, deelmobiliteit, fietsen en lopen.

Om deelmobiliteit, MaaS en OV te stimuleren, in overeenstemming met de doelstelling van de gemeente Rijswijk, is een passende parkeernorm voor de medewerkers van de commerciële functies van toepassing. De medewerkers van de commerciële functies worden niet van een parkeerplek in de parkeergarage voorzien. Zij kunnen gebruik maken van de reeds bestaande en toekomstige mogelijkheden aangaande MaaS, deelmobiliteit en OV.

Eventuele parkeervraag voortkomend uit de commerciële functies kunnen, zoals beschreven in bijlage 5 van de leefbaarheidseffectrapportage ontwikkelkader havenkwartier versie 02-02-2021, gefaciliteerd worden in de beschikbare parkeerplaatsen (Mobiliteitshub) van VanWonen.

2.4.3 Bezoek

Uit recent onafhankelijk onderzoek, uitgevoerd door onder andere de Technische Universiteit Delft, is gebleken dat het parkeer-kental voor bezoekers een aanpassing verdient¹. In het geval van de Burgemeester Elsenlaan 329, dat valt binnen de categorie schilcentrum (afbeelding 2), komt uit het onderzoek naar voren dat een norm van 0,2 per wooneenheid aangepast dient te worden naar een norm van 0,1. Dit komt overeen met bijlage 5 van de leefbaarheidseffectrapportage ontwikkelkader Havenkwartier versie 02-02-2021, waarin het volgende beschreven is: *"Door informatie van betaalautomaten en de Rijswijkse scanauto te combineren, kan in een latere fase mogelijk gekozen worden voor een lagere bezoekersnorm van 0,1 pp per wooneenheid."* Vooruitlopend op bovengenoemde maatregelen, die zullen worden ingevoerd met de realisatie, kan er al gekozen worden voor een norm van 0,1.

Op basis van de uitkomst van dit onderzoek en OV en MaaS mogelijkheden in het gebied van de Plaspoelpolder, is het voorstel om voor Burgemeester Elsenlaan 329 een norm van 0,1 aan te houden voor bezoekers van de woonfunctie.

Voor de bezoekers van de commerciële functies dient te worden opgemerkt dat het aandeel bezoekers met een auto beperkt kan worden tot 0 parkeerplaatsen aangezien het hier een buurtsuper en lokale horeca betreft. Dit wordt gedetailleerd beschreven in hoofdstuk 3.

De buurtsuper zal geen bezoekers aantrekken die specifiek met de auto komen hetzelfde geldt voor de horeca. Dit type horeca is gericht op de bewoners en bezoekers van het gebied. Bezoekers die toch van buitenaf komen zullen doelgericht opzoek gaan naar de horecagelegenheid middels internet. Hierdoor kan middels een mobiliteitsuitleg gecommuniceerd worden hoe de horecagelegenheid te bereiken is en dat parkeren niet of elders gefaciliteerd wordt. Dit is opgenomen in het mobiliteitsplan in hoofdstuk 3.

Afbeelding 2: Voorstel aanpassing norm bezoekersparkeren

Voorstel voor aanpassing parkeerkental en aanwezigheidspercentages bezoekersparkeren

Op grond van het uitgevoerde onderzoek stellen wij vast dat het parkeerkental en de aanwezigheidspercentages aanpassing verdienen. Zeker voor de stedelijke gebieden (stedelijkheidsgraad van zeer sterk stedelijk t/m matig stedelijk) stellen wij de volgende indeling voor:

- Centrum: 0,1 parkeerplaats per woning
- Schil centrum: 0,1 parkeerplaats per woning
- Rest bebouwde kom (gereguleerd parkeren): 0,1 parkeerplaats per woning
- Rest bebouwde kom (niet gereguleerd parkeren): 0,15 parkeerplaats per woning
- Buitengebied: PM

Voor weinig stedelijke en niet stedelijk gebieden (met vaak minder alternatieve vervoerwijzen beschikbaar) zou ook aan 0,15 parkeerplaats per woning kunnen worden gedacht. Ook voor de aanwezigheidspercentages worden op basis van het onderzoek aanpassingen voorgesteld.

