

Mobiliteitsstudie Visseringlaan 26 Rijswijk

Rapport bestemmingsplan

Opdrachtgever

Titel rapport

Kenmerk

Datum publicatie

Projectleider Goudappel

Status

Green Living C.V.

Mobiliteitsstudie Visseringlaan 26 Rijswijk

015780.20231129.R1.01

29 november 2023

Danny van Beusekom

Definitief

© Copyright Goudappel BV 29-11-23

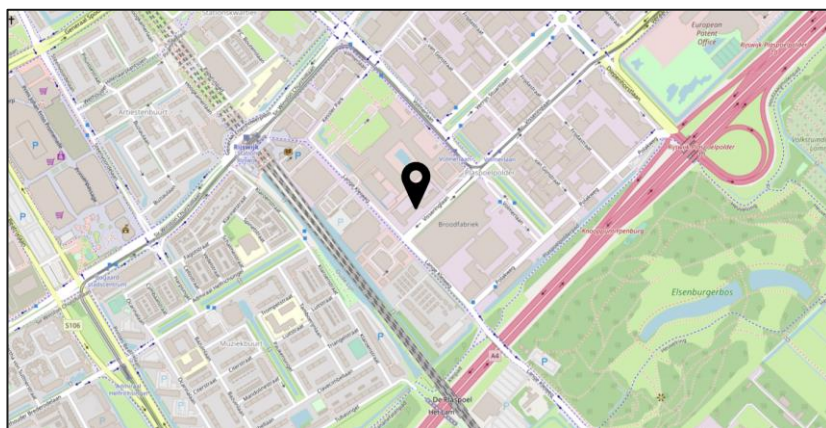
Inhoudsopgave

1. Inleiding	1
2. Parkeerbehoefte auto	3
2.1 Inleiding	3
2.2 Parkeernormen	3
2.3 Parkeerbehoefte	4
2.4 Deelmobiliteit	5
2.5 Elektrisch laden	6
2.6 Fietsparkeren	6
2.7 Conclusie	7
3. Conclusie	8
Bijlage 1	9

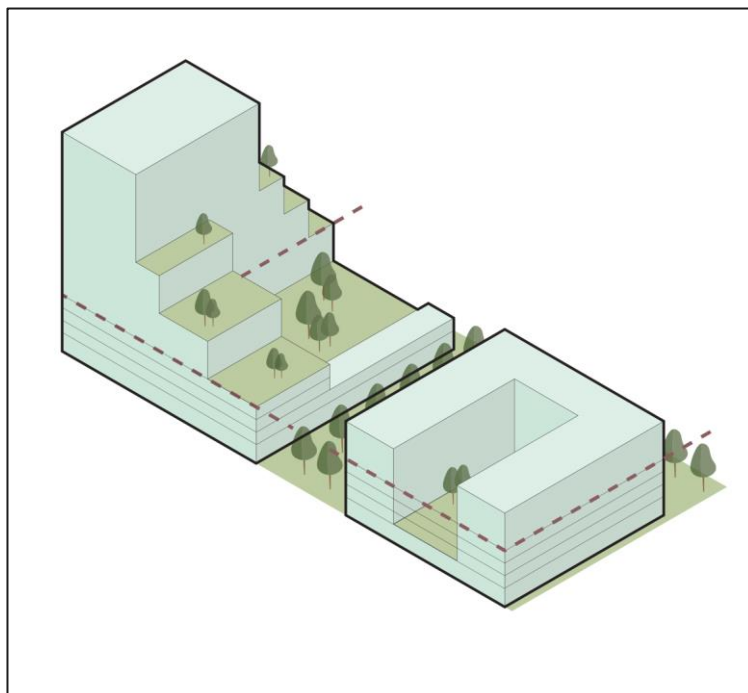
1. Inleiding

Green Living C.V. is voornemens de locatie 'At the park' aan de Visseringlaan 26 in Rijswijk te herontwikkelen. Het bestaande bedrijfspand wordt gesloopt en er wordt nieuwbouw gerealiseerd.

De projectlocatie is weergegeven in figuur 1.1. Een overzicht van het bouwvolume is weergegeven in figuur 1.2.



