

Onderwerp: Parkeerbalans Churchillaan Rijswijk

Opsteller: Ernst Bos en Martin Blankendaal

Datum: 18 januari 2013

Notitie

1 Inleiding

Aan de Sir Winston Churchillaan 275 te Rijswijk is Dura Vermeer voornemens een woningbouw complex te bouwen. Het programma van het project is gewijzigd ten opzichte van eerdere plannen, het nieuwe programma bevat 259 woningen en 259 overdekte parkeerplaatsen. De commerciële ruimten zijn vervallen. Om inzicht te krijgen in de actuele parkeersituatie is een nieuwe parkeerdrukmeting uitgevoerd in de Treubstraat en de aangrenzende straten, deze vervangt de parkeerdruk meting uit 2011.

2 Parkeerbehoefte volgens parkeernormen Rijswijk 2010

Om inzicht te krijgen in het benodigde aantal parkeerplaatsen is in onderstaande tabel de berekening van de normatieve parkeerbehoefte van het totale programma weergegeven.

Programma				Parkeernorm		Normatieve behoefte
Wonen						
Appartementen	goedkoop	246 stuks		1,5 ppl per	1 woning	369 parkeerplaatsen
	midden	13 stuks		1,7 ppl per	1 woning	22 parkeerplaatsen
						391 parkeerplaatsen
· Wonen duur € 272.000,- en meer, · Wonen midden € 185.000,- tot € 272.000,- , · Wonen goedkoop < € 185.000,-.				Totale normatieve behoefte		391 parkeerplaatsen
				aandeel bezoek bewoners	0,3 ppl per woning	78 parkeerplaatsen

Tabel 1. Normatieve parkeerbehoefte

Bij de berekening van de normatieve behoefte is uitgegaan van de normen zoals vermeld in de nota Parkeernormen Rijswijk 2010 (Gemeente Rijswijk, oktober 2010). In de nota wordt onderscheid gemaakt tussen drie gebiedstypen, namelijk centrum, bestaand stedelijk gebied en uitleggebiiden. De Churchillaan is gelegen in bestaand stedelijk gebied.

Voor de woningen is uitgegaan van de verdeling 'goedkoop' en 'midden' volgens de indeling van koopwoningen. In de plannen wordt uitgegaan dat de 13 middel dure woningen verkocht worden en maximaal de helft minus één goedkope woning verkocht kunnen worden. De rest van de woningen zal als sociale huurwoning (huur maximaal € 652,52 per maand) worden verhuurd.



Rijswijk hanteert voor sociale huurwoningen twee categorieën, namelijk ‘goedkoop’ voor woningen tot € 357 (prijspeil 2010) en ‘midden’ voor woningen boven € 357. Hoewel de huurwoningen naar verwachting voor een maandelijkse som tussen € 357 en € 652,52 worden verhuurd, zijn de parkeernormen voor goedkope woningen gehanteerd. Deze normen zijn met name voor sociale huurwoningen zeer ruim.

Noot 1: Parkeerbehoefte in praktijk

De gemeente Rijswijk rekent met parkeernormen die aan de hoge kant liggen. De normen zijn gebaseerd op de inmiddels verouderde kencijfers van het CROW. Normatief wordt in Rijswijk gerekend met een autobezit van 1,2 auto per goedkope woning exclusief parkeerplaats voor bezoek. Het *gemiddelde* autobezit in Rijswijk bedraagt circa 1,2 personenauto per woning (bron: CBS, personenauto's per huishouden, Rijswijk, 2012). Het is echter onaannemelijk dat dit aantal ook voor de sociale huurwoningen in het complex zal gelden. Er zal derhalve in de praktijk een overcapaciteit zijn, met andere woorden: het is aannemelijk dat de vraag naar parkeerplaatsen lager zal zijn als waar we in onze berekeningen rekening mee houden.