1. Bron: Op initiatief van de redactie van Vexpansie is een onderzoek gedaan naar kenmerken van bezoekersparkeren. Vexpan is een vereniging voor parkeren. Leden van Vexpan delen hun kennis en zijn actief betrokken in verschillende commissies en projectgroepen. Dit onderzoek is uitgevoerd door de [Technische Universiteit Delft](#) en [Sweco](#). Daarbij is gebruik gemaakt van gegevens over het gebruik van bezoekersregelingen in 16 steden. Hiermee is een stap gezet naar meeronderbouwde, gedifferentieerde parkeerkencijfers voor bezoekersparkeren.

2.4.4 Parkeernormen Gemeente Den Haag

De gemeente Den Haag is een gemeente met actuele parkeernormen en een moderne visie aangaande parkeren en mobiliteit. De gemeente Den Haag grenst geografisch aan Rijswijk en heeft bepaalde passende parkeernormen in wijken die vergelijkbaar zijn met de Burgemeester Elsenlaan.

Kenmerken

De woningdichtheid in het havengebied gaat van 0 naar 122 woningen per hectare. Dit heeft effect op de bebouwingsdichtheid. De gemeente Den Haag heeft haar wijken gecategoriseerd in 3 categorieën:

1. Centrummilieus:
 - De wijken met de hoogste bebouwingsdichtheid. In CROW termen vergelijkbaar met centrum.
2. Vooroorlogse Stadswijken:
 - De wijken die tegen het centrum milieu aanliggen. In CROW termen vergelijkbaar met schilcentrum.
3. Naoorlogse buitenwijken:
 - De buitenwijken van Den Haag. In CROW termen vergelijkbaar met rest bebouwde kom of buiten gebied.

Tabel 7: Parkeernormen gemeente Den Haag in relatie tot het planprogramma.

Gemeente Den Haag
Ons kenmerk
DSO/10139404

Bijlage 2. Autoparkeernormen wonen, behorend bij artikel 1:3 van de Regeling autoparkeernormen Den Haag 2021.

Zone	Centrummilieus			Vooroorlogse stadswijken			Naoorlogse buitenwijken		
	Huur	Koop	Bezoek	Huur	Koop	Bezoek	Huur	Koop	Bezoek
Appartementen									
<40m ²	0,10	0,20	0,05	0,20	0,20	0,10	0,33	0,33	0,15
40-70m ²	0,20	0,33	0,05	0,33	0,50	0,10	0,40	0,66	0,15
70-100m ²	0,33	0,50	0,10	0,50	0,75	0,10	0,66	0,80	0,15
100-160m ²	0,40	0,75	0,10	0,50	1,00	0,10	0,75	1,00	0,15
>160m ²	0,50	1,00	0,10	1,00	1,00	0,10	1,00	1,00	0,15

De parkeernormen die de gemeente Den Haag hanteert als criteria voor een wijk, vergelijkbaar met de eigenschappen van de Plaspoelpolder, komen overeen met het autobezit zoals beschreven in paragraaf 2.4.1 en de bezoekersnorm van 0,1 zoals beschreven in paragraaf 2.4.3. Voor het vergelijk is het gemiddelde van de normen die de Gemeente Den Haag voor een voor- én na oorlogse wijk toepast genomen. Hierdoor zijn de parkeernormen die de gemeente Den Haag zal toepassen op een wijk als de Plaspoelpolder vergelijkbaar met het werkelijk autobezit zoals gemeten in het onderzoek van Springco en acceptabel.

Tabel 8: Parkeernormen gemeente Den Haag in relatie tot het planprogramma

Appartementen	Gbo m ²	Autobezit onderzoek Springo	Normen Den Haag Voor- O	Normen Den Haag Na-o	Normen Den Haag Gem.
Studio	27	0,23	0,20	0,33	0,26
Klein twee kamer woning	45-50	0,28	0,33	0,40	0,36
Twee kamer woning	52-55	0,38	0,33	0,40	0,36
Drie kamer woning	60-64	0,38	0,33	0,40	0,36
Vier kamer woning	85	0,57	0,50	0,66	0,58
Gemiddeld		0,37	0,33	0,43	0,38