Figuur 1.1: Projectlocatie



Figuur 1.2: Overzicht ontwikkelingen Visseringlaan 26 (Hoekblok en Parkblok)

Het programma is weergegeven in tabel 1.1.

type	Hoekblok + Parkblok
< 30 m ² gbo	254
30 - 50 m ² gbo	234
50 - 80 m ² gbo	30
80 - 120 m ² gbo	12
commerciële functies (m ² bvo)	2.400
waarvan bedrijven	2.000
waarvan horeca	400

Tabel 1.1: Programma

Green Living C.V. heeft Goudappel B.V. opdracht gegeven een parkeerstudie uit te voeren. In deze rapportage is de autoparkeerbehoefte van het maximale programma wat het bestemmingsplan mogelijk maakt inzichtelijk gemaakt. De differentiatie in het woonprogramma is een representatieve weergave van de beoogde ontwikkeling. In de aanvraag van de Wabo vergunning zal een definitieve berekening worden bijgevoegd.

2. Parkeerbehoefte auto

2.1 Inleiding

Het Ontwikkeldkader Kessler Park en omgeving is op 8 februari 2022 vastgesteld door de gemeenteraad van Rijswijk. In dit beleidsdocument zijn enkele zaken benoemd die als context/ter toelichting van belang zijn voor de hierna uitgewerkte parkeerbalans:

- De vigerende parkeernormen van Rijswijk zijn te hoog en staan niet in verhouding met de te verwachten parkeerbehoefte in dit gebied.
- In het projectgebied mogen vooralsnog geen extra parkeerplaatsen worden aangelegd.
- Voor woonfuncties zijn daartoe maximumnormen vastgesteld. Voor voorzieningen zijn geen parkeernormen vastgesteld.
- Op termijn wordt betaald parkeren ingevoerd op delen van de Lange Kleiweg en de Visseringlaan.
- Vaste gebruikers (zoals werknemers) komen niet in aanmerking voor een parkeervergunning waarmee op straatparkeerplaatsen geparkeerd kan worden.

De projectlocatie bevindt zich gunstig ten opzichte van het openbaar vervoer. Dit betekent dat bewoners, werknemers en bezoekers gestimuleerd worden om hiervan gebruik te maken (en dus het autogebruik te verminderen). Het bestaande en voorgenomen betaald parkeren in het gebied maakt het voor bewoners, werknemers en bezoekers minder gebruik te maken van de auto. Nu geldt alleen betaald parkeren in een deel van het gebied, namelijk in de straat Kessler Park, tussen het treinstation en de Volmerlaan. De gemeente Rijswijk heeft het voornemen om op korte termijn betaald parkeren in te voeren op de Lange Kleiweg (tussen het treinstation en de Visseringlaan) en aan beide zijden van de Visseringlaan (tussen de Lange Kleiweg en Volmerlaan). Hiertoe is in principe besloten in het Ontwikkeldkader Kessler Park en omgeving.

2.2 Parkeernormen

De parkeerbehoefte wordt berekend aan de hand van de maximale parkeernormen uit het Ontwikkeldkader Kessler Park en omgeving (d.d. 23 december 2021) van de gemeente Rijswijk (zie tabel 2.1). De parkeernorm voor bedrijven is 1,9 parkeerplaats per 100 m² bvo. De parkeernorm voor horeca is 6,0 parkeerplaats per 100 m² bvo.

woningen	maximale parkeernorm bewoners	eenheid	maximale parkeernorm bezoek	eenheid
< 30 m ² gbo	0,2	per woning	0,1	per woning
30 - 50 m ² gbo	0,3	per woning	0,1	per woning
50 - 80 m ² gbo	0,4	per woning	0,1	per woning
80 - 120 m ² gbo	0,5	per woning	0,1	per woning

Tabel 2.1: Maximale parkeernormen Ontwikkeldkader Kessler Park en omgeving

2.3 Parkeerbehoefte

De ongewogen parkeerbehoefte is weergegeven in tabel 2.2 en gebaseerd op iets lagere parkeernormen dan de in tabel 2.1 gepresenteerde maximumparkeernormen.

	aantal	parkeernorm	eenheid	totaal
< 30 m ²	254	0,1	per woning	25,4
30 - 50 m ²	234	0,2	per woning	46,8
50 - 80 m ²	30	0,25	per woning	7,5
80 - 120 m ²	12	0,35	per woning	4,2
bezoekers	530	0,05	per woning	26,5
bedrijven	2.000	1,9	per 100 m ² bvo	38,0
horeca	400	6	per 100 m ² bvo	24
totaal				172,4
totaal afgerond				173

Tabel 2.2: Ongewogen parkeerbehoefte

Niet op ieder moment van de week is de parkeerbehoefte van een functie even groot. Om die reden wordt gewerkt met aanwezigheidspercentages (zie tabel 2.3).

