

Provast

Parkeeronderzoek bestemmingsplan 'Havenkwartier'

Omdat we ons verplaatsen

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**

Provast

Parkeeronderzoek bestemmingsplan 'Havenkwartier'

Datum	28 april 2017
Kenmerk	PVT031/Tol/0088.03
Eerste versie	23 maart 2017

Documentatiepagina

Oprachtgever(s)	Provast
Titel rapport	Parkeeronderzoek bestemmingsplan 'Havenkwartier'
Kenmerk	PVT031/Tol/0088.03
Datum publicatie	28 april 2017
Projectteam opdrachtgever(s)	Annelot Daggelders
Projectteam Goudappel Coffeng	Aukje van de Reijt, Lianne van Toledo

	Inhoud	Pagina
1	Inleiding	1
2	Aanpak en uitgangspunten	2
2.1	Aanpak	2
2.2	Uitgangspunten	3
2.2.1	Gemeentelijke parkeernormen	3
2.2.2	Funcieprogramma	3
2.2.3	Parkeeraanbod	4
2.2.4	Gehanteerde parkeerkencijfers	5
2.2.5	Aanwezigheidspercentages	5
3	Parkeerbalans plangebied	6
3.1	Parkeervraag	6
3.2	Parkeerbalans	7
4	Parkeerbalans plangebied + bedrijven	9
4.1	Uitgangspunten	9
4.1.1	Afbakening groter gebied	9
4.1.2	Parkeerbehoefte naastgelegen bedrijven	10
4.2	Parkeerbalans	11
4.3	Inzoomen: dubbelgebruik van functies	12
5	Conclusie	14

1

Inleiding

Het gebied ter plaatse van de voormalige Hobahohallen in Lisse wordt ontwikkeld tot woninglocatie. De hallen van Hobaho, waar voorheen een bloemenveiling was gevestigd, staan al jaren leeg. In het gebied komen twee appartementencomplexen en eengezinswoningen. Onder één appartementencomplex komt een half-verdiepte parkeergarage.

Het bestemmingsplan 'Havenkwartier', vastgesteld op 21 april 2016, dat de ontwikkeling mogelijk moest maken is door de Raad van State op 16 november 2016 vernietigd. Eén van de beroepsgronden betrof het feit dat onvoldoende is gemotiveerd dat de betreffende ontwikkeling voldoende rekening heeft gehouden met de parkeerbehoefte van de aangrenzende bedrijven Zandvliet en J&F.

De gemeente Lisse is voornemens om de parkeerplaatsen die rondom deze bedrijven komen te vervallen te compenseren in de directe omgeving. Deze parkeerplaatsen zijn op de herinrichtingstekeningen van de Ruishornlaan opgenomen en zijn gelegen langs de Ruishornlaan, Hyacinthenstraat en op de Haven.

Naar aanleiding van de uitspraak van de Raad van State heeft Provast besloten een nieuwe bestemmingsplanprocedure op te starten. In de nieuwe situatie is het functieprogramma licht gewijzigd. Provast heeft Goudappel Coffeng BV gevraagd een parkeeronderzoek uit te voeren waarin tevens rekening wordt gehouden met de uitspraak van de Raad van State. Voorliggende notitie is hiervan het resultaat.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 worden de aanpak en uitgangspunten van het onderzoek beschreven. Hoofdstuk 3 gaat in op de parkeerbehoefte van de in het bestemmingsplan mogelijk gemaakt functies. In hoofdstuk 4 wordt opnieuw de parkeerbehoefte berekend, maar ditmaal wordt een groter gebied en meer functies meegenomen, zodat met de gevolgen voor de aangrenzende bedrijven rekening kan worden gehouden. Tot slot worden in hoofdstuk 5 de conclusies beschreven.

2

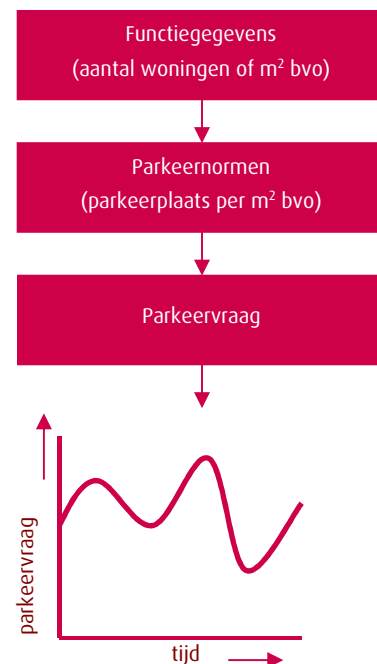
Aanpak en uitgangspunten

2.1 Aanpak

Bij het opstellen van een parkeerbalans wordt de parkeervraag van een ontwikkeling afgezet tegen het geplande parkeeraanbod. De parkeervraag wordt berekend door de omvang van elke functie te vermenigvuldigen met de bijbehorende parkeernorm (het aantal benodigde parkeerplaatsen per functie-eenheid, bijvoorbeeld per woning).