Tabel 9: Parkeernormen gemeente Den Haag in relatie tot het planprogramma

Appartementen	Gbo m ²	Aantal	Normen Den Haag Gem	PP	Bezoek 0,1
Studio	27	108	0,26	28,08	10,8
Klein twee kamerwoning	45-50	91	0,36	32,76	9,1
Twee kamerwoning	52-55	171	0,36	61,56	17,1
Drie kamerwoning	60-64	169	0,36	60,84	16,9
Vier kamerwoning	85	61	0,58	35,8	6,1
Gemiddeld		600	0,38	219,04	60

2.4.5 Overzicht passende parkeernormen

Gebaseerd op de bovenstaande paragrafen zijn er voldoende onderbouwde argumenten aanwezig om passende parkeernormen toe te passen.

Het onderzoek van Springco (paragraaf 2.4.1) ligt gemiddeld 0,01 parkeerplaats per wooneenheid hoger dan het gemiddelde van de voor- en naoorlogse wijken van gemeente Den Haag (paragraaf 2.4.4). Uitgaande van een ontwikkeling met dezelfde geografische kenmerken als de Burgemeester Elsenlaan 329. Voor de passende parkeernormen van het woonprogramma is het werkelijke autobezit leidend.

Voor het bezoekersparkeren van de woonfuncties blijkt zowel uit recent onderzoek (paragraaf 2.4.3) als uit de normen die de gemeente Den Haag hanteert, dat een norm van 0,1 autobezit passend is.

De bezoekers van de commerciële functies (paragraaf 2.4.3) zullen geen parkeervraag veroorzaken en de medewerkers worden niet gefaciliteerd in de parkeergarage. Voor de medewerkers en bezoekers van de commerciële functies is een mobiliteitsplan opgesteld.

Tabel 10: Planprogramma gebaseerd op de passende parkeernormen.

Functie	Aantal	Kental p/ eenheid Kental p/ 100m ²	Woningen		Kantoor		Totaal
			Bewoners	Bezoekers woningen 0,1	Bezoekers aandeel	Medewerkers	
1. Woningen studio huur < 27m ² GBO	108	0,23	24,84	10,8			35,64
2. Woningen klein twee kwo huur 45m ² -50m ²	91	0,28	25,48	9,1			34,58
3. Woningen twee kwo huur 52m ² -55m ²	171	0,38	64,98	17,1			82,08
4. Woningen drie kwo huur 60m ² -64m ²	169	0,38	64,22	16,9			81,12
5. Woningen vier kwo huur 85m ²	61	0,57	34,77	6,1			40,87
6. Buurtsuper	500	0	0		0	0,22	0,22
7. Horeca	300	0			0	1,2	1,2
8. Kantoor zonder baliefuncties	1.750	1,2			1,05	19,95	21
9. Bedrijfsruimte	1.750	0,9			0,79	14,96	15,75
			214,29	60	1,84	36,33	312,46

2.5 Berekening nieuwe parkeerbehoefte conform reductiefactoren

Voor de berekening van de parkeervraag, conform bovenstaande paragrafen, is de nieuwe situatie berekend.

2.5.1 Normatieve parkeerbehoefte auto's conform gemeentelijk beleid

De normatieve parkeerbehoefte bedraagt in deze berekening totaal 503 parkeerplaatsen.

Parkeerplaatsen:

- Aantal parkeerplaatsen voor bewoners bedraagt 214.
- Aantal parkeerplaatsen voor bezoekers van de wooneenheden bedraagt 60.
- Aantal parkeerplaatsen voor de bezoekers van het kantoor bedraagt 1,81.
- Aantal parkeerplaatsen voor de medewerkers van het kantoor bedraagt 36.

