

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Postbus 161
7400 AD Deventer
T +31 (0)570 666 222
goudappel@goudappel.nl

Den Haag
Casuariestraat 9a
2511 VB Den Haag

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Eindhoven
Emmasingel 15
5611 AZ Eindhoven

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

Gemeente Rijswijk

Haalbaarheidsstudie ontwikkeling 'Huis van de Stad'

Herziening van verkeersonderzoek d.d. 7 november 2017

Datum	30 november 2018
Kenmerk	002960.20181119.R02.03
Eerste versie	19 november 2018

1 Inleiding

De gemeente Rijswijk is voornemens om het oude stadhuis aan de Generaal Spoorlaan te herontwikkelen tot 'Huis van de Stad'. Een aantal maatschappelijke instellingen zullen in 2020 hun intrek nemen in het pand en vanaf 2023 zal ook de gemeentelijke organisatie zich weer huisvesten in het oude stadhuis. Daarnaast wordt gedacht aan horeca in het pand. De parkeerdruk rondom het oude stadhuis en in de omliggende wijken is op dit moment al behoorlijk hoog, mede door de aanwezigheid van de schouwburg en het buurtwinkelcentrum. Ook heeft de gemeente Den Haag in 2014 haar vergunninghoudergebied uitgebreid, waardoor overloop naar parkeerlocaties in Rijswijk is ontstaan. Deze overloop heeft ook effect op de parkeerdruk rondom de schouwburg en het toekomstige Huis van de Stad. Daarnaast is per 1 september 2017 betaald parkeren in de avonduren (18:00-24:00) ingevoerd op het stadhuisplein, waarbij de eerste twee uur gratis parkeren zijn.

Met de ontwikkeling van het 'Huis van de Stad' verwacht de gemeente dat de parkeerdruk nog hoger wordt. Hierdoor ontstaat mogelijk ook meer verkeer dat zoekende is naar een parkeerplaats. Deze extra autobewegingen kunnen gevolgen hebben voor de verkeersafwikkeling op de (versmalde) Generaal Spoorlaan. De Generaal Spoorlaan is in 2018 heringericht. Het profiel van de weg is versmald tot twee enkelstrooks rijbanen. Uit de afwikkelingsstudie die Goudappel Coffeng BV heeft uitgevoerd voor de gemeente Rijswijk, is gebleken dat dit wegprofiel het maatgevende verkeersaanbod (avondspits 2030) kan afwikkelen. De vraag is of de ontwikkeling van het 'Huis van de Stad', nog aanvullende aanpassingen aan de buitenruimte of de infrastructuur vergt.

Herziening notitie d.d. 7 november 2017

Gemeente Rijswijk heeft in 2017 aan Goudappel Coffeng gevraagd een haalbaarheidsstudie uit te voeren naar de ontwikkeling van 'Huis van de Stad', in zake de parkeersituatie en de verkeersafwikkeling. Daartoe is een parkeerdrukmeting uitgevoerd in september 2017, en is in november 2017 een notitie opgeleverd met daarin de onderzoeksresultaten. Deze notitie is door de gemeente in de loop van 2018 bij de aanvraag van de omgevingsvergunning bijgevoegd. Nadien zijn de uitgangspunten van het programma echter veranderd, zijn er nieuwe inzichten over de parkeersituatie opgedaan en is een nieuwe (recentere) parkeerdrukmeting uitgevoerd in de omgeving. Daarom is Goudappel Coffeng gevraagd het onderzoek (en notitie) van november 2017 te herzien. De voorliggende notitie beschrijft de analyse en de resultaten van het herziene onderzoek.

Belangrijkste wijzigingen

- er is een extra maatgevend moment toegevoegd aan de analyse: namelijk een dinsdagavond met gelijktijdig een raadsvergadering en een schouwburgvoorstelling;
- de bestaande parkeervraag op de maatgevende momenten is aangepast conform de meest recente parkeerdrukmeting van november 2018;
- de aanwezigheidspercentages van enkele functies zijn aangepast conform de meest actuele uitgangspunten voor het programma.

Uitgangspunten

In tabel 1.1 is het beoogde programma van Huis van de Stad opgenomen.

programma	omvang
bibliotheek	1.570 m ² BVO
Trias	2.043 m ² BVO
welzijn Rijswijk	145 m ² BVO
café/restaurant	726 m ² BVO
gemeente (vanaf 2023)	7.876 m ² BVO

Tabel 1.1: functieprogramma 'Huis van de Stad'

Leeswijzer

- In hoofdstuk 2 is allereerst de theoretische parkeervraag van 'Huis van de stad' berekend, en is vervolgens onderzocht in hoeverre deze parkeervraag opgevangen kan worden in de omgeving waarbij rekening wordt gehouden met de bestaande parkeervraag.
- Hoofdstuk 3 beschrijft het onderzoek en de resultaten met betrekking tot de verkeersafwikkeling op de Generaal Spoorlaan.
- Hoofdstuk 4 gaat in op de parkeersituatie rond 'Huis van de stad' voor fietsen.
- Tenslotte, worden in hoofdstuk 5 de belangrijkste conclusies en aanbevelingen gegeven.

2 Parkeren

In dit hoofdstuk is allereerst de theoretische parkeervraag van 'Huis van de Stad' berekend aan de hand van parkeernormen en kengetallen. Vervolgens is de parkeerdruk in de omgeving beschreven, en is getoetst of de extra parkeervraag ten gevolge van Huis van de Stad opgelost kan worden met de bestaande parkeercapaciteit. In dit hoofdstuk zijn de belangrijkste bevindingen gepresenteerd, de gehanteerde uitgangspunten, parkeernormen en resultaten van de parkeerdrukmetingen zijn in bijlage 1 en bijlage 2 opgenomen.

2.1 Toekomstige parkeervraag Huis van de Stad

In bijlage 1 zijn de gehanteerde parkeernormen opgenomen. Op basis van het functieprogramma en de parkeernormen is de parkeervraag van Huis van de Stad voor verschillende weekmomenten berekend. De resultaten hiervan zijn gepresenteerd in tabel 2.1. Daarbij is zowel de situatie voor 2020 (zonder stadhuis) en 2023 (met stadhuis) beschouwd.

programma	werkdag-ochtend	werkdag-middag	werkdag-avond	dinsdag-avond ¹	koop-avond	werkdag-nacht	zaterdag-middag	zaterdag-avond	zondag-middag
bibliotheek	4,0	9,3	0,0	0,0	9,3	0,0	10,0	0,0	0,0
Trias	5,0	10,0	30,0	20,0	30,0	0,0	30,0	0,0	30,0
welzijn Rijswijk	0,3	1,2	2,9	2,9	2,9	0,0	1,7	0,0	0,0
café/restaurant	1,3	1,7	3,9	3,9	4,1	0,0	3,0	4,4	1,7
gemeente (vanaf 2023)	133,9	133,9	6,7	32,0	34,3	0,0	4,7	0,0	0,0
parkeervraag 2020	11	23	37	27	47	0	45	5	32
parkeervraag 2023	145	157	44	59	81	0	50	5	32