Niet elke functie genereert echter op alle momenten van de week een even grote parkeervraag. Een voorbeeld hiervan is dat de woningen vooral 's nachts een hoge parkeervraag kennen, terwijl bedrijven juist overdag een parkeervraag hebben. Door toepassing van aanwezigheidspercentages wordt rekening gehouden met dit effect. Tevens kunnen de parkeerplaatsen door verschillende parkeerders gebruikt worden (dubbelgebruik). Ook hiermee wordt met behulp van de aanwezigheidspercentages rekening gehouden. In figuur 2.1 is de berekening van de parkeervraag geschematiseerd.

Niet alle parkeerplaatsen zijn echter geschikt voor dubbelgebruik. Woningen die parkeergelegenheid hebben op eigen terrein zijn hier een voorbeeld van. Deze parkeerruimte is niet beschikbaar voor andere gebruikers anders dan de bewoners van die woningen. Wanneer enkel naar de parkeerbalans in de openbare ruimte wordt gekeken, zal dit parkeeraanbod op eigen terrein niet worden meegenomen in de parkeerbalans. Tegelijkertijd hoeft de parkeervraag van de bewoners van deze woningen ook niet te worden meegenomen in de parkeerbalans, zij parkeren immers altijd op hun eigen parkeerplaats. Op deze manier wordt inzicht verkregen naar de functies die parkeervraag genereren in de openbare ruimte.



Figuur 2.1: Berekening parkeervraag

2.2 Uitgangspunten

2.2.1 Gemeentelijke parkeernormen

De gemeente Lisse heeft haar parkeerbeleid vastgelegd in de Bouwverordening 2010-I na 1^e wijziging, vastgesteld op 8 juni 2012. Hierin wordt gesteld dat er voldoende parkeergelegenheid moet zijn aangebracht bij een bestemming of gebouw. Dit wordt bepaald aan de hand van de uitgave ASVV2004. Uitgangspunt is het gemiddelde van de minimale en maximale behoefte binnen de stedelijkheidsgraad 'matig stedelijk'. De gemeente ontleent haar parkeerbeleid aan het CROW.

2.2.2 Functieprogramma

In tabel 2.1 is het geplande functieprogramma weergegeven¹. Het programma omvat in totaal 44 grondgebonden woningen, verdeeld over verschillende type woningen. Bij de 8 twee-onder-één-kapwoningen is elk een enkele oprit gelegen en 5 van de 7 grachtwoningen hebben een dubbele oprit. Dit zijn alle woningen die parkeergelegenheid op eigen terrein krijgen.

Type	programma	aantal
Grondgebonden woningen	twee-onder-één kapwoningen	8
	rijtjeswoningen	29
	grachtwoningen	7
Totaal grondgebonden woningen		44
Appartementen	appartementen koop	21
	appartementen sociale huur	46
Totaal aantal woningen		111

Tabel 2.1: Functieprogramma bestemmingsplan 'Havenkwartier'

In figuur 2.2 is een overzicht opgenomen waar de verschillende type woningen worden gerealiseerd.

¹ Aantallen zijn gebaseerd op correspondentie in e-mail, d.d. 23 februari 2017.



Figuur 2.2: Vogelperspectief voorgenomen ontwikkeling

De 1^e Havendwardsstraat en Hobahostraat worden als gevolg van de ontwikkeling opnieuw ingericht. Bewoners en bedrijven aan deze straten maken in de huidige situatie gedeeltelijk gebruik van de bestaande parkeerruimte in deze straten. Omdat de gehele herinrichting van deze straten is opgenomen bij het inrichtingsplan van het Havenkwartier is in deze onderbouwing rekening gehouden met de parkeervraag van deze bestaande functies. Deze 34 parkeerplaatsen² zijn als parkeervraag van de bestaande bewoners meegenomen in de parkeerbalans. Hierdoor is rekening gehouden met de bestaande functies.

2.2.3 Parkeeraanbod

Onder het appartementencomplex met koopappartementen is een half verdiepte parkeergarage met 24 parkeerplaatsen gelegen. Deze parkeergarage is beschikbaar voor de bewoners van dit complex en hun bezoek. Op maaiveld, in de openbare ruimte, zijn circa 170 parkeerplaatsen ingetekend³. Voor deze parkeerplaatsen geldt een factor 1. Dat betekent dat elke parkeerplaats als 1 plaats wordt meegeteld.