Tabel 11: Normatieve parkeerbehoefte conform de passende parkeernormen

Functie	Aantal	Kental p/ eenheid Kental p/ 100m ²	Woningen		Kantoor		Totaal
			Bewoners	Bezoekers woningen 0,1	Bezoekers aandeel	Medewerkers	
1. Woningen studio huur < 27m ² GBO	108	0,23	24,84	10,8			35,64
2. Woningen klein twee kawo huur 45m ² - 50m ²	91	0,28	25,48	9,1			34,58
3. Woningen twee kawo huur 52m ² - 55m ²	171	0,38	64,98	17,1			82,08
4. Woningen drie kawo huur 60m ² - 64m ²	169	0,38	64,22	16,9			81,12
5. Woningen vier kawo huur 85m ²	61	0,57	34,77	6,1			40,87
6. Buurtsuper	500	0	0		0	0,22	0,22
7. Horeca	300	0			0	1,2	1,2
8. Kantoor zonder baliefuncties	1.750	1,2			1,05	19,95	21
9. Bedrijfsruimte	1.750	0,9			0,79	14,96	15,75
			214,29	60	1,84	36,33	312,46

2.5.2 Maatgevende parkeerbehoefte

De onderstaande tabellen geven de berekeningen aan van de maatgevende parkeerbehoefte gebaseerd op de passende parkeernormen. Medewerkers van de commerciële functies worden niet gefaciliteerd in de parkeervoorziening. De eventuele parkeervraag, voortkomend uit de commerciële functies, kunnen zoals beschreven in bijlage 5 van de leefbaarheidseffectrapportage ontwikkelkader havenkwartier versie 02-02-2021, gefaciliteerd worden in de beschikbare parkeerplaatsen (Mobiliteitshub) van VanWonen.

Tabel 12: Normatieve parkeerbehoefte in de parkeervoorziening

Parkeervoorziening UrbanParks Burgemeester Elsenlaan 329

Normatieve parkeerbehoefte per functie

functie			Waarvan in de parkeervoorziening
Woningen			
Woning / appart			
Bewoners	214	parkeerplaatsen	214
Bezoekers	60	parkeerplaatsen	60
Buurtsuper			
Medewerkers	0	parkeerplaatsen	0
Bezoekers	0	parkeerplaatsen	0
Horeca			
Medewerkers	1	parkeerplaatsen	0
Bezoekers	0	parkeerplaatsen	0
Kantoren			
Medewerkers	35	parkeerplaatsen	0
Bezoekers	2	parkeerplaatsen	2

Tabel 13: Aanwezigheidspercentages

Maatgevende parkeerbehoefte

Aanwezigheidspercentages											
functie	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	zaterdag overdag	zaterdag avond	zaterdag nacht	zondag overdag	zondag avond	zondag nacht	koop avond
Woningen											
Bewoners	50%	50%	90%	100%	60%	80%	100%	70%	80%	100%	80%
Bezoekers	10%	20%	80%	0%	60%	100%	0%	70%	70%	0%	70%
Buurtsuper											
Medewerkers	30%	60%	40%	0%	100%	40%	0%	80%	0%	0%	80%
Bezoekers	30%	60%	40%	0%	100%	40%	0%	80%	0%	0%	80%
Horeca											
Medewerkers	30%	40%	90%	0%	75%	100%	0%	45%	100%	0%	85%
Bezoekers	30%	40%	90%	0%	75%	100%	0%	45%	100%	0%	85%
Kantoren											
Medewerkers	100%	100%	5%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	5%
Bezoekers	100%	100%	5%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	10%

Tabel 14: Gelijktijdige parkeerbehoefte per functie en totaal maatgevende parkeerbehoefte

Gelijktijdige parkeerbehoefte											
functie	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	zaterdag overdag	zaterdag avond	zaterdag nacht	zondag overdag	zondag avond	zondag nacht	koop avond
Woningen											
Bewoners	107	107	193	214	128	171	214	150	171	214	171
Bezoekers	6	12	48	0	36	60	0	42	42	0	42
subtotaal	113	119	241	214	164	231	214	192	213	214	213
Buurtsuper											
Medewerkers	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bezoekers	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
subtotaal	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Horeca											
Medewerkers	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bezoekers	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
subtotaal	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kantoren											
Medewerkers	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bezoekers	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
subtotaal	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal	115	121	241	214	164	231	214	192	213	214	213

Maatgevende behoefte: 241 parkeerplaatsen

De gelijktijdige of maatgevende parkeerbehoefte, op basis van de passende parkeernormen zoals weergegeven in de parkeernormen van de gemeente Rijswijk, bedraagt **241** parkeerplaatsen.

3. Mobiliteitsplan

Het mobiliteitsplan is geschreven op basis van de doelgroepen, hoe er gebruik wordt gemaakt van mobiliteit per doelgroep en waarbij deelmobiliteit een plek krijgt in het plan.