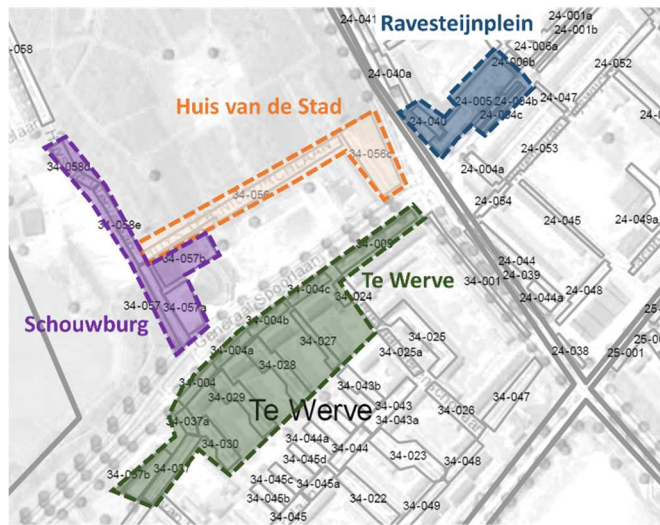
Tabel 2.1: berekening toekomstige parkeervraag 'Huis van de Stad'

De parkeervraag van Huis van de stad is in 2020 het hoogste op de koopavond, en bedraagt dan 47 parkeerplaatsen. Alle functies in Huis van de stad zijn dan open en genereren een parkeervraag. In 2023 is ook de gemeente naar Huis van de Stad verhuist, waardoor de maatgevende parkeervraag verschuift naar de werkdagmiddag. De parkeervraag bedraagt dan 157 parkeerplaatsen.

Ad 1. Naast de reguliere weekmomenten is ook de parkeervraag berekend voor een dinsdagavond. Op dinsdagavonden vinden er in de naastgelegen schouwburg regelmatig voorstellingen plaats, en kan het voorkomen dat deze samenvallen met raadsvergaderingen in het stadhuis. Daardoor is er overlap in de parkeervraag van deze functies, wat mogelijk een maatgevend moment kan zijn.

2.2 Parkeerdruk in de omgeving

De parkeerdruk in de omgeving van Huis van de Stad is de afgelopen jaren meerdere malen gemeten. In de parkeerdrukmeting is de omgeving in verschillende parkeergebieden onderverdeeld, zoals weergegeven in figuur 2.1.



Figuur 2.1: gehanteerde parkeergebieden in de parkeerdrukmeting

In het rapport van november 2017 is gebruik gemaakt van tellingen uit maart 2017 en september 2017. Sindsdien zijn voor een schouwburgavond en een koopavond echter nieuwe metingen uitgevoerd, en is de parkeerbalans daarop geactualiseerd. In tabel 2.2 is de parkeerdruk voor de verschillende weekmomenten weergegeven, waarbij de meest recente tellingen zijn weergegeven. Een parkeerdruk onder de 80% is acceptabel, tussen de 80% en 90% wordt de parkeerdruk kritisch, en boven de 90%¹ is de parkeerdruk problematisch.

Parkeersectie	Capaciteit	Werkdagmiddag				Schouwburgavond						Reguliere koopavond	
		aantal ppl.											
		Di 14 maart 2017	Di 19 sep 2017	Wo 15 mrt 2017	Wo 20 sep 2017	Di 6 nov 2018	Do 8 nov 2018						
Huis van de Stad	120 ²	51	43%	14	12%	100	83%	63	53%	106	88%	23	19%
Schouwburg	138	16	11%	20	14%	114	81%	117	85%	125	91%	47	34%
Hendrik Ravesteijnplein	125	82	63%	75	60%	57	46%	68	54%	80	64%	76	61%
Te Werve	158	108	69%	110	70%	148	94%	150	95%	137	87%	142	90%

Tabel 2.2: parkeervraag en parkeerdruk per parkeersectie naar weekmoment

¹ In de Nota Parkeernomen van de gemeente Rijswijk is vastgesteld dat er bij een bezettingsgraad van 85% sprake is van een hoge parkeerdruk.

² Waarvan 52 parkeerplaatsen op het voorplein van Huis van de Stad

Uit tabel 2.2 volgt dat op werkdagmiddagen de parkeerdruk in de omgeving mee valt. Tijdens beide telmomenten lag de parkeerdruk in alle deelgebieden onder de 80%. Op een schouwburgavond is de parkeerdruk daarentegen wel relatief hoog. Met name rondom de Schouwburg, in naastgelegen straten van wijk Te Werve en het Huis van de Stad zijn dan veel parkeerplaatsen bezet, er is dan weinig restcapaciteit over. Wel fluctueert de parkeerdruk sterk op schouwburgavonden, zo blijkt uit de verschillende metingen. Dit komt waarschijnlijk doordat er drukbezochte en minder drukbezochte voorstellingen zijn in de Schouwburg. Ten slotte, is de parkeerdruk op een koopavond relatief laag in vergelijking met een Schouwburgavond. Uitzondering hierop zijn de nabijgelegen straten in de wijk Te Werve waar op dat moment de parkeerdruk wel hoog is.

Uit de parkeerdrukmeting volgt dat een schouwburgavond een maatgevend moment is wat betreft de bestaande parkeervraag. Omdat een deel van de bezoekers van de Schouwburg ook op het parkeerterrein van Huis van de Stad parkeren, wordt een schouwburgavond meegenomen in de toetsing van de parkeersituatie. Aangezien ten gevolge van de ontwikkeling van Huis van de Stad er extra parkeervraag bij komt.

2.3 Toetsing parkeersituatie

In deze paragraaf wordt getoetst of de toekomstige parkeervraag van Huis van de Stad opgevangen kan worden met de bestaande parkeercapaciteit bij Huis van de Stad en de schouwburg. Gezien de parkeerplaatsen van deze functies een sterke overlap kennen, worden deze gebieden samengenomen. De toets is uitgevoerd voor drie maatgevende momenten:

- Werkdagmiddag
- Koopavond
- Dinsdagavond met schouwburgvoorstelling en raadsvergadering

In tabel 2.3 is zowel voor 2020 als voor 2023 de parkeerbalans opgesteld naar weekmoment. In de parkeerbalans is gebruikt gemaakt van de hoogst gemeten huidige parkeervraag uit de parkeerdrukmetingen uit tabel 2.2.

	2020			2023		
	werkdag-middag	koop-avond	schouw-burgavond	werkdag-middag	koop-avond	schouw-burgavond
huidige parkeervraag 'Huis van de Stad' + Schouwburg	67	70	231	67	70	231
toekomstige parkeervraag 'Huis van de Stad'	23	47	27	157	81	59
parkeeraanbod 'Huis van de Stad' + Schouwburg	258	258	258	258	258	258
overschot/tekort³	168	141	0	34	107	-32

Tabel 2.3: accommoderen parkeervraag in zone 'Huis van de Stad'

³ De parkeerplaatsen rondom het Huis van de Stad en de Schouwburg worden gezien als direct aan deze functies verbonden parkeren (parkeren op eigen terrein). Dit betekent dat de aanwezige parkeercapaciteit hier maximaal bezet kan worden.