Dat is anders voor de parkeerplaatsen op eigen terrein. In het plan zijn 8 enkele opritten voor de twee-onder-één-kapwoningen voorzien en 5 dubbele opritten voor de grachtwoningen voorzien. Een enkele oprit mag voor 0,8 parkeerplaats worden meegeteld, waardoor de 8 enkele opritten voor 6,4 parkeerplaats meetellen. Voor dubbele opritten geldt een factor 1,7. Dat betekent dat de 5 opritten (10 parkeerplaatsen) meetellen voor 8,5 parkeerplaats⁴.

² Voor de 1^e Havendwardsstraat is een parkeercapaciteit van 15 parkeerplaatsen geteld, voor de Hobahostraat is de parkeercapaciteit 19 parkeerplaatsen. Dit zijn steeds de parkeerplaatsen aan één zijde van de straat. De parkeercapaciteit van de andere zijde van de straat was in gebruik door de Hobahohallen.

³ Bij het opstellen van deze rapportage was het definitieve inrichtingsplan nog niet bekend.

⁴ CROW-publicatie 317.

Dat betekent een totaal parkeeraanbod van 208,9 parkeerplaatsen. In tabel 2.2 is het totale parkeeraanbod opgenomen, opgesplitst in parkeren op eigen terrein en parkeren in de openbare ruimte.

Parkeeraanbod	Correctiefactor	Omvang	Eenheid
Parkeren op eigen terrein (enkele oprit)	8 x 0,8	6,4	parkeerplaatsen
Parkeren op eigen terrein (dubbele oprit)	5 x 1,7	8,5	parkeerplaatsen
Parkeren openbare ruimte (maaiveld)	1	170	parkeerplaatsen
Parkeren openbare ruimte (parkeergarage)	1	24	parkeerplaatsen
Totaal parkeeraanbod		208,9	parkeerplaatsen

Tabel 2.2: Parkeeraanbod Havenkwartier

Met de enkele en dubbele opritten komt het totaal aantal parkeerplaatsen op eigen terrein rekenkundig op 14,9 parkeerplaatsen.

2.2.4 Gehanteerde parkeerkcijfers

Conform het gemeentelijk beleid zijn voor deze onderbouwing de actuele parkeerkcijfers van het CROW gehanteerd⁵. Hierbij zijn de uitgangspunten 'matig stedelijk', 'schil/overloopgebied' en gemiddelde cijfers gebruikt. In tabel 2.3 zijn deze parkeerkcijfers weergegeven.

Programma	CROW-functie	Norm	Eenheid	aandeel bezoek
Grondgebonden woningen	Koop, tussen/hoek	1,7	woning	0,3 pp
Appartementen koop	Koop, etage, duur	1,7	woning	0,3 pp
Appartementen sociale huur	Huurhuis, sociale huur	1,4	woning	0,3 pp

Tabel 2.3: Gehanteerde parkeerkcijfers

2.2.5 Aanwezigheidspercentages

Om de parkeervraag per moment van de week te berekenen, wordt gebruik gemaakt van aanwezigheidspercentages van de CROW publicatie 317. De gehanteerde aanwezigheidspercentages zijn weergegeven in tabel 2.4.

	aanwezigheidspercentages							
	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop- avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Wonen, bewoners (eigen terrein)	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Wonen, bewoners (openbare ruimte)	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
Wonen, bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%

Tabel 2.4: Aanwezigheidspercentages

⁵ CROW publicatie 317.

3

Parkeerbalans plangebied

3.1 Parkeervraag

Aan de hand van de CROW parkeerkcijfers is in tabel 3.1 de theoretische parkeervraag voor alle functies in het plangebied weergegeven. Het bewoners- en bezoekersdeel is gesplitst in deze tabel.

Programma	omvang	parkeernorm	parkeervraag
Grondgebonden woningen	44	1,4	61,6
Appartementen koop	21	1,4	29,4
Appartementen sociale huur	46	1,1	50,6
Bezoek woningen	111	0,3	33,3
Totale parkeervraag			174,9

