

**AAN:** VAN RIEZEN EN PARTNERS  
**VAN:** P. KROEZE  
**ONDERWERP:** ACTUALISATIE VERKEERSGENERATIE EN PARKEREN OOSTDUINLAAN  
**DATUM:** 15 OKTOBER 2014

---

## Vraagstelling

Het voormalige kantoorpand van Shell aan de Oostduinlaan 75 in Den Haag wordt door middel van een verbouwing en gedeeltelijke nieuwbouw getransformeerd tot appartementen. Er vindt dus een functiewijziging plaats van werken naar wonen. Ten behoeve van de ruimtelijke onderbouwing van deze transformatie, is het noodzakelijk om de consequenties van deze functiewijziging op de verkeersgeneratie en de parkeerbehoefte in (de directe omgeving van) het plangebied in beeld te brengen. De vragen die daarbij centraal staan zijn:

- Wat betreft de huidige en de toekomstige verkeersgeneratie, alsmede de parkeerbehoefte van het plangebied?
- Wat zijn de globale effecten van de gewijzigde verkeersgeneratie op de wegen in de directe omgeving van het plangebied?
- Kan de ontsluiting plaatsvinden via de bestaande wegen en inritten ?

Van Riezen & Partners, bureau voor planologie en planontwikkeling, heeft Ligtermoet en Partners gevraagd om deze effecten in beeld te brengen. Voor het bepalen van de verkeersgeneratie en de parkeerbehoefte is gebruik gemaakt van de "Rekentool Verkeersgeneratie en Parkeren", welke is gebaseerd op de CROW publicatie 317 "Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie". In de publicatie zijn de landelijke richtlijnen opgenomen voor het bepalen van de verkeersgeneratie en de parkeerbehoefte. Daarnaast is er getoetst aan de parkeernormen zoals de gemeente Den Haag die hanteert.

## Huidige situatie

### Verkeersgeneratie

Er zijn geen verkeersproductiegegevens bekend van de voormalige kantoor situatie, alleen zijn er telgegevens van de omliggende wegen. Daarom schatten we de oude verkeersproductie in aan de hand van kengetallen.

De verkeersgeneratie van een functie is afhankelijk van een aantal aspecten waaronder: het type van de functie+ de omvang (wonen, werken, overige voorzieningen), de ligging binnen het stedelijke gebied en de stedelijkheidsgraad. In de huidige situatie is er sprake van een functie werken, in de categorie "kantoor zonder baliefunctie". De ligging binnen het stedelijke gebied stellen we vast op "schil rond centrum" en de stedelijkheidsgraad bedraagt "zeer sterk stedelijk". De omvang van de kantoorfunctie bedroeg circa 35.000 m2 bruto vloeroppervlak (bvo).

Op basis van de voorgenoemde uitgangspunten kan worden aangenomen dat de verkeersgeneratie op een gemiddelde weekdag ca. 1.400 motorvoertuigbewegingen betrof. Op de maatgevende dag (in de maatgevende maand) komt dat overeen met ca. 2.290 motorvoertuigbewegingen per etmaal, afgerond ca. 2.300. Een uitgebreid overzicht van deze resultaten is in bijlage 1 opgenomen.

### Parkeerbehoefte

De verkeersgeneratie en de parkeerbehoefte hebben houden uiteraard verband met elkaar. De verkeersgeneratie van een voorziening bepaalt ook in grote lijnen de parkeerbehoefte. Voor de functie kantoor (zonder baliefunctie) bedraagt het aantal benodigde parkeerplaatsen minimaal 322 en maximaal 497 parkeerplaatsen volgens algemene parkeernormen (zie ook bijlage 1).

## **Toekomstige situatie**

### Verkeersgeneratie

Het plan voor transformatie van het gebouw voorziet in maximaal 25.724 m<sup>2</sup> GBO woonfunctie met maximaal 290 appartementen. In de aanvraag voor de omgevingsvergunning zijn echter minder appartementen opgenomen, te weten 227.