Uit tabel 2.3 blijkt dat in 2020 en 2023 er op werkdagmiddagen en koopavonden voldoende parkeergelegenheid is om de parkeervraag van Huis van de Stad op te vangen. In 2020 is er op een schouwburgavond precies genoeg parkeercapaciteit, maar indien een schouwburgavond in 2023 samenvalt met een raadsvergadering dan is er een tekort van 32 parkeerplaatsen.

NB 1. Schouwburgvoorstellingen op dinsdag- of woensdagmiddagen

In de schouwbrug vinden enkele keren per jaar ook voorstellingen plaats op doorde-weekse middagen. Op basis van het programmaboekje van de Rijswijkse schouwburg (www.rijswijkse-schouwburg.nl/programma) blijkt dat incidenteel voorkomt (dus niet wekelijks). In het seizoen 2017-2018 vond er 1 matineevoorstelling (voor kinderen) plaats op woensdagmiddag in de grote zaal. Voor het seizoen 2018-2019 zijn geweest/gepland:

- 2 voorstellingen op dinsdagmiddag in de kleine zaal (voor volwassenen)
- 2 voorstellingen op woensdagmiddag in de kleine zaal (voor kinderen)
- 2 voorstellingen op woensdagmiddag in de grote zaal (voor kinderen)

De kleine zaal heeft een capaciteit van 70 stoelen, de grote zaal een capaciteit van 700 stoelen. Een deel van de bezoekers komt per fiets, en een deel van de bezoekers per auto, waarbij mensen veelal met meerdere personen in een auto samen reizen. Op een reguliere schouwburgavond (voorstelling in grote zaal) blijkt uit de parkeerdrukmetingen dat er circa 160 auto's extra geparkeerd staan rond de Schouwburg en Huis van de Stad ten opzichte van een koopavond. Bij een voorstelling in de kleine zaal schatten we de parkeervraag op circa 20 auto's (70 bezoekers, 58%⁴ met auto, 2 personen per auto). Gezien voorstellingen op werkdagmiddagen incidenteel voorkomen en dus niet wekelijks, wordt deze niet als maatgevend moment meegenomen in de parkeertoets. Het kan dus voorkomen dat een aantal keer per jaar de parkeervraag op de werkdagmiddag hoger is dan gebruikelijk. Op een werkdagmiddag in 2023 is er overigens nog een restcapaciteit van ca 30 plekken rondom de Schouwburg en het Huis van de Stad aanwezig, en op het Hendrik Ravesteijnplein zijn nog circa 30 – 80 parkeerplaatsen vrij.

NB 2. Extra parkeervraag door muziekoptredens / voorstellingen bij Trias

Ook bij Trias kan het daarnaast voorkomen dat er optredens of voorstellingen plaatsvinden. Doorgaans zijn dit kleinschalige optredens/voorstellingen op werkdagavonden of op weekenddagen, waarbij er een extra parkeervraag van circa 30 auto's is. Deze vinden echter lang niet elke week plaats. Daarnaast is er enkele keer per jaar een grotere voorstelling/event in Trias. Omdat dit niet-reguliere activiteiten zijn, en maar incidenteel voorkomen, worden deze activiteiten niet meegenomen in de toets van de parkeer-situatie. Wel kan het dus enkele keren per jaar voorkomen dat de parkeervraag hoger is dan in de berekening naar voren is gekomen. Op werkdagmiddagen en 'normale' werkdagavonden is er overigens voldoende vrije parkeercapaciteit aanwezig om de parkeervraag t.g.v. kleinschalige optredens in Trias op te lossen. Alleen wanneer deze voorstellingen samenvallen op avonden met een schouwburgvoorstelling en een raadsvergadering, dan neemt het tekort aan parkeerplaatsen toe. Het samenvallen van deze activiteiten op dezelfde avond komt naar verwachting niet vaak voor, bovendien kan hier ook op gestuurd worden zoals nader toegelicht op pagina 8.

⁴ Bron: schouwburg Rijswijk, brochure seizoen 2018/2019 (pagina 17)

2.4 Mogelijke oplossingsrichtingen

In 2023 wordt een tekort verwacht van 32 parkeerplaatsen bij het Huis van de Stad en de Schouwborg. Om het tekort aan parkeerplaatsen op te lossen zijn er een aantal mogelijke oplossingsrichtingen:

- vrije parkeercapaciteit op het Hendrik Ravesteijnplein benutten;
- extra parkeercapaciteit realiseren nabij Huis van de Stad en de Schouwborg;
 - door herinrichting Huys Ter Nieburchlaan;
 - en/of herinrichting van Huys de Wervelaan.
- parkeerregulering invoeren in de wijk Te Werve;
- voorkomen van piekparkeervraag door afstemming van activiteiten tussen Schouwborg, stadhuis en Trias.

Vrije parkeercapaciteit op het Hendrik Ravesteijnplein benutten

Het Hendrik Ravesteijnplein ligt op loopafstand van het Huis van de Stad, en uit de parkeerdrukmetingen blijkt dat hier nog restcapaciteit over is. Op een schouwborgavond zijn hier nog circa 45 tot 68 vrije parkeerplaatsen. Daarvan kunnen er 26 tot 49 gebruikt worden om het parkeertekort op een schouwborgavond op te vangen, voordat sprake is van een problematische parkeersituatie (bezettingsgraad >85%).

Het tekort van 32 parkeerplaatsen kan dus meestal voor een groot deel opgevangen worden op het Hendrik Ravesteijnplein. Uitgaande van de ondergrens is soms sprake van een tekort van 6 parkeerplaatsen. Er kan gekozen worden om van het gemeentelijk parkeerbeleid af te wijken en voor het Hendrik Ravesteijnplein een parkeerdruk boven de 85%⁵ toe te staan, waarmee de volledige parkeervraag van Huis van de Stad opgelost kan worden met bestaande parkeercapaciteit.

Extra parkeercapaciteit realiseren

Er blijkt met name op avonden met een schouwborgvoorstelling en raadsvergadering een tekort te zijn aan parkeercapaciteit. Het gaat daarbij naar verwachting om circa 32 parkeerplaatsen. Op het voorplein van Huis van de Stad worden 52 parkeerplaatsen voorzien. Op het voorplein is geen ruimte om nog extra parkeerplaatsen te realiseren. Daarentegen is door herinrichting van de Huys Ter Nieburchlaan en/of de Huys de Wervelaan wel extra parkeercapaciteit te realiseren in de nabijheid van de Schouwborg en het Huis van de Stad.

Uitbreiding van de parkeercapaciteit is dus niet noodzakelijk. Echter is de parkeerdruk in de omgeving van Huis van de Stad (Te Werve, Huis van de Stad, Schouwborg) op schouwborgavonden nu al hoog, zodat voor een meer ontspannen parkeersituatie extra parkeercapaciteit wel wenselijk is.