Tabel 3.1: Parkeervraag functies bestemmingsplan Havenkwartier

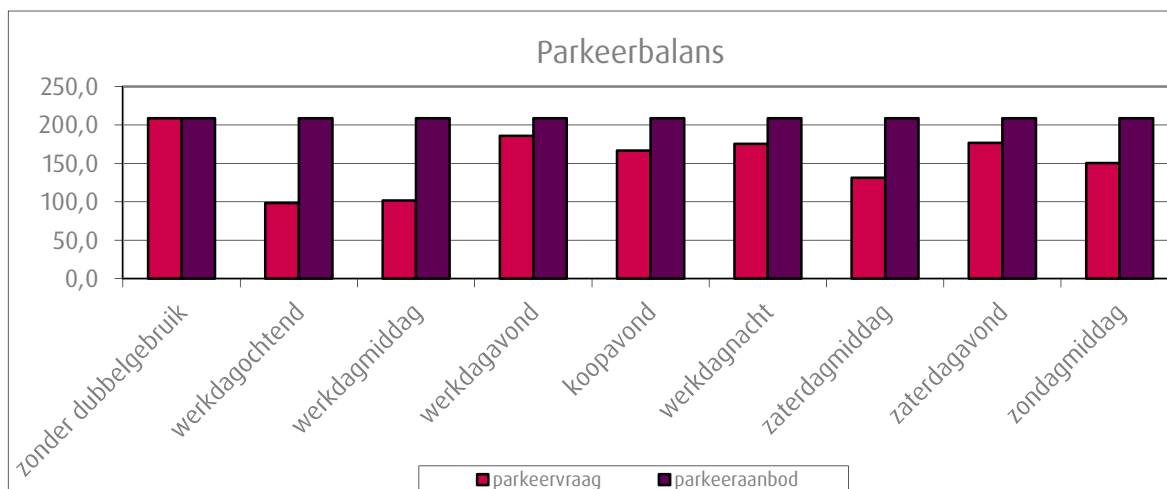
De functies genereren een totale parkeervraag van 175 (afgerond) parkeerplaatsen. Dit wordt ook wel de ongewogen parkeervraag genoemd. Het geeft aan wat de maximale parkeerbehoefte is wanneer alle functies tegelijkertijd 100% aanwezig zijn. In de praktijk is gecombineerd gebruik mogelijk wanneer meerdere functies in het gebied voorkomen. Daarom wordt met een parkeerbalans berekend hoeveel parkeerplaatsen voldoende zijn.

3.2 Parkeerbalans

Bij het opstellen van de parkeerbalans is de volgende redenering gebruikt:

- Op basis van het functieprogramma en de bijbehorende gemeentelijke parkeernormen en parkeercijfers is het totale aantal parkeerplaatsen berekend dat ongewogen noodzakelijk zou zijn voor de ontwikkeling (opgesplitst naar programma-onderdeel).
- Van het aantal ongewogen parkeerplaatsen is vervolgens aan de hand van aanwezigheidspercentages het hoogste gelijktijdig benodigde aantal parkeerplaatsen bepaald.
- Het hoogste gelijktijdig benodigde aantal parkeerplaatsen wordt vervolgens afgezet tegen het geplande parkeeraanbod. Een positieve uitkomst betekent dat het geplande parkeeraanbod voldoende is om de parkeervraag op te vangen. Een negatieve uitkomst betekent dat te weinig parkeerplaatsen zijn gepland om het gelijktijdig benodigde aantal parkeerplaatsen op te vangen.
- De parkeervraag van 34 parkeerplaatsen vanuit de bestaande bewoners en bedrijven aan de Hobahostraat en de 1^e Havendwarsstraat zijn ook in de parkeerbalans opgenomen.

In figuur 3.1 is het resultaat van de parkeerbalans visueel weergegeven. In tabel 3.2 is dezelfde parkeerbalans weergegeven.



Figuur 3.1: Parkeerbalans plangebied

Het resultaat laat zien dat de ongewogen parkeervraag uitkomt op een parkeervraag van 208,9 parkeerplaatsen. Dit is de optelsom van de maximale parkeerbehoefte van alle afzonderlijke functies. Deze parkeervraag komt voor als alle bewoners en alle bezoekers van deze bewoners gelijktijdig in het gebied aanwezig zijn. In de praktijk komt deze situatie niet voor.

Met een parkeeraanbod van 208,9 parkeerplaatsen is de ongewogen parkeersituatie van de voorgenomen ontwikkeling in balans.

Het maatgevende moment, het moment waarop de hoogste parkeervraag is, is gedurende de werkdagavond. De parkeervraag bedraagt dan 186,2 parkeerplaatsen. Met een parkeeraanbod van 208,9 parkeerplaatsen is dan zelfs sprake van een overschot aan parkeeraanbod.

programma	parkeervraag								
	zonder dubbelgebruik	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop-avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Grondgebonden woningen, eigen terrein	14,9	14,9	14,9	14,9	14,9	14,9	14,9	14,9	14,9
Grondgebonden woningen, openbare ruimte	46,7	23,4	23,4	42,0	37,4	46,7	28,0	37,4	32,7
Appartementen koop	29,4	14,7	14,7	26,5	23,5	29,4	17,6	23,5	20,6
Appartementen sociale huur	50,6	25,3	25,3	45,5	40,5	50,6	30,4	40,5	35,4
Bezoek woningen	33,3	3,3	6,7	26,6	23,3	0,0	20,0	33,3	23,3
Bestaande woningen	34,0	17,0	17,0	30,6	27,2	34,0	20,4	27,2	23,8
Parkeervraag	208,9	98,6	101,9	186,2	166,8	175,6	131,3	176,8	150,7
Parkeeraanbod	208,9	208,9	208,9	208,9	208,9	208,9	208,9	208,9	208,9
Saldo	0,0	110,3	107,0	22,7	42,1	33,3	77,6	32,1	58,2