	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koopavond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag
wonen bewoners	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
wonen bezoekers	10%	20%	80%	0%	70%	60%	100%	70%
bedrijven	100%	100%	5%	0%	5%	0%	0%	0%
horeca	30%	40%	90%	0%	85%	75%	100%	45%

Tabel 2.3: Aanwezigheidspercentages

De parkeerbehoefte per moment van de week is weergegeven in tabel 2.4.

	werkdag					zaterdag		zondag
	ochtend	middag	avond	nacht	koopavond	middag	avond	middag
< 30 m ²	12,7	12,7	22,9	25,4	20,3	15,2	20,3	17,8
30 - 50 m ²	23,4	23,4	42,1	46,8	37,4	28,1	37,4	32,8
50 - 80 m ²	3,8	3,8	6,8	7,5	6,0	4,5	6,0	5,3
80 - 120 m ²	2,1	2,1	3,8	4,2	3,4	2,5	3,4	2,9
bezoekers	2,7	5,3	21,2	0,0	18,6	15,9	26,5	18,6
bedrijven	38,0	38,0	1,9	0,0	1,9	0,0	0,0	0,0
horeca	7,2	9,6	21,6	0	20,4	18,0	24,0	10,8
totaal	89,8	94,9	120,2	83,9	108,0	84,2	117,6	88,1
totaal afgerond	90	95	121	84	108	85	118	89

Tabel 2.4: Parkeerbehoefte per moment van de week

Uit tabel 2.4 blijkt dat de parkeerbehoefte maximaal 121 parkeerplaatsen is. Er zijn 122 parkeerplaatsen beschikbaar. Daarmee is er sprake van een acceptabele situatie.

2.4 Deelmobiliteit

Met de inzet van deelmobiliteit wordt ingezet op het aanbieden van een volwaardig alternatief voor het eigen autobezit. In het parkeernormenbeleid van Rijswijk zijn geen regels opgenomen over de inzet van deelmobiliteit.

In bijlage 1 is het effect van deelmobiliteit beschreven.

CROW publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren' gaat uit van 1 deelauto vervangt 4 tot 8 gereduceerde parkeerplaatsen. In deze studie is gerekend met de minimale waarde: 1 deelauto vervangt 4 gereduceerde parkeerplaatsen. De reductie geldt voor maximaal 20% van de parkeerbehoefte van bewoners. Deze rekenregel is conform vergelijkbare projecten in Rijswijk.

De parkeerbehoefte per moment van de week inclusief deelmobiliteit is weergegeven in tabel 2.5.

	werkdag					zaterdag		zondag
	ochtend	middag	avond	nacht	koopavond	middag	avond	middag
< 30 m ²	12,7	12,7	22,9	25,4	20,3	15,2	20,3	17,8
30 - 50 m ²	23,4	23,4	42,1	46,8	37,4	28,1	37,4	32,8
50 - 80 m ²	3,8	3,8	6,8	7,5	6,0	4,5	6,0	5,3
80 - 120 m ²	2,1	2,1	3,8	4,2	3,4	2,5	3,4	2,9
reductie 20%	-8,4	-8,4	-15,1	-16,8	-13,4	-10,1	-13,4	-11,7
deelauto's	4	4	4	4	4	4	4	4
bezoekers	2,7	5,3	21,2	0,0	18,6	15,9	26,5	18,6
bedrijven	38,0	38,0	1,9	0,0	1,9	0,0	0,0	0,0
horeca	7,2	9,6	21,6	0,0	20,4	18,0	24,0	10,8
totaal	85,4	90,5	109,1	71,1	98,5	78,2	108,2	80,3
totaal afgerond	86	91	110	72	99	79	109	81

Tabel 2.5: Parkeerbehoefte per moment van de week (inclusief deelmobiliteit)

Uit tabel 2.5 blijkt dat de parkeerbehoefte inclusief deelmobiliteit maximaal 110 parkeerplaatsen is. Er zijn 122 parkeerplaatsen beschikbaar. Daarmee is er sprake van een acceptabele situatie.

2.5 Elektrisch laden

De infrastructuur voor laadvoorzieningen voor elektrische auto's is overeenkomstig de vereisten die zijn opgenomen in het bouwbesluit.