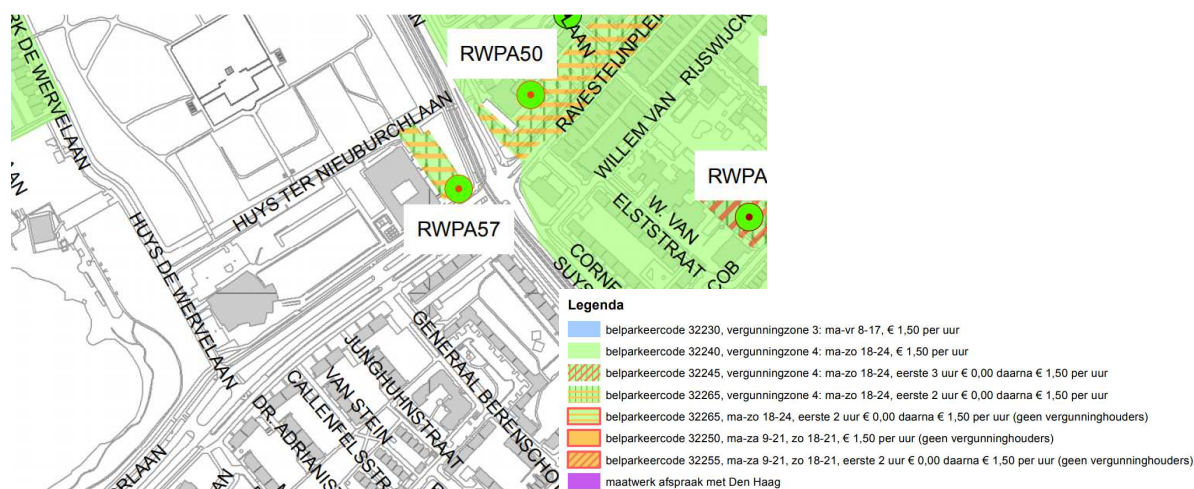
⁵ Het CROW hanteert bij winkelgebieden of gebieden met veel parkeerwisselingen een maximale bezettingsgraad van 80% voor een hoge parkeerdruk. Bij woongebieden of gebieden met relatief weinig parkeerwisseling is volgens het CROW sprake van een hoge parkeerdruk bij een bezettingsgraad van 90%.

Afstemming van activiteiten tussen schouwburg, stadhuis en Trias

Het zou incidenteel voor kunnen komen dat er avonden zijn met daarop een schouwburgvoorstelling, een raadsvergadering en (incidentele) voorstellingen/optredens bij Trias die voor een hogere parkeervraag zorgen (dan waarvan is uitgegaan in de berekening). Op deze avonden kan sprake zijn van een groter tekort aan parkeercapaciteit rondom de Schouwburg en het Huis van de Stad dan berekend. Dat kan leiden tot verdrijvingseffecten naar de nabijgelegen straten in de wijk Te Werve. Op het Hendrik Ravesteijnplein is nog enige restcapaciteit beschikbaar, maar dat kan op deze avonden mogelijk niet voldoende zijn. Ondanks dat deze avonden zich maar incidenteel voor zullen doen, kunnen deze situaties voorkomen worden door afstemming van activiteiten in de Schouwburg, het stadhuis en Trias, zodat activiteiten met een grote toestroom van bezoekers (groter dan de reguliere situatie) niet op hetzelfde moment plaatsvinden.

Parkeerregulering invoeren in de wijk Te Werve

Uit de parkeerdrukmetingen blijkt dat de parkeerdruk op werkdagavonden, schouwburgavonden, en koopavonden in de nabijgelegen straten in de wijk Te Werve hoog is (de bezettingsgraad is hoger dan 90%). Doordat op schouwburgavonden met raadsvergaderingen een tekort is aan parkeercapaciteit bij de Schouwburg en het Huis van de Stad kunnen verdrijvingseffecten optreden naar de omliggende straten in de wijk Te Werve. Dat komt omdat parkeren in de omliggende straten in de wijk Te Werve aantrekkelijker is voor sommige bezoekers dan op het Hendrik Ravesteijnplein. In figuur 2.2 is een overzichtskaart van de huidige parkeerregulering weergegeven. Op het Hendrik Ravesteijnplein is namelijk na 2 uur betaald parkeren (a € 1,50 p/u) van toepassing. In de wijk Te Werve is momenteel (nog) geen parkeerregulering van kracht, en kan iedereen daar dus gratis parkeren.



Figuur 2.2: parkeerregulering in de omgeving van Huis van de Stad

Om overlast van parkeerders (bezoekers van de Schouwburg en Huis van de Stad) in de wijk Te Werve tegen te gaan kan in deze wijk parkeerregulering ingevoerd worden (parkeervergunningen en/of betaald parkeren). Door invoering van parkeerregulering zou het voor kunnen komen dat een deel van de incidentele parkeerders in Te Werve rondom de Schouwburg en het Huis van de Stad zullen gaan parkeren. Waardoor het parkeertekort rondom de Schouwburg en het Huis van de Stad toeneemt. Het aantal incidentele parkeerders in Te Werve is naar verwachting laag, omdat het grootste deel van de parkeerders bewoners betreft. Dit is af te leiden uit de parkeerdrukmetingen, waarin de parkeerdruk in Te Werve op een koopavond (90%), als een schouwburgavond (95%), als een werkdag (88%) nacht ongeveer even hoog is.

Daarnaast zou ook de parkeerregulering op Hendrik Ravesteijnplein en het voorplein van Huis van de Stad aangepast kunnen worden. Door verruiming van de uren gratis parkeren, worden deze parkeerplaatsen ook aantrekkelijk voor mensen die langer dan 2 uur op bezoek komen in de Schouwburg en/of het Huis van de Stad.

3 Verkeersafwikkeling

3.1 Uitgangspunten verkeersaanbod simulatiemodel

De uitgangspunten om de theoretische verkeersgeneratie voor het 'Huis van de Stad' te berekenen en de volledige resultaten daarvan, zijn weergegeven in bijlage 3. Daarnaast is in combinatie met het microsimulatiemodel (VISSIM) dat Goudappel Coffeng in de eerdere studie voor de Generaal Spoorlaan heeft gebruikt, het effect van de toename van de verkeersgeneratie op de verkeersafwikkeling op de Generaal Spoorlaan onderzocht.

Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid is voor deze studie aangenomen dat al het verkeer dat door het 'Huis van de Stad' wordt gegenereerd ontsloten wordt via de Huys de Wervelaan. De bestaande in- en uitrit van het stadhuisplein is in dit model afgesloten voor autoverkeer. Als gekozen wordt om de uitrit te behouden en bestaande inrit van het oude stadhuis af te sluiten voor autoverkeer, dan is nog wel mogelijk om uit te rijden vanaf het parkeerterrein de Generaal Spoorlaan op. De verkeersbelasting op het kruispunt Generaal Spoorlaan – Huys de Wervelaan zal in dat geval lager zijn dan waar mee gerekend is in dit onderzoek.

Voor het toekomstige 'Huis van de Stad' neemt zowel in 2020 als in 2023 het aankomende verkeer tijdens de avondspits dat arriveert bij het 'Huis van de Stad' toe met ongeveer 46 voertuigen. Het aantal voertuigen dat vertrekt in de avondspits is in 2020 ongeveer 48, waarbij dit in 2023 ongeveer 90 voertuigen zullen zijn. In de avond buiten de spits zullen dit maximaal 32 voertuigen zijn. Deze ritgeneratie is toegevoegd aan het verkeersaanbod in het VISSIM-model.

Overigens is het verkeersaanbod in dit model gebaseerd op modelcijfers met prognosejaar 2030. Tevens is in dit model uitgegaan van extra verkeersaanbod als gevolg van een evenement in de schouwburg. Hoewel de autonome groei naar 2030 op de Generaal Spoorlaan beperkt is, mag dit totale verkeersaanbod als "worst-case"-situatie worden beschouwd.