Tabel 3.2: Parkeerbalans plangebied

In het plangebied zijn een aantal parkeerplaatsen op eigen terrein. Dit zijn de opritten op het eigen terrein van de rijwoningen en grachtwoningen (14,9 parkeerplaatsen) en de parkeergarage onder het complex met koopappartementen (24 parkeerplaatsen). Dat betekent dat de berekende parkeervraag niet geheel in de openbare ruimte hoeft te worden gerealiseerd. Gebaseerd op het aantal op eigen terrein te realiseren parkeerplaatsen moeten in de openbare ruimte ten minste $208,9 - 14,9 - 24 = 170$ parkeerplaatsen worden gerealiseerd.

4

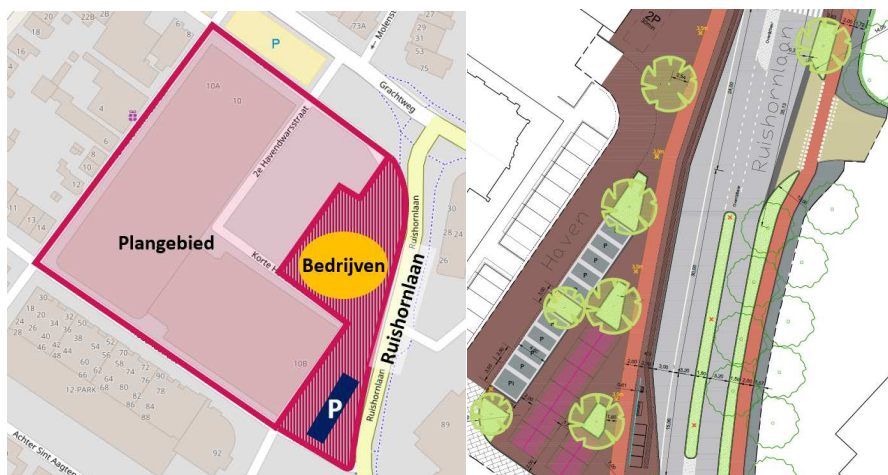
Parkeerbalans plangebied + bedrijven

4.1 Uitgangspunten

Zoals in de inleiding beschreven zijn binnen de herinrichtingsplannen van de Ruishornlaan parkeerplaatsen opgenomen, ter compensatie, voor de bedrijven Zandvliet en J&F. Deze parkeerplaatsen zijn gelegen langs de Ruishornlaan, Hyacinthenstraat en op de Haven. Hoewel deze parkeerplaatsen op loopafstand van de bedrijven worden gerealiseerd (100 tot 150 meter loopafstand) is het denkbaar dat de parkeerder bij deze bedrijven binnen het plangebied een parkeerplaats zullen zoeken. In dit hoofdstuk wordt daarom opnieuw de parkeerbehoefte berekend. Ditmaal voor een groter gebied met meer functies, zodat met de gevolgen voor de aangrenzende bedrijven rekening kan worden gehouden.

4.1.1 Afbakening groter gebied

Voor deze parkeerbalans is zoals gezegd een groter gebied genomen. Dit betreft het gedeelte ten oosten van het plangebied tot aan de Ruishornlaan, donker gearceerd in figuur 4.1.



Figuur 4.1: Afbakening gebied parkeerbalans plangebied + bedrijven

In dit gebied zijn enkele bedrijven gelegen (Zandvliet en J&F) en een tiental openbare parkeerplaatsen. Deze tien plaatsen zijn in de nieuwe parkeerbalans toegevoegd aan het parkeeraanbod. De bedrijven kunnen immers ook van deze parkeergelegenheid gebruik maken.

In het herinrichtingsplan voor de Ruishornlaan zijn de 10 parkeerplaatsen ook ingetekend als openbare parkeergelegenheid. De rechter afbeelding in figuur 4.1 betreft een uitsnede uit het Inrichtingsplan van de gemeente, waarin de 10 parkeerplaatsen te zien zijn. De overige locaties waar de gecompenseerde parkeerplaatsen liggen (op de Haven in langs de Hyacinthenstraat) zijn niet in deze parkeerbalans meegenomen. Dit betekent dat ten behoeve van de bedrijven meer parkeerplaatsen beschikbaar zijn, dan in deze parkeerbalans is opgenomen.

4.1.2 Parkeerbehoefte naastgelegen bedrijven

In de uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State is gesteld dat de bedrijven J&F en Zandvliet onvoldoende parkeerruimte op eigen terrein hebben. Zij maken om deze reden gebruik van de openbare parkeerruimte. In totaal gaat het om 15 parkeerplaatsen in de openbare ruimte. J&F heeft op eigen terrein totaal 5 parkeerplaatsen. Dit is conform de afspraak met de gemeente dat J&F ten minste 5 parkeerplaatsen op eigen terrein moet hebben.