2.6 Fietsparkeren

De fietsparkeernormen van de gemeente Rijswijk zijn opgenomen in de Beleidsregel bergingen nieuwe woongebouwen Rijswijk 2020. De fietsparkeernormen zijn weergegeven in tabel 2.6.

De fietsparkeerbehoefte van de commerciële functies wordt bepaald aan de hand van de Leidraad Fietsparkeren en Fietsparkeerkencijfers van CROW

De fietsparkeernormen vormen de basis voor het bepalen van de fietsparkeerbehoefte en wordt getoetst bij de aanvraag van de omgevingsvergunning.

m ² gbo	aantal plekken in fietsrek	benodigde interne berging (m ²)
tot 50	2 (minimum 2 plekken)	(geen gelijkwaardigheid)
50 tot 75	2	2,7 m ²
75 tot 100	3	2,7 m ²
100 en groter	4	2,7 m ²
bezoekers	0,25	

Tabel 2.6: Fietsparkeernormen

2.7 Conclusie

Op basis van passende parkeernormen in verband met de aanwezigheid van goed openbaar vervoer en het (toekomstige) betaald parkeren in de omgeving van het plangebied blijkt dat de parkeerbehoefte 121 parkeerplaatsen is. Bij inzet van een deelautosysteem is de parkeerbehoefte 110 parkeerplaatsen. Er zijn 122 parkeerplaatsen beschikbaar. Daarmee is er sprake van een acceptabele situatie.

In beide varianten komen bewoners **niet in aanmerking** voor een parkeervergunning voor de openbare ruimte.

3. Conclusie

Green Living C.V. is voornemens de locatie 'At the park' aan de Visseringlaan 26 (Parkblok) in Rijswijk te herontwikkelen. Het bestaande kantoorpand wordt gesloopt en er wordt nieuwbouw gerealiseerd (woningen en commerciële functies).

De autoparkeerbehoefte is als volgt:

- 121 autoparkeerplaatsen (zonder deelmobiliteit) en 110 autoparkeerplaatsen (met deelmobiliteit).

Het parkeeraanbod is 122 parkeerplaatsen. Dit aantal is maximaal conform het vastgestelde ontwikkelkader.

Er is daarmee sprake van een acceptabele parkeersituatie.

Bijlage 1

Deelauto's - auto's die niet in individueel bezit van de bewoners zijn, maar die met de burens worden gedeeld - hebben een verlagend effect op de parkeervraag. Het faciliteren van een of meer deelauto's kan ervoor zorgen dat nieuwe bewoners geen auto's zullen aanschaffen. Het principe van autodelen is dat meerdere mensen gebruik maken van dezelfde auto. Het voordeel van autodelen is dat bewoners wel gebruik kunnen maken van een auto, maar deze niet hoeven te bezitten.

In deze bijlage volgt een algemene beschrijving van het effect van deelauto's.

Onderzoek naar deelautogebruik

De publicatie 'Deelauto- en deelfietsmobiliteit in Nederland: Ontwikkelingen, effecten en potentie' uit oktober 2021 van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) geeft een uitgebreid overzicht met het aanbod, het gebruik, de effecten en de potentie van deelauto- en deelfietsmobiliteit in Nederland.

In deze publicatie concludeert het KiM: Het autobezit van autodelers die incidenteel een deelauto gebruiken (5 keer per jaar of minder) via een B2C-platform [ruim de helft van het totaal B2C-autodelers], is afgenomen met gemiddeld 27% ten opzichte van de situatie voordat ze een deelauto gingen gebruiken. Bij frequentere B2C-autodelers neemt het autobezit sterker af. Het KiM schat een afname van 61% bij mensen die een deelauto 5-30 keer per jaar gebruiken tot een afname van 70% bij mensen die een deelauto meer dan 30 keer per jaar gebruiken.