3.2 Simulatieresultaten

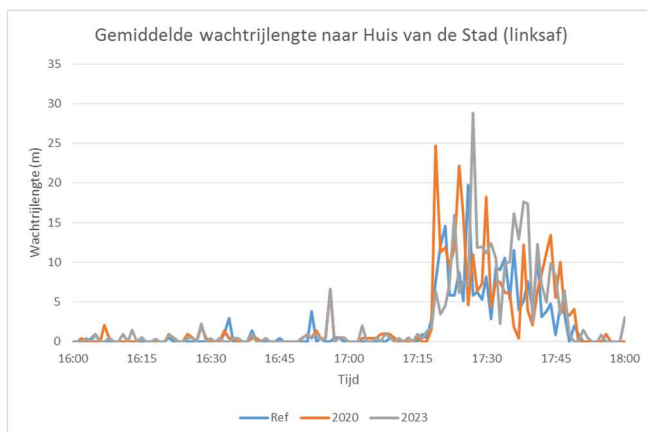
Uit de simulaties blijkt dat het extra verkeer als gevolg van het 'Huis van de Stad' in 2020 geen significante verschillen in verkeersafwikkeling geeft. In 2023 neemt de gemiddelde netwerkverliestijd wel wat toe (+6%). Dit wordt verklaard door de toename van verkeer, wat enerzijds meer verliestijd ondervindt op de kruispunten (met name bij het kruispunt Huis te Landelaan) en anderzijds door de iets grotere hinder van het linksafslaande verkeer richting het 'Huis van de Stad'.

Op de Generaal Spoorlaan ter hoogte van de ingang van de schouwburg wordt de kans op een kortdurende stagnatie van het rechtdoorgaande verkeer iets groter. Dit gebeurt op het moment dat drie voertuigen tegelijk linksaf willen slaan (zie figuur 3.1).

Desondanks toont figuur 3.2 aan dat de wachtrijvorming op de linksafbeweging richting het 'Huis van de Stad' in de 2020- en 2030-situatie weinig verschilt met de referentie-situatie.

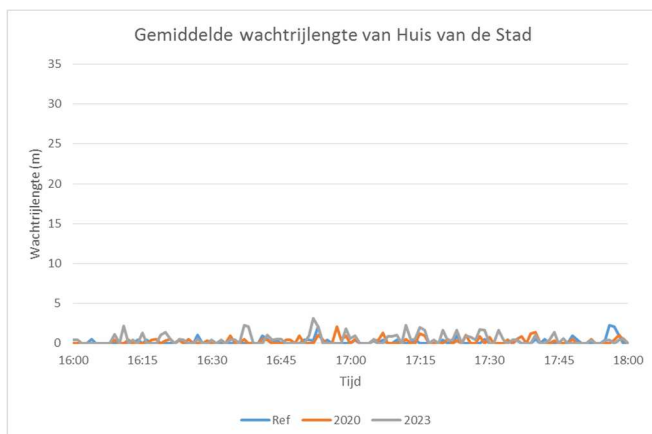


Figuur 3.1: kortdurende stagnatie van rechtdoorgaand verkeer op de Generaal Spoorlaan



Figuur 3.2: Gemiddelde wachtrijlengte linksaf richting het 'Huis van de Stad' (referentie, 2020 en 2023)

Ook het oprijden op de Generaal Spoorlaan vanaf Huys de Wervelaan geeft weinig problemen (zie figuur 3.3). Meestal staat er slechts één voertuig te wachten. Een enkele keer zijn het twee of hooguit drie voertuigen. Bij een sterk geconcentreerd vertrekpatroon vanaf het 'Huis van de Stad' worden de wachtrijen uiteraard wat langer. In geval uitrijden vanaf parkeerterrein Huis van de Stad naar de Generaal Spoorlaan mogelijk blijft, dan is dat gunstiger voor de verkeersafwikkeling van het kruispunt Generaal Spoorlaan – Huys de Wervelaan.



Figuur 3.3: Gemiddelde wachtrijlengte vanaf 'Huis van de Stad' (referentie, 2020 en 2023)

Figuur 3.4 toont aan dat de gemiddelde reistijd over de Generaal Spoorlaan in oostelijke richting niet toeneemt in de 2020-situatie, maar wel in de 2023-situatie. Hierbij spelen 'toevalstreffers' een rol. Hoewel er 10 simulaties per situatie zijn gedraaid, kan het zijn, dat de gemiddelde reistijd (uit 10 simulatieruns) in de ene situatie wat gunstiger uitpakt dan de andere situatie. Bij de simulaties van de 2020-situatie pakt de gemiddelde reistijd wat gunstiger uit. In westelijke richting zijn de verschillen in reistijden beperkt.



Figuur 3.4: Gemiddelde reistijden over de Generaal Spoorlaan (referentie, 2020 en 2023)

Deze uitkomsten tonen aan, dat de linksafbeweging naar het 'Huis van de Stad' van invloed is op de verkeersafwikkeling op de Generaal Spoorlaan. Om ongewenste verstoringen in de doorstroming te voorkomen, kan een (kort) linksafvak worden aangelegd. Dit wordt echter uit oogpunt van verkeersveiligheid niet wenselijk geacht en daarom niet geadviseerd. De oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers is gebaat bij een korte oversteeklengte. Het aanbrengen van een linksafvak vergroot deze juist.

4 Fietsparkeervraag

Naast het parkeeronderzoek voor de auto is ook een voorlopige fietsparkeerbalans opgesteld. Voor de toegepaste functies op de verschillende onderdelen van het programma is gebruik gemaakt van de uitgangspunten uit de berekening van de parkeervraag voor de auto. Conform de Nota Parkeernormen van de gemeente Rijswijk is bij het opstellen van de fietsparkeervraag rekening gehouden met tabel 36 uit CROW-publicatie 230 'Ontwerpwijzer Fietsverkeer'. Voor de functies die niet zijn opgenomen in CROW-publicatie 230, is gebruik gemaakt van de fietsparkeerkcijfers uit CROW-publicatie 291. In tabel 4.1 zijn de functies in het 'Huis van de Stad' en een bandbreedte voor de fietsparkeerkcijfers weergegeven.

programma	functie	bandbreedte fietsparkeerkcijfers	conform
bibliotheek	bibliotheek	2 – 5 fiets ppl. per 100m ² bvo	CROW-publicatie 291
Trias*	bibliotheek	2 – 5 fiets ppl. per 100m ² bvo	CROW-publicatie 291
welzijn Rijswijk	kantoor met baliefunctie	2 – 4 fiets ppl. per balie	CROW-publicatie 230
café/restaurant**	Restaurant (eenvoudig)	10 – 28 ppl. per 100 m ² bvo	CROW-publicatie 291
gemeente	kantoor (80%)	1 – 3 fiets ppl. per 100m ² bvo	CROW-publicatie 230
	kantoor met baliefunctie (20%)	2 – 4 fiets ppl. per balie	CROW-publicatie 230

* Voor Trias is in de parkeerkcijfers geen passende functie opgenomen. Voor de fietsparkeerkcijfers wordt daarom de functie bibliotheek gehanteerd, omdat naar verwachting de fietsparkeervraag van deze twee functies redelijk vergelijkbaar is.