Noot 2: Nieuwe parkeerkencijfers CROW

De nota parkeernormen 2010 van de gemeente is gebaseerd op de kencijfers van het CROW (publicatie 182). In deze publicatie werden voor goedkope woningen (in zeer sterk stedelijk gebied) 1,2 tot 1,4 parkeerplaats per woning geadviseerd (inclusief 0,3 plaats voor bezoek) in schilgebieden en voor midden dure woningen 1,4 tot 1,6 parkeerplaats per woning. Inmiddels heeft het CROW nieuwe kencijfers gepubliceerd (publicatie 317). De overeenkomstige kencijfers voor etagewoningen midden/goedkoop in zeer sterk stedelijk gebied in de schil rond het centrum bedraagt minimaal 0,7 en maximaal 1,5 parkeerplaats per woning. Als voor de goedkope woningen geen norm van 1,5 plaats per woning, maar 1,35 wordt gehanteerd – hetgeen goed verdedigbaar is in relatie tot de nieuwe kencijfers - is de parkeerbehoefte nog lager.

3 Gebruik parkeerplaatsen

Uiteraard parkeert niet iedereen tegelijkertijd. Zodoende is er ook gekeken naar de mate van gebruik van parkeerplaatsen door bewoners en hun bezoekers. De analyse van het gebruik kan als volgt worden weergegeven.

	werkdag			koop- avond	zaterdag		zondag
	ochtend	middag	avond		middag	avond	ochtend
aanwezigheidspercentage wonen	50%	60%	100%	90%	60%	60%	80%
Omvang gelijktijdige behoefte	196	235	391	352	235	235	313
Parkeercapaciteit garage	259	259	259	259	259	259	259
Overschot/tekort	63	24	-132	-93	24	24	-54

Tabel 2. Parkeerbalans Churchillaan 275

De maximaal gelijktijdige parkeerbehoefte bedraagt 391 parkeerplaatsen op de werkdag avond, terwijl in de onder het complex te bouwen parkeergarage 259 parkeerplaatsen zijn voorzien, een verschil van 132 plaatsen. Ook op werkdag koopavond (352 plaatsen) en zondagochtend (313 plaatsen) is de parkeerbehoefte groter dan de parkeercapaciteit op eigen terrein.

Uit onderzoek ter plaatse (parkeerdrukmeting 17 januari 2013, zie bijlage) blijkt dat 's avonds naar verwachting circa 161 maaiveldplaatsen beschikbaar zijn die deze parkeerbehoefte buiten kantoortijden te kunnen faciliteren.

Als de beschikbare maaiveldcapaciteit wordt meegenomen dan ziet de parkeerbalans er als volgt uit:

	werkdag			koop- avond	zaterdag		zondag
	ochtend	middag	avond		middag	avond	ochtend
Omvang gelijktijdige behoefte	196	235	391	352	235	235	313
Parkeercapaciteit garage	259	259	259	259	259	259	259
beschikbare capaciteit openbare weg	161	0	0	161	161	161	161
Overschot/tekort	63	24	29	68	185	185	107

Tabel 3. Parkeerbalans inclusief straatparkeerplaatsen

Op basis van bovenstaande cijfers blijkt de parkeerbehoefte voor dit project volledig opgevangen te kunnen worden op eigen terrein en in de omgeving. Op het drukste moment, namelijk werkdag avonden, zijn nog 29 parkeerplaatsen onbezet.

4 Conclusies en aanbevelingen

Uit het bovenstaande kunnen we concluderen dat er op basis van de Rijswijkse parkeernormen (zie tabel 1) en rekening houdend met de verwachte aanwezigheden (zie tabel 2), een sluitende parkeerbalans is (zie tabel 3). Op het drukste moment, de werkdag avonden, zijn 29 parkeerplaatsen op maaiveld onbezet. Daarbij geldt dat de parkeernorm die de gemeente hanteert voor goedkope woningen hoger is dan op basis van het gemiddeld autobezit per huishouden in Rijswijk én de meest recente parkeerkencijfers van het CROW verwacht mag worden. Dat betekent dat de parkeerbehoefte in de praktijk naar verwachting lager zal uitvallen dan in deze rapportage is



berekend. Ter illustratie: Als het nieuwe kencijfer van het CROW gehanteerd zou worden voor goedkope woningen (1,35 plaats per woning inclusief bezoekers in plaats van 1,5), dan zou het aantal benodigde parkeerplaatsen op de maatgevende avond geen 391 plaatsen bedragen maar 353. En dan zouden er derhalve 37 parkeerplaatsen minder noodzakelijk zijn.