Deze gestelde parkeerbehoefte strookt met de CROW parkeerkencijfers voor kantoorlocaties⁶. In publicatie 317 staat een gemiddeld kencijfer van 1,95 parkeerplaats per 100 m² bvo. De kantoren zijn gezamenlijk circa 1050 m² bvo. Dat komt neer op een parkeerbehoefte van 20 parkeerplaatsen. Met 5 parkeerplaatsen op eigen terrein is de parkeerbehoefte in de openbare ruimte 15 parkeerplaatsen. In tabel 4.1 is dit weergegeven.

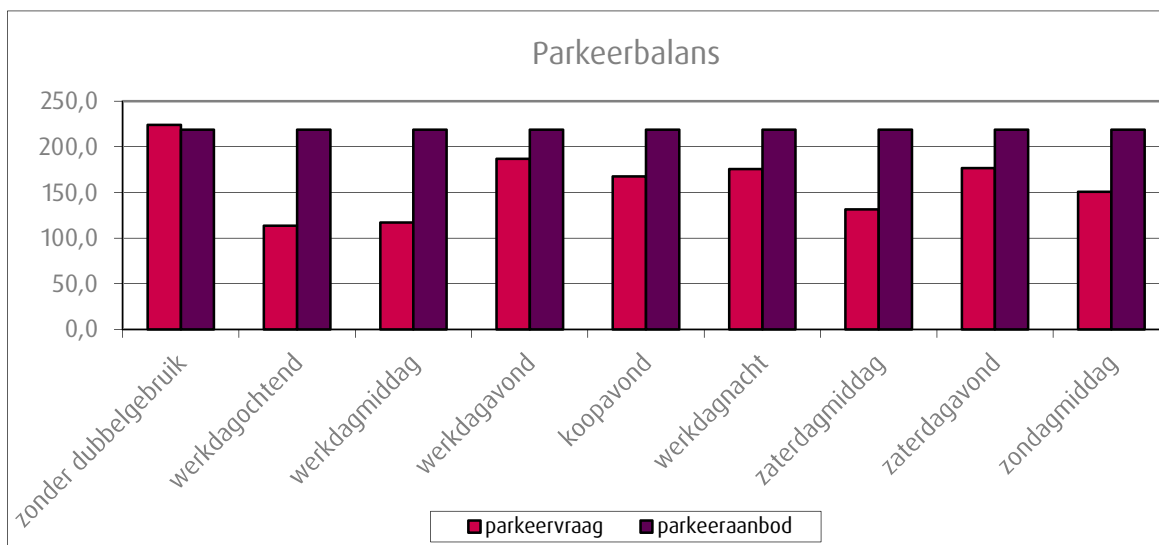
Programma	omvang	parkeernorm	parkeervraag
Bedrijven J&F en Zandvliet	1.050 m ² bvo	1,95 pp per 100 m ² bvo	20,5
Parkeerplaatsen op eigen terrein			5
Parkeervraag openbare ruimte			15

Tabel 4.1: Parkeervraag naastgelegen bedrijven

⁶ Gekozen is voor parkeerkencijfers voor kantoren. Dit is in feite een 'worst-case' scenario. De kencijfers voor bedrijven (arbeidsintensief/bezoekersextensief), waartoe de betreffende bedrijven ook gerekend kunnen worden, zijn lager. De hogere kencijfers voor kantoren geven aan of de parkeerbehoefte bij de hoogste mogelijke parkeerbehoefte opgevangen kan worden.

4.2 Parkeerbalans

In figuur 4.2 is de parkeerbalans voor het plangebied + bedrijven visueel weergegeven. In tabel 4.2 is de parkeerbalans gepresenteerd. De parkeerbalans is gelijk aan die van paragraaf 3.2 met als enige verschil de toevoeging van de bedrijven aan de Haven aan de parkeervraag en de 10 openbare parkeerplaatsen bij het parkeeraanbod. Het parkeeraanbod is berekend door de tien openbare parkeerplaatsen op te tellen bij de ongewogen parkeervraag uit hoofdstuk 3. Dat betekent dat in deze parkeerbalans is gerekend met een parkeeraanbod van $208,9 + 10 = 218,9$ parkeerplaatsen.