** Het uitgangspunt van het meest recente horecaconcept van het 'Huis van de Stad' (Huis van de Stad – meest geëigende horecaconcept met Programma van Eisen, HTC Advies, 2 november 2017) gaat uit van een ondersteunende functie van de horecaruimte voor het 'Huis van de Stad' en de schouwburg. De meeste bezoekers aan het café/restaurant komen dus ook bij andere functies. Aangenomen wordt dat 90% een combi-bezoek brengt, en 10% van de bezoekers speciaal voor de horeca komt.

Tabel 4.1: bandbreedten fietsparkeerkcijfers 'Huis van de stad'

De fietsparkeerkcijfers kennen een brede spreiding, en zijn erg afhankelijk van de ligging van de functie, type functie, kwaliteit van de fietsroute en openbaar vervoer etc. Daarnaast zijn de kencijfers opgesteld voor solitaire functies, waar in het 'Huis van de Stad' meerdere functies samen gezeten zijn, en deels overlap is met de fietsparkeervraag vanuit het theater. De berekende fietsparkeervraag biedt hierdoor slechts een zeer globaal inzicht in de toekomstige parkeervraag. In tabel 4.2 is de bandbreedte voor de fietsparkeervraag opgenomen voor het 'Huis van de Stad'.

programma	omvang	fietsparkeervraag [aantal fietsparkeerplaatsen]	
		onderkant bandbreedte	bovenkant bandbreedte
bibliotheek	1.570 m ² bvo	31	79
Trias*	2.043 m ² bvo	41	102
welzijn Rijswijk	145 m ² bvo	2	4
café/restaurant	726 m ² bvo	7	20
stadhuis	7.876 m ² bvo	95	252
totaal fase 1			
totaal fase 2		175	457

* Welzijn Rijswijk voorziet in één activiteitenruimte, daarbij wordt één balie geacht.

Tabel 4.2: bandbreedten fietsparkeervraag 'Huis van de stad'

Openbare of afgesloten fietsenstallingen

Een deel van de fietsenstallingen dient openbaar toegankelijk zijn voor alles bezoekers aan de diverse functies in huis van de stad. Dit betreft het overgrote deel van de fietsparkeervraag van de bibliotheek en Trias. Voor de werknemers van de verschillende functies is het wenselijk de fietsparkeervraag in afgesloten parkeerstallingen op te vangen. De fietsparkeervraag van het stadhuis bestaat voor een groot deel uit werknemers, en veel kleiner deel zijn de bezoekers aan het stadhuis die voor publiekszaken komen. In de eerste fase van Huis van de Stad (vanaf 2020) wordt de fietsparkeervraag gemonitord. Daarmee wordt inzichtelijk hoe hoog de fietsparkeervraag daadwerkelijk zal zijn, en hoe de verdeling is over openbaar en afgesloten. In de aanloop naar fase 2 (wanneer het stadhuis aan Huis van de Stad wordt toegevoegd) kan met deze inzichten beter ingespeeld worden op de benodigde fietsparkeervoorzieningen.

5 Conclusies / advies

In november 2017 heeft Goudappel Coffeng een rapport opgeleverd met de uitkomsten van een verkeers- en parkeeronderzoek voor de ontwikkeling van 'Huis van de Stad'. Dit rapport is in de loop van 2018 bij de aanvraag omgevingsvergunning bijgevoegd. Nadien zijn echter nieuwe uitgangspunten omtrent de openingstijden, nieuwe inzichten over de parkeersituatie en een nieuwe parkeerdrukmeting opgedaan. Goudappel Coffeng heeft daarom het verkeers- en parkeeronderzoek van Huis van de Stad herzien.

Parkeersituatie Fase 1 (vanaf 2020)

Rekening houdend met de huidige parkeervraag in de zone 'Huis van de Stad' kan in 2020 op alle momenten de extra toekomstige parkeervraag t.g.v. Huis van de Stad opgevangen worden met de bestaande parkeercapaciteit. Daarbij wordt op avonden met een schouwburgvoorstelling alle parkeercapaciteit in de parkeergebieden Huis van de Stad en de Schouwburg benut.

Parkeersituatie Fase 2 (vanaf 2023)

Vanaf 2023 wordt ook het stadhuis toegevoegd aan het Huis van de Stad, waardoor de parkeervraag toeneemt. De extra parkeervraag kan op bijna alle momenten worden opgelost met de bestaande parkeercapaciteit. Alleen op doordeweekse avonden waarop gelijktijdig een schouwburgvoorstelling en een raadsvergadering plaatsvindt, samen met enkele andere functies in Huis van de Stad die open zijn, is sprake van een tekort aan parkeercapaciteit. Op dergelijke avonden is er een tekort van 32 parkeerplaatsen.

Dit tekort kan grotendeels worden opgevangen op het Hendrik Ravesteijnplein. Ervan uitgaande dat de bezettingsgraad hier mag stijgen tot 85% is er nog een tekort van 6 parkeerplaatsen. Deze situatie doet zich maar incidenteel voor (3-4 x per maand), en daarom kan gekozen worden om af te wijken van het gemeentelijk parkeerbeleid, waarmee het parkeertekort van Huis van de Stad wel helemaal opgelost kan worden. De parkeerdruk op het Hendrik Ravesteijnplein blijft dan nog onder de 90%.

Daarnaast zijn nog enkele andere oplossingsrichtingen voor de parkeersituatie denkbaar:

- **Uitbreiding van parkeercapaciteit nabij het Huis van de Stad (en de Schouwburg)** met circa 32 parkeerplaatsen. Op het voorplein van Huis van de Stad is geen ruimte over om extra parkeercapaciteit te realiseren. Door herinrichting van Huys Ter Nieburchlaan en/of Huys de Wervelaan kan er nabij Huis van de Stad en/of de Schouwburg wel extra parkeercapaciteit gerealiseerd worden. Uitbreiding van de parkeercapaciteit is niet noodzakelijk maar is wel aan te bevelen voor een meer ontspannen parkeersituatie. De huidige parkeerdruk in Te Werve en de directe omgeving van Schouwburg en Huis van de Stad is al kritisch op Schouwburgavonden. Toevoegen van extra parkeerplaatsen leidt tot een meer ontspannen parkeersituatie.
- **Parkeerregulering in Te Werve.** De parkeerdruk in de nabijgelegen straten van Te Werve is hoog. Tijdens schouwburgavonden bestaat de kans op verdrijvingseffecten naar de nabijgelegen straten in de wijk Te Werve. Om hinder van deze parkeerders in de wijk te verminderen kan parkeerregulering in de wijk Te Werve ingevoerd worden. Middels vergunningsplicht en/of betaald parkeren in te voeren, wordt parkeren voor

niet-bewoners niet toegestaan of minder aantrekkelijk. Daarnaast zou ook de parkeerregulering op het Hendrik Ravesteijnplein aangepast kunnen worden zodat deze parkeerplekken ook voor bezoekers die langer dan 2 uur willen parkeren aantrekkelijker worden dan de gratis parkeerplaatsen in de wijk Te Werve.