Algemeen gaat het mobiliteitsplan uit van het stimuleren van het O.V., deelmobiliteit (fiets, scooter, en auto) en het gebruik van de fiets. Tevens is de doelstelling om zoveel mogelijk ruimte aan de leefomgeving terug te geven en de mobiliteit zo duurzaam mogelijk te maken door vermindering te bewerkstelligen van CO₂ uitstoot, fijnstof en geluidshinder.

3.1 Doelgroepen

Het mobiliteitsplan richt zich op de doelgroepen:

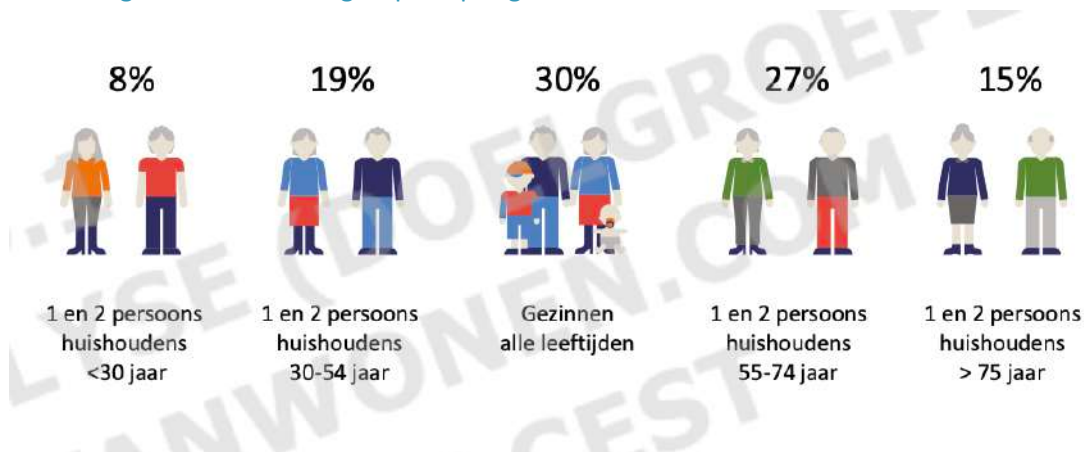
- Bewoners.
- Medewerkers en bezoekers van de buurtsuper.
- Medewerkers en bezoekers van de horeca.
- Medewerkers en bezoekers van het kantoor zonder baliefuncties.
- Medewerkers en bezoekers van de functie bedrijfsruimten.

3.1.1 Bewoners

De bewoners, zullen parkeren in de ondergrondse parkeergarage (totaal 214 parkeerplaatsen) van het project op basis van een zwerfplek.

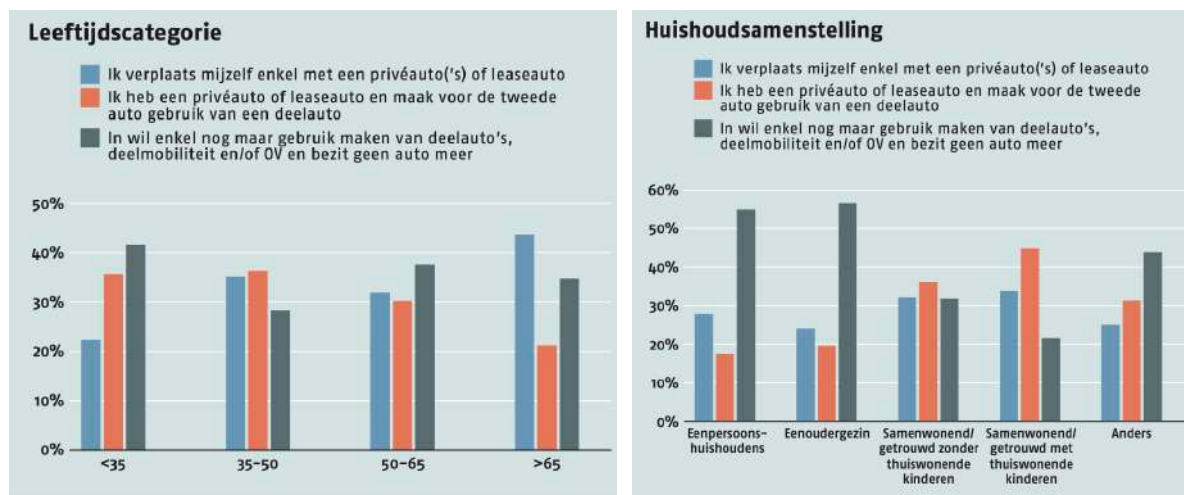
Het is interessant om de bewoners te betrekken in het mobiliteitsplan gezien de te ontwikkeling mobiliteitshub aan de Plaspoelpolder. Springco heeft de bewonersdoelgroepen in kaart gebracht.