De verkeersgeneratie van een appartement is afhankelijk van het type appartement (huur/koop) en het prijssegment (goedkoop, middel en duur). In dit stadium van het project is het nog niet definitief vastgesteld hoeveel wooneenheden er per type segment er worden gerealiseerd. Om die reden is in samenspraak met onze opdrachtgever en de gemeente Den Haag, afgesproken dat wij uit gaan van het worst-case scenario. Dat betekent dat we voor alle appartementen uitgaan van koopappartementen in het hoge prijssegment en uitgaan van het maximale aantal van 290. Het kencijfer voor de verkeersgeneratie voor dit type segment is namelijk het hoogst.

De berekeningen aan de hand van de rekentool, resulteren in een toekomstige verkeersgeneratie van 1.670 motorvoertuigbewegingen op een gemiddelde weekdag. Op een maatgevende dag bedraagt het aantal motorvoertuigbewegingen voor 290 appartementen 1.758 mvt/etmaal (zie ook bijlage 2 voor een uitgebreid overzicht van de berekeningen). Indien wordt uitgegaan van appartementen in het midden-segment, zou de verkeersgeneratie iets lager uitkomen, namelijk op 1.263 mvt/etmaal. In praktijk is een verkeersgeneratie die ligt tussen deze twee waarden het meest realistisch.

	verkeersgeneratie maatgevende dag
290 appartementen, midden segment, koop	1.263
290 appartementen, dure segment, koop	1.758

Naast de appartementen is er in de plint van het gebouw ruimte voor een aantal woning-gebonden voorzieningen, zoals bijvoorbeeld ruimte voor conciërge, een fitnessruimte voor bewoners en logeerkamers voor bezoekers van bewoners. Dit betekent dat deze voorzieningen geen extra verkeer genereren aangezien in het kental voor de woningen ook rekening is gehouden met bezoek e.d.

### Parkeerbehoefte

De toekomstige parkeerbehoefte is bepaald aan de hand van de kencijfers zoals die door de gemeente Den Haag zijn vastgesteld. Uitgaande van het maximale scenario, 290 appartementen in maximaal 25.724 m<sup>2</sup> gbo wonen, waarvan 112 appartementen tot 100 m<sup>2</sup> gbo en 178 appartementen tussen de 100 en 160 m<sup>2</sup> gbo, leidt dit tot een parkeerbehoefte van 239 ppl voor bewoners en 87 voor bezoekers, dus 326 in totaliteit (zie bijlage 3). Overigens wordt bij de aanvraag voor de omgevingsvergunning niet deze maximale invulling

benut. Er zijn bij die invulling, met 227 appartementen, 253 parkeerplaatsen noodzakelijk volgens de gemeentelijke norm (184 voor bewoners en 68 voor bezoekers).

In totaliteit zijn er in de omgevingsvergunning 273 parkeerplaatsen voorzien: de huidige garage omvat na verbouwing 146 plaatsen en de garage onder het binnenterrein 127 plaatsen. Hiermee voldoet de aanvraag in het kader van de omgevingsvergunning ruimschoots aan de parkeernorm. Er wordt niet voldaan als het maximale scenario (met 290 appartementen) zou optreden, maar in dat geval zijn er mogelijkheden het aantal parkeerplaatsen nog uit te breiden. De beide garages omvatten tezamen 8.757 m<sup>2</sup> gebruiksoppervlakte waarmee, op basis van een gebruikelijk uitgangspunt van 25 m<sup>2</sup> per parkeerplaats gemiddeld, indien noodzakelijk, 350 parkeerplaatsen gerealiseerd zouden kunnen worden. Derhalve kan ook in dat scenario voldaan worden aan de parkeernorm.