Figuur 4.2: Parkeerbalans plangebied + bedrijven

Uit de parkeerbalans blijkt dat op alle momenten van de week, net als in de eerste parkeerbalans in hoofdstuk 3, sprake is van een overschot aan parkeerplaatsen. Dit is te verklaren door de uitwisseling van functies. Zo zijn de woningen voornamelijk in de nachturen en gedurende het weekend aanwezig, en de bedrijven aan de Haven op werkdagen overdag. Geen van allen zijn op elk moment maximaal aanwezig. Daardoor is op alle momenten van de week ruim voldoende parkeergelegenheid aanwezig. Het maatgevende ('drukste') moment is gedurende de werkdagavond. Dan zijn er nog 32 parkeerplaatsen beschikbaar.

programma	parkeervraag								
	zonder dubbel-gebruik	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop-avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Grondgebonden woningen eigen terrein	14,9	14,9	14,9	14,9	14,9	14,9	14,9	14,9	14,9
Grondgebonden woningen openbare ruimte	46,7	23,4	23,4	42,0	37,4	46,7	28,0	37,4	32,7
Appartementen koop	29,4	14,7	14,7	26,5	23,5	29,4	17,6	23,5	20,6
Appartementen sociale huur	50,6	25,3	25,3	45,5	40,5	50,6	30,4	40,5	35,4
Bezoek woningen	33,3	3,3	6,7	26,6	23,3	0,0	20,0	33,3	23,3
Bestaande woningen	34,0	17,0	17,0	30,6	27,2	34,0	20,4	27,2	23,8
Bedrijven Haven	15,0	15,0	15,0	0,8	0,8	0,0	0,0	0,0	0,0
Parkeervraag	223,9	113,6	116,9	186,9	167,5	175,6	131,3	176,8	150,7
Parkeeraanbod	218,9	218,9	218,9	218,9	218,9	218,9	218,9	218,9	218,9
Saldo	-5,0	105,3	102,0	32,0	51,4	43,3	87,6	42,1	68,2

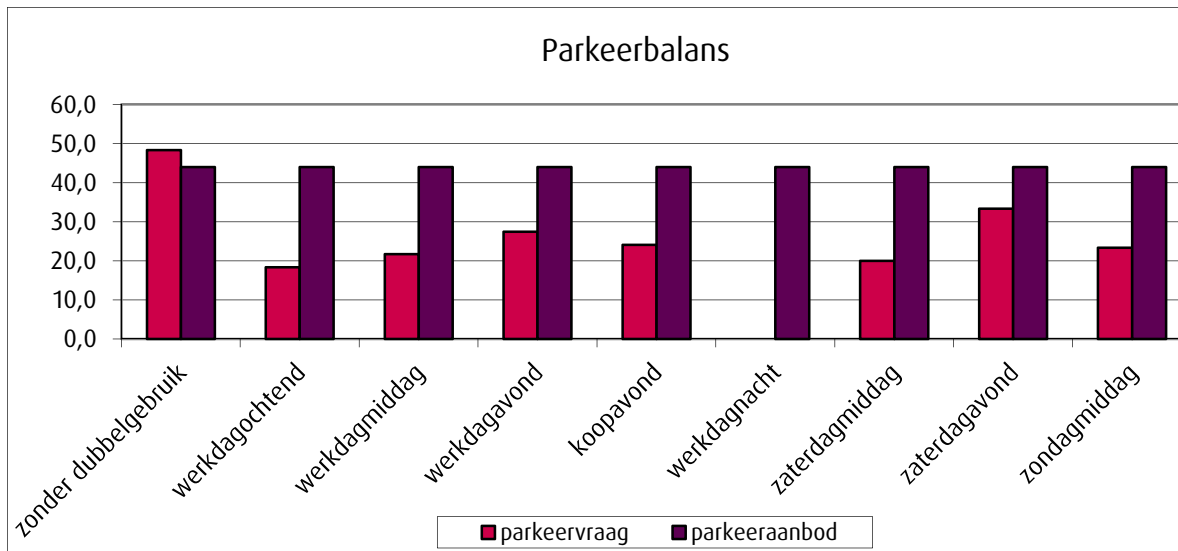
Tabel 4.2 Parkeerbalans plangebied + bedrijven

4.3 Inzoomen: dubbelgebruik van functies

In de beroepsprocedure hebben de aangrenzende bedrijven hun zorgen geuit dat zij geen plek zullen hebben als alle bewoners aanwezig zijn. Dit kan worden nagegaan met de volgende hypothetische situatie:

Als alle bewoners in het plangebied gelijktijdig aanwezig zijn betekent dat er vanuit de bewoners een maximale parkeervraag geldt. Dit komt neer op een parkeervraag van 174,9 parkeerplaatsen. Het volledige parkeeraanbod is 218,9 parkeerplaatsen. Dat betekent dat de rest van de functies (het bezoek aan de woningen en de bedrijven aan de Haven) de resterende 44 parkeerplaatsen onder elkaar te verdelen hebben.

Hiervan kan opnieuw een parkeerbalans worden gemaakt. Dit is feitelijk de parkeerbalans zoals opgesteld in de vorige paragraaf, maar dan ingezoomd op de functies bezoek van de woningen en de bedrijven aan de Haven. In figuur 4.3 en tabel 4.3 is de vraag van en het aanbod voor deze twee functies tegen elkaar gezet.