Afbeelding 3: Bewonersdoelgroepen Springco



Uit onderzoek is gebleken dat leeftijd en huishoudsamenstelling van invloed zijn op de mobiliteit². Ondanks dat de ontwikkeling voldoende parkeerplaatsen biedt aan alle bewoners, kan het gebaseerd op het onderzoek interessant zijn om een modal shift te activeren als onderdeel van het mobiliteitsplan.

Afbeelding 4 en 5: Vervoerswijze keuze op basis van leeftijdscategorie en huishoudsamenstelling



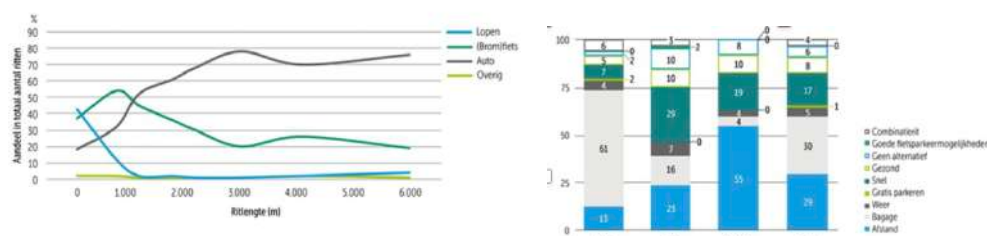
2. Bron: AM. "Deelmobiliteit: een gebiedsopgave". <https://www.am.nl/wp-content/uploads/2020/09/AM.Deelmobiliteit-en-gebiedsontwikkeling-DEF-1.pdf>, september 2020, www.am.nl/wp-content/uploads/2020/09/AM.Deelmobiliteit-en-gebiedsontwikkeling-DEF-1.pdf.

3.1.2 Supermarkt

Er is een duidelijk verband tussen de ritlengte naar de supermarkt en de keuze van vervoer. Dit blijkt uit onderzoek van de Universiteit Twente wat is overgenomen door het CROW³. Zoals weergegeven in afbeelding 6 kan worden opgemaakt dat de auto de overhand heeft in de modal split bij een afstand van 1 km of langer. Het aandeel fietsen en lopen neemt sterk af boven deze afstand. Tussen de 0,5 en 1 km worden de meeste ritten met de fiets gemaakt. Er is tevens onderzoek gedaan naar de relatie tussen het aandeel fiets in de modal split en dagelijkse boodschappen in de supermarkt. Volgens dit onderzoek reizen 40% van de bezoekers die met de auto naar de supermarkt gaan, 2,5 km of verder. Bezoekers die te voet naar de supermarkt gaan lopen bijna nooit verder dan 2,5 km, terwijl 10% van de fietsers wel verder dan 2,5 km wil fietsen. Over het algemeen reist de meerderheid per modaliteit niet meer dan 10 minuten naar de supermarkt. Fietsers en voetgangers bezoeken de supermarkt vaak meer dan drie keer per week (28% en 37%), terwijl 54% van de supermarktbezoekers per auto maar 1 keer per week of minder de supermarkt bezoekt.⁴.

De bezoekers en medewerkers van de supermarkt zijn bewoners uit de buurt. Het is aannemelijk dat er geen bezoekers uit, bijvoorbeeld Den Haag, speciaal de boodschappen gaan doen bij de detailhandel en supermarkt aan de Burgemeester Elsenlaan. Daarvoor is het type supermarkt niet onderscheidend genoeg. De commerciële functies zullen een buurtfunctie vervullen. Er zijn genoeg supermarkten in de omgeving en aan te nemen is dat bezoekers van de supermarkt geen gebruik zullen maken van de auto voor hun boodschappen.