### **Verkeerstechnische aspecten**

De ontsluiting van het terrein zal plaatsvinden via 2 aansluitingen, die ten opzichte van de bestaande in-/uitritten iets worden verschoven; dit moet echter nog verkeerstechnisch worden uitgewerkt. Op beide aansluitingen is er voldoende oprijzicht aanwezig, zodat dit verkeerskundig geen problemen geeft. Gezien het feit dat de hoeveelheid verkeersbewegingen ten opzichte van de oude situatie iets afneemt en er in die situatie geen afwikkelingsproblemen waren, zullen die er in de nieuwe situatie ook niet zijn. Bovendien zal het verkeersbeeld meer gespreid zijn dan bij de kantoor situatie: ook dat is positief.

Voor het fiets- en voetgangersverkeer heeft deze transformatie geen grote consequenties. In zijn algemeenheid kan worden gesteld dat door de beperkte afname van de verkeersproductie de situatie in theorie iets verbeterd voor het langzaam verkeer. Op verkeerstechnisch niveau is het van belang dat de in- en uitrit van het complex op een duidelijke wijze worden aangegeven. Wat betreft de voorrangssituatie verdient het aanbeveling gebruik te maken van zgn. in-/uitritconstructies. Daarmee ontstaat maximale duidelijkheid wat betreft de voorrangssituatie en worden voetgangers en fietsers op het fietspad/fietsstrook niet belemmerd in de voorrang en veiligheid. Verkeerstechnisch is het geen probleem deze uitritconstructies op een goede vorm te geven; aandachtspunt hierbij is wel de verkeersdruppel in de Oostduinlaan. Bij het verkeerstechnische ontwerp zal erop gelet moeten worden dat deze geen belemmering gaat vormen voor het uitrijdend verkeer.

### **Conclusies**

In de oude situatie (Shell kantoor) bedraagt de verkeersgeneratie van het kantoor circa 2.300 autoritten op de maatgevende dag. Na de functiewijziging bedraagt het aantal motorvoertuigbewegingen op de maatgevende dag maximaal ca. 1.800 ritten. Dit betekent dat in de toekomstige situatie sprake zal zijn van een afname van de verkeersgeneratie op etmaalniveau. Op basis daarvan mag worden geconcludeerd dat de voorgenomen ontwikkeling niet zal leiden tot (extra) verkeersproblemen op de wegen in de directe omgeving van het plangebied.

Een prognose van de gemeente Den Haag komt tot een iets hogere intensiteit op de Oostduinlaan (+ 300 mvt/etmaal). Die prognose is echter gebaseerd op een situatie waarbij het gehele plan Oostduin-Arendsdorp is gerealiseerd en heeft dus betrekking op méér dan alleen de functiewijziging van het voormalige Shell-Kantoor. Daarnaast wordt rekening

gehouden met autonome groei van de intensiteiten. Overigens, ook een toename van 300 mvt/etmaal zou geen enkel probleem geven in deze situatie.

Voor de parkeersituatie geldt dat er volgens de vastgestelde normering voor het betreffende gebied "stad" van de gemeente Den Haag (Nota Parkeernormen Den Haag, 10 november 2011) in het maximale scenario 326 parkeerplaatsen aanwezig moeten zijn. De beide garages zouden ruimschoots aan die behoefte kunnen voldoen. De aanvraag voor de omgevingsvergunning, met 227 appartementen, voldoet ruimschoots aan de parkeernorm van 253 parkeerplaatsen.

Tenslotte geldt dat er ook op verkeerstechnische aspecten (vormgeving aansluitingen, wegsituatie, zichtlijnen) er geen problemen zijn te verwachten; wel zal bij de verkeerstechnische uitwerking van de aansluitingen rekening gehouden moeten worden met de verkeersdruppel in de Oostduinlaan.

Waarmee als overall-conclusie kan worden gesteld dat de transformatie van het kantoorgebouw naar appartementen vanuit verkeerskundig en verkeersplanologisch oogpunt niet bezwaarlijk is.