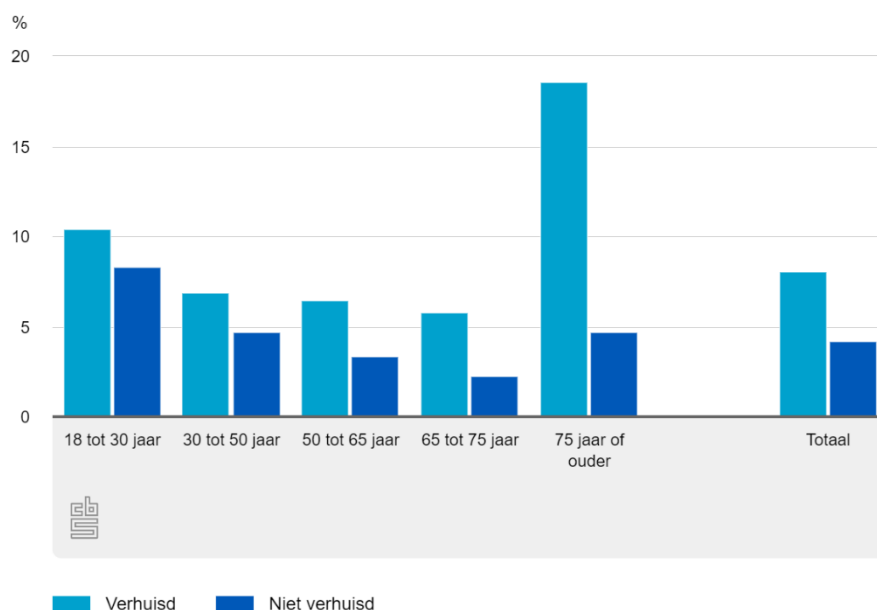
Deze conclusie is gebaseerd op een aantal elementen. In hoofdstuk 5 van de publicatie beschrijft het KiM dat de laagfrequente deelautogebruikers gemiddeld iets minder dan 1 auto per 2 huishoudens bezaten. Nadat zij een deelauto gingen gebruiken nam het autobezit met 0,11 auto's (27%) af. Het KiM vervolgt: *Bij gebruikers die vaker dan 5 keer per jaar een deelauto gebruiken neemt het autobezit sterker af, met ongeveer een kwart tot een derde auto per huishouden.* Deze huishoudens bezaten ongeveer evenveel auto's als de laagfrequente autodelers voor ze begonnen met autodelen en leidde tot een daling van het autobezit van deze gebruikersgroepen van respectievelijk 61% (middelfrequent) en 70% (hoogfrequent). Het effect op het autobezit is dus groter bij hoogfrequente dan bij middelfrequente B2C-autodelers. Daarnaast beschrijft het KiM dat het effect samenhangt met de kwaliteit van het aanbod aan deelauto's en de ruimtelijke context (parkeerbeleid en beschikbaarheid van openbaar vervoer en fietsfaciliteiten).

Het KiM beschrijft verder dat de relatief grote interesse in autodelen onder alleenstaanden (12% van hen ziet het als perfecte oplossing voor hen, 88% niet) een kans kan zijn voor het opschalen van autodelen. Vooral jongeren tot 30 jaar hebben relatief veel interesse in autodelen, terwijl de interesse daalt naarmate de leeftijd toeneemt. Ook mensen die in een appartement wonen of geen auto bezitten staan relatief positief tegen over autodelen. De kans van opschaling van deelautomobiliteit wordt versterkt door investering in het openbaar vervoer en de mobiliteit voor de fiets en voetganger.

Nieuwe mobiliteitskeuzen bij veranderingen in de persoonlijke levenssfeer

Het KiM stelde al eerder dat 'grote veranderingen in de persoonlijke levenssfeer, zoals samenwonen, een scheiding, een nieuwe baan, of het krijgen van een kind, zijn vaak aanleiding om ingesloten mobiliteitskeuzes te heroverwegen' (Mijn auto, jouw auto, onze auto - Deelautogebruik in Nederland, 2015). Juist het verhuizen naar een nieuwe woning betekent dat de bewoners een nieuwe mobiliteitskeuze moeten maken. Dit wordt ondersteund door statistieken van het CBS, waaruit blijkt dat mensen de auto vaker wegdoen wanneer zij verhuizen (zie ook figuur B1.1).

Autobezitters die in 2017 de auto hebben weggedaan



Figuur B1.1: Autobezitters die in 2017 de auto hebben weggedaan (bron: CBS)

Het beschikbaar stellen van deelauto's kan juist de stimulans zijn om de eigen auto weg te doen. CROW/KpVV stelt in haar factsheet autodelen dat een deelauto 8 tot 13 auto's vervangt¹. Daarbij gaat het om 4 tot 6 auto's die daadwerkelijk verkocht worden plus 5 tot 7 auto's die niet worden aangeschaft. Daarnaast leidt de aanwezigheid van regulering in de omgeving tot een grotere stimulans voor het gebruik van de deelauto. Het is ook belangrijk dat er voldoende deelauto's beschikbaar zijn. Het KiM gaat hier niet op in.