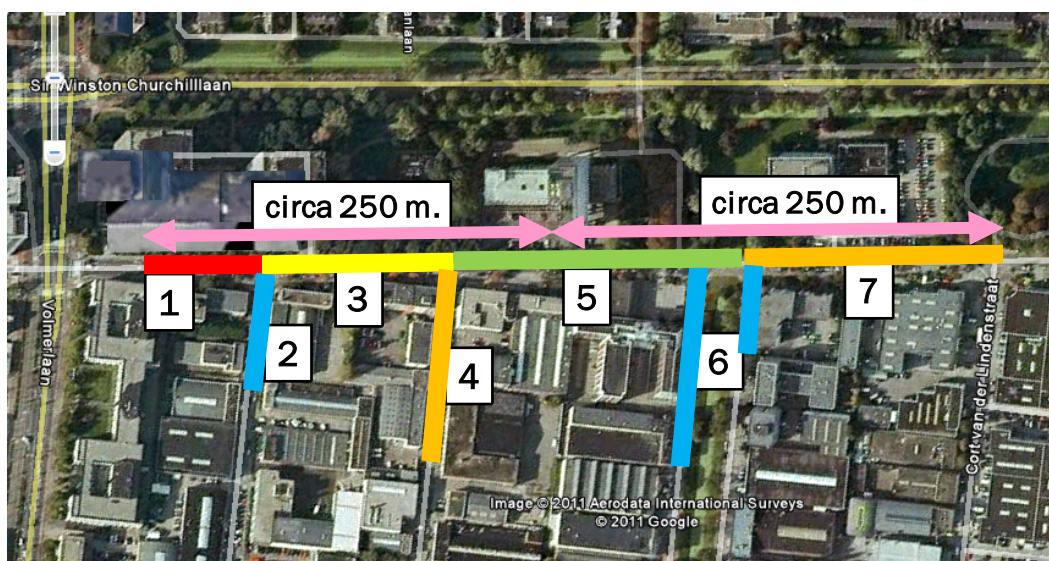
Bijlage

Parkeerdrukmeting Treubstraat e.o.

Om inzicht te krijgen in de mogelijkheden om bezoekers van bewoners van de ontwikkeling 'De Hofmeesters' te Rijswijk 's avonds op maaiveld te laten parkeren heeft Spark een parkeerdrukmeting uitgevoerd in de Treubstraat en een aantal aangrenzende straten. De zijde van de Churchillilaan is hierbij buiten beschouwing gelaten omdat dit een woonwijk betreft. Voorafgaand aan deze meting heeft op maandag 14 januari 2013 van 09:00 tot 10:00 uur een meting plaatsgevonden van de parkeercapaciteit. Tijdens deze meting was er sprake van helder weer zonder neerslag en zonder dat er sneeuw op straat lag.

De parkeerdrukmeting heeft plaatsgevonden op donderdag 17 januari 2013 van 20:30 tot 21:00 uur. Doordat de telling van de beschikbare parkeercapaciteit reeds in omstandigheden zonder sneeuw had plaatsgevonden was de aanwezige sneeuw geen beletsel voor het houden van een goede parkeerdrukmeting.

Bij het onderzoek is ervan uitgegaan dat de loopafstand tot de ontwikkelingslocatie circa 250 meter mag bedragen. In aanvulling op het eerdere onderzoek dat in 2011 is verricht is nu ook de parkeercapaciteit van een deel van de Frijdastraat en de van Gijpstraat meegenomen. Deze bevindt zich immers ook binnen een afstand van 250 meter van de ontwikkelingslocatie. De afbeelding die hierna volgt deze loopafstand en de secties waarin het gebied binnen een loopafstand van 250 meter zich bevindt. Er is voor gekozen om deze secties te meten vanwege de acceptabele loopafstand én omdat ze zich langs de aanrijroutes naar de Hofmeesters bevinden.





Tabel 1 toont volledigheidshalve de straatnamen behorende bij de secties.