- **Afstemming van activiteiten in Schouwburg, stadhuis en Trias.** Incidenteel kan het voorkomen dat er avonden zijn met daarop een schouwburgvoorstelling, een raadsvergadering én (incidentele) voorstellingen/optredens bij Trias die voor een hogere parkeervraag zorgen (hoger dan waarvan is uitgegaan in de berekening). Op deze avonden kan sprake zijn van een groter tekort aan parkeercapaciteit rondom de Schouwburg en het Huis van de Stad dan berekend. Dat kan leiden tot verdrijvingseffecten naar de nabijgelegen straten in de wijk Te Werve. Op het Hendrik Ravesteijnplein is nog enige restcapaciteit beschikbaar, maar dat kan op deze avonden mogelijk niet voldoende zijn. Ondanks dat deze avonden zich maar incidenteel voor zullen doen, kunnen deze situaties voorkomen worden door afstemming van activiteiten in de Schouwburg, het stadhuis en Trias. Zodat activiteiten met een grote toestroom van bezoekers (groter dan de reguliere situatie) niet op hetzelfde moment plaatsvinden.

Verkeersafwikkeling

De extra verkeersvraag als gevolg van het 'Huis van de Stad' kan over de toekomstige (versmalde) Generaal Spoorlaan goed verwerkt worden. Uitgangspunt is wel, dat de parkeervraag volledig kan worden geacommodeerd in de zones 'Huis van de Stad' en 'Schouwburg' omdat geen rekening is gehouden met extra zoekverkeer. Indien er echter voldoende parkeergelegenheid wordt aangeboden (bv. op het Hendrik Ravesteijnplein, of door herinrichting van Huys Ter Nieburglaan/Huys de Wervelaan) is er niet tot nauwelijks risico op zoekverkeer.

Fietsparkeren

De bandbreedte van het aantal benodigde fietsparkeerplaatsen bij het 'Huis van de Stad' is groot. De gehanteerde kencijfers kennen een brede spreiding en zijn afhankelijk van onder andere het type bezoekers aan de functies, de kwaliteit van de fietsroutes en de kwaliteit van het openbaar vervoer. Het aantal fietsparkeerplaatsen dat gerealiseerd dient te worden, is hierdoor sterk afhankelijk van hoe het 'Huis van de Stad' in de toekomst gaat functioneren.

In fase 1 (vanaf 2020) zijn circa 81 tot 205 fietsparkeerplaatsen benodigd (gemiddeld genomen 143). Dit dienen voor een groot deel openbare fietsenstallingen te zijn voor de bezoekers van Trias, de bibliotheek en de horeca.

In fase 2 neemt de fietsparkeervraag toe door de komst van het stadhuis. Uitgaande van het gemiddelde binnen de bandbreedten zijn er 307 fietsparkeerplaatsen nodig. Een groot deel van de extra parkeervraag is bestemd voor werknemers van het stadhuis, en dienen daarom bij voorkeur in afgesloten fietsparkeervoorzieningen gerealiseerd te worden. In fase 1 (2020-2023) zal de fietsparkeervraag gemonitord worden, de inzichten daaruit kunnen gebruikt worden om een gerichtere inschatting te maken van de fietsparkeerbehoefte tussen de onder- en bovengrens.

Bijlage 1 Uitgangspunten theoretische parkeerbalans

Gemeentelijke parkeernormen

De gemeente Rijswijk heeft haar parkeernormen vastgelegd in haar Nota Parkeernormen⁶. Voor wonen en werken heeft de gemeente haar parkeernormen aangepast, voor de overige parkeernormen wordt gebruik gemaakt van de parkeerkencijfers zoals opgenomen in de nieuwste versie van CROW-publicatie Parkeerkencijfers⁷. Rijswijk heeft de stedelijkheidsgraad zeer sterk stedelijk en het 'Huis van de Stad' is gelegen in 'rest bebouwde kom'. Voor de parkeernormen wordt het gemiddelde van de bandbreedte gehanteerd.

In tabel B1.2 zijn voor alle functies de geldende parkeernormen opgenomen, en in tabel B1.3 zijn de aanwezigheidspercentages opgenomen. Voor enkele functies zijn in de Nota Parkeernormen van de gemeente of in de CROW-publicatie geen passende functies opgenomen, of is van de standaardwaarden afgeweken. In deze gevallen is een nadere onderbouwing van de totstandkoming of de afwijking van de kengetallen gespecificeerd.

programma	functie conform gem. beleid / CROW	eenheid	parkeernorm	bron
bibliotheek	bibliotheek	per 100 m ² BVO	0,85	Nota Parkeernormen
Trias	-	-	maatwerk ¹	Trias
Welzijn Rijswijk	cultureel centrum/wijkgebouw	per 100 m ² BVO	2	CROW-182 ²
café/restaurant	café/bar/cafetaria	per 100 m ² BVO	0,6 ³	CROW-317
gemeente	kantoor	per 100 m ² BVO	1,5 ⁴	Nota Parkeernormen
	kantoor met baliefunctie	per 100 m ² BVO	2,5 ⁴	Nota Parkeernormen

Tabel B1.2: Gehanteerde parkeernormen gemeente Rijswijk

Ad 1. Trias is een cultureel centrum voor de kunst, waar onder meer zang-, muziek- en danslessen gegeven worden. De cursussen zijn met name gericht op kinderen en jongeren. Een groot deel van de kinderen/jongeren komt naar verwachting op de fiets of wordt gebracht door ouders met de auto, en zorgen daarmee niet voor een parkeervraag. Binnen het ontwerp van het voorplein van Huis van de Stad dient dus rekening gehouden te worden met halen en brengen. Bij een kleiner deel blijven de ouders tijdens de les (30%), waarvoor dus wel parkeerplaatsen nodig zijn. Daarnaast zijn er ook enkele cursussen voor volwassenen, waarvan een groot deel naar verwachting wel met de auto komt. In de Nota Parkeernormen en de CROW-publicatie is geen passende functie opgenomen die hier op aansluit. De toekomstige parkeervraag is daarom afgestemd met Trias: op basis van het aantal cursussen en de doelgroep per cursus (kinderen, jeugd, volwassenen) is een inschatting gemaakt van de parkeervraag. In onderstaande tabel zijn de openingstijden en de verwachte parkeervraag nader gespecificeerd.

⁶ Nota parkeernormen gemeente Rijswijk, Gemeente Rijswijk, vastgesteld op 8 februari 2011.

⁷ CROW publicatie 317, Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie 2012

Dag	Verwachte openingstijden	Maatgevend moment voor parkeren	Inschatting parkeervraag
Maandag	14:30 – 19:00 uur	18:00 – 20:00 uur	30 parkeerplaatsen
Dinsdag	14:30 – 19:00 uur	18:00 – 20:00 uur	20 parkeerplaatsen
Woensdag	09:30 – 19:00 uur	18:00 – 20:00 uur	30 parkeerplaatsen
Donderdag	14:30 – 19:00 uur	18:00 – 20:00 uur	20 parkeerplaatsen
Vrijdag	14:30 – 19:00 uur	18:00 – 20:00 uur	30 parkeerplaatsen
Zaterdag	10:00 – 14:30 uur		30 parkeerplaatsen
Zondag	Gesloten, op termijn mogelijk wel open	-	-

Tabel B1.1: nadere toelichting op parkeervraag van Trias

In Trias worden naast de reguliere cursussen ook nog weleens optredens, voorstellingen en overige activiteiten georganiseerd. Deze vinden met name 's avonds plaats of in het weekend. Dit zorgt op deze momenten voor een hogere parkeervraag. Trias schat in dat op voorstellingsavonden er een extra parkeervraag is van 30 parkeerplaatsen. Deze voorstellingen vinden echter incidenteel plaats, en behoren daarmee niet tot de reguliere situatie waarop de parkeervraag en parkeercapaciteit wordt afgestemd.