Effect van deelauto's is overal te zien

Het toenemende gebruik van deelauto's in Nederland is vooral te zien in de grote steden, maar ook in minder stedelijke gebieden neemt het aantal deelauto's toe². Het grootste gedeelte van de deelauto's is te danken aan carsharing platforms, waar particulieren hun auto te huur aanbieden. In grote steden zijn er logischerwijs meer auto's beschikbaar en is de kans op een goed functionerend deelautosysteem groter dan in minder stedelijke

¹ CROW-KpVV, Factsheet 5; Argumenten voor autodelen (2016).

² CROW, Gebruik deelauto's groeit. Online publicatie uit september 2017.

gebieden. Het succes van deelauto's hangt ook samen met de parkeerdruk in wijken, die over het algemeen hoger is in stedelijke gebieden.

Het CROW noemt een aantal effecten van het toenemende deelautogebruik:

- Deelauto's zijn nieuwer en schoner dan het gemiddelde wagenpark in Nederland. Ook zijn deelauto's vaker elektrisch. Dit heeft tot gevolg dat de uitstoot per gereden kilometer met een deelauto lager zal zijn dan het Nederlands gemiddelde.
- Naast de milieuvoordelen heeft het toenemende deelautogebruik ook tot gevolg dat er ruimte vrijkomt waar anders auto's geparkeerd stonden. Volgens MoMo Car-Sharing vervangt elke deelauto tussen de 4 en 8 personenauto's. Projectontwikkelaars bieden steeds vaker een deelauto aan om het aantal parkeerplaatsen te kunnen verminderen.
- Door de hoge aanschafkosten van een auto is er geen prikkel om bij elke rit een afweging tussen verschillende modaliteiten te maken. Bij autodelen hangen de kosten bijna volledig af van het gebruik en niet van het bezit. Dit heeft tot gevolg dat het gebruik van de fiets (14%) en het openbaar vervoer (trein: 36%, bus: 28%) toeneemt bij het gebruik van een deelauto.
- Uit onderzoek blijkt dat elke klassieke deelauto (een eigen vloot deelauto's met vaste parkeerplaats die 24 uur per dag beschikbaar is zonder tussenkomst van een persoon) 15 tot 18 gebruikers heeft.
- Het gebruik van een deelauto is goedkoper voor mensen die weinig rijden (<10.000 km per jaar). Nederlanders rijden gemiddeld 9.000 km per jaar, waardoor er dus een grote groep is waarvoor autodelen een kostenbesparing oplevert.
- Autodelen kan bijdragen aan een vermindering van vervoersarmoede. Niet alle plaatsen zijn even goed met het openbaar vervoer te bereiken, waardoor het gebruik van een auto noodzakelijk kan zijn om de arbeidsmarkt te bereiken. Een deelauto biedt een alternatief voor het kopen van een auto, wat niet voor iedereen een mogelijkheid is.
- Openbaar vervoer en autodelen kunnen elkaar ook complementeren, de eerste en laatste (kilo)meters van een reis met het openbaar vervoer zorgen vaak voor een grote stijging van de reistijd. Een deelauto kan de reistijd met het openbaar vervoer flink verminderen, vooral als de toegang tot een deelauto eenvoudig is (denk bijvoorbeeld aan MaaS).