Afbeelding 6 en 7: Verband ritlengte vervoerswijzekeuze(6) en modal split supermarkt (7)



Afbeelding 8: Supermarkten in de buurt

Supermarkt in de buurt van postcode 2282 MZ
De dichtstbijzijnde supermarkt bij postcode 2282 MZ is Hoogvliet. Deze supermarkt ligt op een afstand van 0,9 km van postcode 2282 MZ.

Supermarkt	Postcode	Afstand
Hoogvliet	2282 GT	0,9 km
Albert Heijn	2282 CL	1,2 km
Ekoplaza	2282 BW	1,4 km
ALDI	2282 AD	1,4 km
Mallinka	2516 HZ	1,8 km

3. Bron: Duurzame mobiliteit - CROW. (z.d.). Geraadpleegd op 28 oktober 2022, van <https://www.crow.nl/duurzame-mobiliteit/home/duurzaam-economisch-groei-potentieel/nabijheid-en-voorzieningen>.
4. Bron: SOAB. (2010, augustus). Benchmark Vervoerswijzekeuze supermarktbezoekers. <https://www.crow.nl/downloads/documents/kpvt-kennisdocumenten/benchmark-vervoerswijzekeuze-supermarktbezoekers-20>. <https://www.crow.nl/downloads/documents/kpvt-kennisdocumenten/benchmark-vervoerswijzekeuze-supermarktbezoekers-20>

3.1.3 Horeca

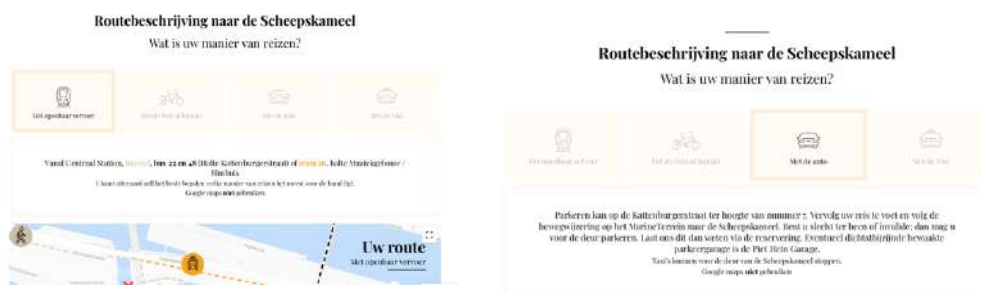
De horeca binnen het planprogramma bevat 300 m² BVO. Mede door het aantal m² BVO kan ervan worden uitgegaan dat het horecaconcept voornamelijk bezoekers uit de omgeving zal aantrekken en het hier kleinschalige horeca (lunchroom of restaurant) betreft. Een horecazaak van 300m² zal geen grote artiesten, speciale evenementen of concepten kunnen aanbieden waarbij de bezoeker bereid zal zijn hiervoor een lange afstand te reizen. Dit betekent dat de bezoekers van de horecazaak dan wel gelegenheidsbezoekers zijn (bezoekers die langslopen of toevallig in de buurt zijn) of bezoekers uit de omgeving.

Mochten er incidenteel toch bezoekers buiten de directe omgeving naar de horeca komen, dan kan de horecagelegenheid op haar website er voor zorg dragen, dat er geen onnodige parkeerdruk ontstaat middels duidelijke communicatie.

Aannemelijk is dat wanneer de bezoeker een langere afstand aflegt om bij de horecagelegenheid te eten, deze bezoeker contact opneemt om te verifiëren of er plaats is dan wel om een reservering te maken. Hierbij kan de horecagelegenheid op haar website duidelijk vermelden hoe men de horecagelegenheid kan bereiken en wanneer men toch met de auto komt, dat men in de mobiliteitshub kan parkeren

Een representatief voorbeeld is de routebeschrijving van Scheepskameel, een horecagelegenheid op het Marineterrein in Amsterdam. Hier is eenzelfde strategie toegepast.

Afbeelding 7 en 8: Voorbeelden Scheepskameel.