Figuur 4.3: Uitwisseling bezoekers en bedrijven

Uit figuur 4.3 en tabel 4.2 blijkt dat een uitstekende mate van afwisseling tussen de twee functies plaatsvindt. Op alle momenten van de week is namelijk ruim voldoende parkeergelegenheid aanwezig op de parkeervraag vanuit bezoekers van de woningen en bedrijven aan de Haven op te vangen. In tabel 4.2 is goed te zien dat de momenten waarop de bedrijven een parkeervraag genereren, het bezoek aan de woningen laag is.

Het maatgevende moment, het moment waarop de functies gecombineerd de hoogste parkeervraag veroorzaken, is op de zaterdagmiddag. Dan zijn nog 10 openbare parkeerplaatsen beschikbaar.

Dit houdt in dat als alle bewoners van de woningen thuis zijn, er op alle momenten van de week binnen het beschouwde onderzoeksgebied voldoende parkeergelegenheid beschikbaar blijft voor de twee functies (bezoek aan de woningen en de bedrijven aan de Haven). Daarnaast zullen op het grote parkeerterrein aan de Haven, direct ten noorden van het onderzoeksgebied, nog parkeerplaatsen worden toegevoegd. Deze toevoeging is niet meegenomen in deze rapportage, maar de voorziene uitbreiding van het parkeerterrein biedt wel extra parkeermogelijkheid waar vanuit het plangebied eventueel nog naar toe kan worden uitgeweken.

programma	parkeervraag								
	zonder dubbel- gebruik	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop- avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Bezoek woningen	33,3	3,3	6,7	26,6	23,3	0,0	20,0	33,3	23,3
Bedrijven Haven	15,0	15,0	15,0	0,8	0,8	0,0	0,0	0,0	0,0
Parkeervraag	48,3	18,3	21,7	27,4	24,1	0,0	20,0	33,3	23,3
Parkeeraanbod	44,0	44,0	44,0	44,0	44,0	44,0	44,0	44,0	44,0
Saldo	-4,3	25,7	22,3	16,6	19,9	44,0	24,0	10,7	20,7

Tabel 4.2: Uitwisseling bezoekers en bedrijven

5

Conclusie

Voor de voorgenomen ontwikkeling op het terrein van de voormalige Hobahohallen wordt opnieuw een bestemmingsplan opgesteld. Het vorige bestemmingsplan 'Havenkwartier' is door de Raad van State vernietigd. Eén van de gegronde beroepen betrof het feit dat onvoldoende is gemotiveerd dat de betreffende ontwikkeling voldoende rekening heeft gehouden met de parkeerbehoefte van de aangrenzende bedrijven Zandvliet en J&F.

In het voorliggend parkeeronderzoek zijn twee parkeerbalansen opgesteld. De eerste parkeerbalans betreft de analyse hoeveel parkeerruimte binnen het plangebied van het bestemmingsplan dient wordt gerealiseerd. Uit de parkeerbalans blijkt dat de ongewogen parkeervraag 209 parkeerplaatsen betreft. Het aanbod is ook 209 parkeerplaatsen en daarmee is de parkeersituatie in balans. Het maatgevende moment, de werkdagavond, geeft een parkeervraag van 187 parkeerplaatsen aan.

De tweede parkeerbalans betrof de analyse van een groter gebied met meer functies, zodat met de gevolgen voor de aangrenzende bedrijven rekening kan worden gehouden. Hieruit bleek dat ook in dit geval ruim voldoende parkeergelegenheid beschikbaar is. Op het maatgevende moment, de werkdagavond, zijn nog 32 parkeerplaatsen beschikbaar.

Aanvullend hierop is een hypothetische situatie geschetst waarin alle bewoners gelijktijdig aanwezig zijn. Dit biedt inzicht in hoeveel parkeerplaatsen nog beschikbaar zijn voor de overige functies op het moment dat de parkeervraag vanuit bewoners maximaal is. Op basis hiervan kan worden geconcludeerd dat de uitwisseling van de overige functies zodanig is dat op geen enkel moment een tekort aan parkeeraanbod is. Op het maatgevende moment, de zaterdagmiddag, zijn dan nog 10 parkeerplaatsen voor bezoekers en personeel beschikbaar.

Geconcludeerd kan worden dat de parkeersituatie in alle gevallen in orde is. De voorgenomen ontwikkeling heeft op het gebied van parkeren geen negatieve effecten op de directe omgeving. Naast deze ontwikkeling zullen op het grote parkeerterrein aan de Haven, direct ten noorden van het onderzoeksgebied, nog parkeerplaatsen worden toegevoegd. Deze toevoeging is niet meegenomen in dit parkeeronderzoek.

Vestiging Den Haag
Casuariestraat 9a
2511 VB Den Haag
T (070) 305 30 53

www.goudappel.nl
goudappel@goudappel.nl

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**