Deelauto's tot nu toe nog vooral in planvorming

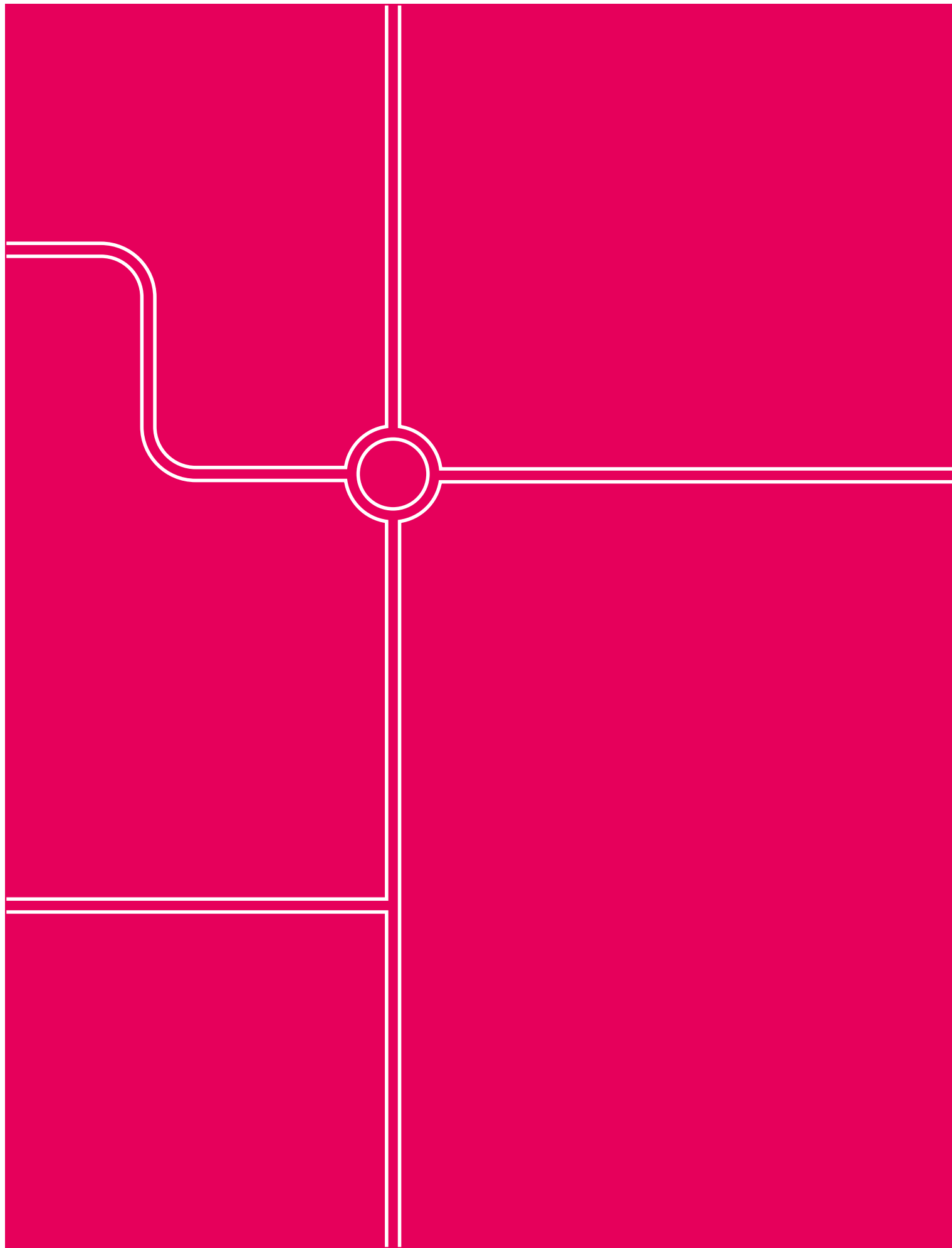
De inzet van deelauto's bij ontwikkelingen gebeurt tot nu toe nog vooral in planvorming en niet alleen in de grote gemeenten, maar ook in plaatsen als Haarlem, Delft, Nieuwegein, Houten en Zeist worden als gevolg van de inzet van deelauto's minder parkeerplaatsen gerealiseerd.

De laatste jaren zijn op verschillende locaties ook daadwerkelijk deelauto's geplaatst en in gebruik genomen. Hierdoor ontbreekt het nog aan goede openbare evaluatiedata en effecten op de langere termijn. Door verschillende aanbieders wordt van andere aantallen uitgegaan. Wat wij in onze adviespraktijk tegenkomen, zijn:

- een deelauto vervangt 4 tot 8 personenauto's (CROW);
- een deelauto vervangt 4 tot 8 personenauto's (MOMO-Carsharing);
- een deelauto vervangt 10 personenauto's (gemeente Eindhoven);
- een deelauto vervangt 13 personenauto's (aanbieder Hely);
- een deelauto vervangt 4 tot 8 privéauto's (aanbieder Mobeazy);

- een deelauto vervangt 5 personenauto's (aanbieder WeDriveSolar);
- een deelauto vervangt 7 personenauto's (evaluatie door Samen Slim Reizen Zeist).

Aan de hand van vorenstaande aannames blijkt dat het gehanteerde uitgangspunt dat 1 deelauto 4 privéauto's een voorzichtige ('worst case') inschatting is.



Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden en via onze partners in het buitenland

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Nederland

Postbus 161
7400 AD Deventer
Nederland

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32