## Bijlage 1 – Huidige verkeersgeneratie en parkeerbehoefte



### Rekentool Verkeersgeneratie & Parkeren

voorziening: werken  
kantoor (zonder baliefunctie)

#### Funcieprofiel

---

grootte 35000 m2 bvo  
 gemeente s-Gravenhage  
 ligging rest bebouwde kom

#### Mobiliteitsprofiel - op basis defaultwaarden

---

autogebruik klanten/bezoekers	n.v.t. %
autobezetting klanten/bezoekers	n.v.t. pers/auto
autogebruik werknemers	n.v.t. %
autobezetting werknemers	n.v.t. pers/auto
% bezoekers maatgevende maand	9 %
% bezoekers maatgevende openingsdag	19 %
% bezoekers maatgevend uur	18 %
verblijftijd bezoekers	30 min

#### Resultaat - Verkeersgeneratie

---

gemiddelde weekdag	1417 mv/etmaal <sup>1</sup> +/- 21%
gemiddelde openingsdag	1653 mv/etmaal <sup>2</sup> +/- 21%
maatgevende openingsdag (gemiddelde maand)	1941 mv/etmaal <sup>3</sup> +/- 21% (dinsdag of donderdag)
maatgevende openingsdag (maatgevende maand)	2289 mv/etmaal <sup>4</sup> +/- 21% (dinsdag of donderdag / maart of november)

#### Resultaat - Parkeren

---

obv mobiliteitsprofiel, minimaal	322 parkeerplaatsen
obv mobiliteitsprofiel, maximaal	487 parkeerplaatsen

## Bijlage 2 – Toekomstige verkeersgeneratie



### Rekentool Verkeersgeneratie & Parkeren

voorziening: wonen  
koop, etage, duur

#### Functieprofiel

---

grootte 290 woningen  
 gemeente s-Gravenhage  
 ligging schil centrum

#### Mobiliteitsprofiel - op basis defaultwaarden

---

autogebruik klanten/bezoekers	n.v.t. %
autobezetting klanten/bezoekers	n.v.t. pers/auto
autogebruik werknemers	n.v.t. %
autobezetting werknemers	n.v.t. pers/auto
% bezoekers maatgevende maand	8 %
% bezoekers maatgevende operingsdag	15 %
% bezoekers maatgevend uur	n.v.t. %
verblijftijd bezoekers	n.v.t. min

#### Resultaat - Verkeersgeneratie

---

gemiddelde weekdag	1670 mvt/etmaal <sup>1</sup> +/- 0%
gemiddelde operingsdag	1670 mvt/etmaal <sup>2</sup> +/- 0%
maatgevende operingsdag (gemiddelde maand)	1758 mvt/etmaal <sup>3</sup> +/- 0% (gemiddelde werkdag)
maatgevende operingsdag (maatgevende maand)	1758 mvt/etmaal <sup>4</sup> +/- 0% (gemiddelde werkdag / gemiddeld)

**Bijlage 3 – Parkeerbehoefte bij maximaal scenario (290 appartementen)**

<b>Maximaal scenario (290 appartementen):</b>				
<b>Aantal appartementen</b>	<b>&lt; 70 m<sup>2</sup></b>	<b>&lt; 100 m<sup>2</sup></b>	<b>101- 160 m<sup>2</sup></b>	<b>totaal</b>
Bouwdeel A	0,0	112	178	290
Bouwdeel B	0,0	0,0	0,0	0
<b>Totaal:</b>	<b>0,0</b>	<b>112</b>	<b>178</b>	<b>290</b>
<b>Parkeernorm (zone "stad")(ppl/app):</b>	<b>&lt; 70m<sup>2</sup></b>	<b>70-100 m<sup>2</sup></b>	<b>101-160m<sup>2</sup></b>	
bewoners	0,4	0,7	0,9	
bezoekers	0,3	0,3	0,3	
<b>Aantal parkeerplaatsen maximale scenario:</b>				
	<b>&lt; 70 m<sup>2</sup></b>	<b>&lt; 100 m<sup>2</sup></b>	<b>101-160 m<sup>2</sup></b>	<b>totaal</b>
bewoners	0	78	160	239
bezoekers	0	34	53	87
<b>totaal</b>	<b>0</b>	<b>112</b>	<b>214</b>	<b>326</b>
<b>Totaal aantal ppl in maximaal scenario</b>	<b>326</b>			