Sectionummer	Straat
1	Treubstraat tussen Van Gijnstraat en Volmerlaan
2	van Gijnstraat, zijde Treubstraat
3	Treubstraat tussen Frijdastraat en Van Gijnstraat (incl. 5 plaatsen L&L)
4	Frijdastraat, zijde Treubstraat
5	Treubstraat tussen Diepenhorstlaan en Frijdastraat
6	Diepenhorstlaan, zijde Treubstraat
7	Treubstraat tussen Diepenhorstlaan en Cort van der Lindenstraat

Tabel 1 Straatnamen behorende bij secties

In Tabel 2 is per sectie aangegeven hoeveel openbare parkeerplaatsen er zijn. Omdat de blauwe zone alleen op maandag tot en met vrijdag van 08:00 tot 17:00 uur geldt, zijn ook deze plaatsen 's avonds zonder beperkingen bruikbaar en meegenomen bij de bepaling van de parkeercapaciteit. In de tabel is aangegeven hoeveel van deze plaatsen bezet waren. Hierbij zijn geparkeerde vrachtwagens meegeteld op basis van het aantal parkeerplaatsen dat ze bezetten. Dat betekent dat voor een truck met oplegger (lengte 18 meter) 4 bezette parkeerplaatsen zijn geteld en voor een kleine vrachtwagen die nog met een B-rijbewijs mag worden bestuurd (lengte 7,50 meter) 2 bezette parkeerplaatsen zijn geteld. Voor de laad- en losplaatsen is ervan uitgegaan dat deze 's avonds als parkeerplaats kunnen worden gebruikt.

Sectionr.	Aantal plaatsen	Aantal bezet	Bezettingspercentage	Aantal vrij
1	18	4	22%	14
2	9	9	100%	0
3	25	0	0%	25
4	36	2	6%	34
5	36	6	17%	30
6	36	4	11%	32
7	42	11	26%	31
Totaal	202	36	18%	166

Tabel 2 Resultaten parkeerdrukmeting

Uit Tabel 2 blijkt dat er 166 parkeerplaatsen onbezet waren. Om te bepalen welke hoeveelheid parkeerplaatsen gemiddeld beschikbaar is, is gebruik gemaakt van cijfers van het CBS. Via <http://statline.cbs.nl> kunnen gegevens worden bekeken over de verkeersintensiteiten per maand. Deze gegevens worden onder meer uitgedrukt in een index van de maandelijkse intensiteiten op het gehele wegennet en op het wegennet van West-Nederland. Het meest recente jaar waarvoor de gegevens beschikbaar én vastgesteld zijn is 2004. Omdat vooral de fluctuaties gedurende het jaar van belang is, en wij geen redenen hebben om aan te nemen dat deze fluctuaties inmiddels zijn gewijzigd, is gebruik gemaakt van deze gegevens.

Tabel 3 toont de fluctuaties gedurende het jaar voor 2004. Het jaar 2000 is daarvoor de basis (index = 100), dus de getoonde getallen zijn de intensiteiten ten opzichte van 2000.

Maand	Totaal wegennet	West-Nederland
januari	98	97
februari	102	101
maart	107	106
april	111	110
mei	112	110
juni	112	110
juli	106	102
augustus	105	104
september	112	110



oktober	111	107
november	108	106
december	100	98
Gemiddeld	107	105
Minimum	98	97
Maximum	112	110

Tabel 3 Verkeersintensiteiten in 2004

Uit de tabel blijkt dat voor West-Nederland januari een indexcijfer van 97 scoort, terwijl het maximale indexcijfer 110 bedraagt. Dat betekent dat de hoogste verkeersintensiteit $((110 / 97) * 100\% =)$ 113% van de intensiteit in januari bedraagt. Er wordt dus uitgegaan van de hoogste verkeersintensiteit, dus in andere maanden zal de intensiteit lager liggen. Omdat tijdens de meting gebleken is dat de bezetting van de parkeerplaatsen die op een iets grotere loopafstand van 250 meter liggen een vergelijkbaar beeld vertonen als de bezetting van de gemeten plaatsen, en dat eventuele pieken in de parkeerbezetting dus op deze plaatsen kunnen worden gevonden, is geen rekening gehouden met eventuele seizoenspieken in de parkeerbezetting.

Op basis van hetgeen in de voorgaande alinea is beschreven wordt er dus van uitgegaan dat de parkeercapaciteit die gedurende de drukste maanden wordt gebruikt, 113% bedraagt van de gemeten parkeerbezetting.

Vertaald naar de resultaten van Tabel 2 is de prognose dat in de drukste maanden van het jaar $(36 * 113\% =)$ 41 parkeerplaatsen bezet zijn. Dat houdt in dat van parkeercapaciteit van 202 plaatsen er 161 plaatsen beschikbaar zullen zijn in de avonduren.