Gezien het profiel voor de horecamedewerkers, kan er ook vanuit gegaan worden dat de medewerkers uit de directe omgeving komen en dus gebruik kunnen maken van de deelmobiliteit dan wel O.V functies in de buurt.

3.1.4 Kantoor

Medewerkers voor de functie kantoor worden niet gefaciliteerd met een parkeerplaats dit ter bevordering van het O.V. en deelmobiliteit. Voor de bezoekers is een parkeerplaats aangehouden conform de CROW. Mocht er door omstandigheden meer parkeerplaatsen benodigd zijn voor bezoek dan is er voldoende parkeergelegenheid in de mobiliteitshub.

3.2 Modal shift

Vanuit de mobiliteitsvisie van de gemeente Rijswijk wordt de verhuizing ook als het moment gezien om het reisgedrag en mobiliteitskeuzes aan te passen. De doelstelling van de modal shift (verandering van vervoerswijze) ten opzichte van de huidige modal split (huidige vervoerswijsk keuze) is om de volgende vervoerswijze te stimuleren:

- Fiets
 - Het doel van het fietsplan is bewoners te attenderen op de voordelen van het fietsgebruik.
 - Attendeer de bewoners op de genomen voorzieningen tot het veilig stallen van de fiets binnen de functies van de Burgemeester Elsenlaan.
 - Middels Het Nationale Fietsplan koopt men via de werkgever een compleet fietspakket (fiets, verzekering en fietsbonnen) met belastingvoordeel. Dit wordt betaald via het brutoloon (of vakantiegeld, overuren etc.) en daarna terugbetaald aan de werkgever. Omdat de werknemer met brutoloon betaalt, genereert dat gemiddeld 40% voordeel op de aanschaf.
 - Attendeer de werkgevers van de functies op de belastingvoordelen voor een fiets van de zaak.
- Openbaar vervoer en Deelmobiliteit middels MaaS.
 - Om het gebruik van de apps te stimuleren kan het ten eerste goed zijn om de bewoners (en via hen dus de bezoekers) en de medewerkers van de functies te attenderen op de beschikbare MaaS-Apps. Uiteindelijk is de keuze voor één van de 8 apps persoonlijk en gebaseerd op verscheidene factoren (kosten, beschikbaarheid, gebruiksvriendelijkheid etc.).
 - Het attenderen van de functies van de MaaS-Apps kan op verschillende manieren geschieden:
 - De ontwikkelaar maakt een selectie van 1 tot 3 apps, vraagt informatie op, laat dit samenvatten en communiceert dit naar de bewoners en gebruikers van de functies.
 - De V.v.E maakt een selectie van 1 tot 3 apps, vraagt informatie op en organiseert een informatieavond voor het gebruik van deze apps waar de V.v.E een voorlichting geeft.
 - Op centrale punten in het gebouw (entree, liften etc.) kan informatie hangen over MaaS en hoe dit te gebruiken.

4. Conclusies

Conclusie 1

De gelijktijdige parkeerbehoefte, conform de gemeentelijke parkeernormen, bedraagt **406 parkeerplaatsen** voor het maatgevende moment.

Conclusie 2:

Bij de ontwikkeling wordt uitgegaan van realistische en vraagvolgende parkeernormen. Deze zijn verkregen door en gebaseerd op:

- Onderzoek Springco naar het werkelijke autobezit
- MaaS
- Mobiliteitshub
- Invoering betaald parkeren
- De normen van de gemeente Den Haag.

Conclusie 3:

De gelijktijdige parkeerbehoefte, conform de reductiefactoren en passende parkeernormen, bedraagt **241 parkeerplaatsen** voor het maatgevende moment.

Conclusie 4:

Het huidige ontwerp omvat 220 parkeerplaatsen (231 parkeerplaatsen getekend echter max 11 vervallen voor technische ruimte). VanWonen heeft tevens de beschikking over 70 parkeerplaatsen in de Parkeerhub op de Handelskade.

De totale parkeercapaciteit bedraagt 290 parkeerplaatsen met een behoefte van 241 parkeerplaatsen. Er zijn voldoende parkeerplaatsen beschikbaar om te voldoen aan de parkeervraag.



Elk project is haalbaar
wanneer u het bij
Omega parkeert