Ad 2. Welzijn Rijswijk is een vrijwilligerswerkorganisatie die zich inzet voor sociale samenhang en leefbaarheid in Rijswijk. In de Nota parkeernormen of CROW-317 (de meest actuele parkeerkencijfers) is daarvoor geen exact gelijke functie opgenomen. Welzijn Rijswijk heeft een ruimte in het Huis van de Stad die als ontmoetingsplek dient voor vrijwilligers en burgers. In een eerdere versie van de CROW publicatie parkeerkencijfers is de functie 'Cultureel centrum/wijkgebouw' opgenomen. Deze functies zorgt naar verwachting voor een vergelijkbare parkeervraag als Welzijn Rijswijk.

Ad 3. Het café/restaurant is ondersteunend aan de overige functies in het toekomstige 'Huis van de Stad' en de reeds bestaande schouwburg. De verwachting is dat het café voor 10% zelfstandig functioneert. De gehanteerde parkeernorm is hierdoor 10% van de volledige parkeernorm voor café/bar/cafetaria (6 parkeerplaatsen per 100 m² BVO).

Ad 4. In het stadhuis zijn naast werkplekken voor ambtenaren (kantoren) ook loketten gevestigd voor burgerzaken en spreekkamers voor sociale zaken. Een deel van het stadhuis heeft dus een baliefunctie, maar een overgroot deel niet. Het zou daarom niet reëel zijn om voor het hele stadhuis de parkeernorm van de functie 'kantoor met baliefunctie' toe te passen. Daarom is het stadhuis in de berekening gesplitst in een deel 'kantoren' (80% van oppervlakte), en een deel 'kantoren met baliefunctie' (20% van oppervlakte).

Aanwezigheidspercentages

In tabel B1.3 zijn de gehanteerde aanwezigheidspercentages (conform het gemeentelijk parkeerbeleid) gepresenteerd voor de verschillende functies. Daar waar het gemeentelijk parkeerbeleid geen passende functies heeft opgenomen is gebruikt gemaakt van aanwezigheidspercentages uit CROW-publicatie 317. De aanwezigheidspercentages zijn voor enkele functies aangepast om beter aan te sluiten bij de uitgangspunten van 'Huis van de Stad'. De aanpassingen zijn onder de tabel gepresenteerd en toegelicht.

programma	functie conform beleid / CROW	werkdag-ochtend	werkdag-middag	werkdag-avond	dinsdag-avond ¹	koop-avond	werkdag-nacht	zaterdag-middag	zaterdag-avond	zondag-middag	bron
bibliotheek	bibliotheek	30%	70%	0% ²	0%	70% ²	0%	75%	0%	0%	gem. parkeerbeleid
Trias ³	-	5 pp	10 pp	30 pp	20 pp	30 pp	0 pp	30 pp	0 pp	30 pp	Trias
welzijn Rijswijk	sociaal cultureel	10%	40%	100%	100%	100%	0%	60%	0%	0%	gem. parkeerbeleid
café/restaurant	restaurant	30%	40%	90%	90%	85%	0%	75%	100%	45%	gem. parkeerbeleid
gemeente	kantoren (80%)	100%	100%	5%	30 pp ⁴	5%	0%	0%	0%	0%	gem. parkeerbeleid
	kantoor met baliefunctie (20%)	100%	100%	5%	5%	75%	0%	0%	0%	0%	CROW-317

Tabel B1.3: gehanteerde aanwezigheidspercentages

Ad 1. Een van de maatgevende momenten voor de parkeersituatie is een dinsdag-avond met daarop gelijktijdig een schouwburgvoorstelling, een raadsvergadering, en andere geopende functies in Huis van de Stad. De dinsdagavond is daarom als extra weekmoment toegevoegd, en zijn iets aangepast aanwezigheidspercentages van een reguliere werkdagavond gebruikt.

Ad 2. De bibliotheek zal gedurende een reguliere werkdagavond gesloten zijn. De bibliotheek is één avond wel geopend, dit wordt meegenomen door het aanwezigheidspercentage gehanteerd op koopavond.

Ad 3. Voor Trias is in de gemeentelijke parkeernormen of het CROW-317 geen passende functie opgenomen. Daarom is maatwerk toegepast door de parkeervraag in te schatten met een onderbouwing. Trias is doordeweeks geopend van 14:30 tot 19.00 uur, en op zaterdag tussen 10:00 en 14:30 uur. In de bestaande vestigingen van Trias in Rijswijk ligt de piek van het aantal cursussen op woensdagen (28 cursussen), daarna op maandagen en donderdagen (15 cursussen). De rustigste dagen zijn dinsdagen en vrijdagen (5/6 cursussen). Trias richt zich veelal op kinderen en jongeren. Die komen veelal op de fiets, maar een deel wordt gebracht en gehaald door ouders met de auto. Die hoeven overigens niet allemaal te parkeren. 's Avonds zijn er naar verwachting ook enkele cursussen voor volwassenen. Daardoor kan het voorkomen dat er enige overlap is tussen de parkeervraag van Trias, en de parkeervraag van een schouwburgvoorstelling en raadsvergadering. In het kader van dit parkeeronderzoek heeft Trias een inschatting gemaakt van de verwachte parkeervraag op basis van de huidige situatie bij de bestaande Trias vestigingen.

Ad 4. De gemeente heeft op de meeste avonden geen activiteiten, en is er dus geen substantiële parkeervraag. Wel vinden er 3 – 4 keer per maand (meestal op dinsdagen, en enkele keer op donderdagen) raadsvergaderingen plaats. Raadsvergaderingen starten (meestal) om 20.00 uur en eindigen om 23.00 uur. Het aantal bezoekers per raadsvergadering fluctueert sterk, en is afhankelijk van de besproken thema's. Een gevoelig onderwerp met veel maatschappelijke belangstelling kan rekenen op een grote aanloop van inwoners, maar doorgaans is het aantal bezoekers op raadsvergaderingen beperkt. De gemeente schat in dat er 30 auto's geparkeerd staan bij een gemiddelde raadsvergadering.

Bijlage 2 Parkeerdrukmetingen

In de afgelopen jaren zijn meerdere malen parkeerdrukmetingen in de omgeving van Huis van de Stad uitgevoerd. In deze bijlage is een overzicht weergegeven van de parkeervraag en parkeerdruk op deze verschillende meetmomenten voor de parkeersecties van figuur 2.1. In het rapport van 7 november 2017 zijn de resultaten van het parkeeronderzoek van maart en september 2017 per straat nader gespecificeerd.

	17 nov 2015	18 nov 2015	2 dec 2015	8 dec 2015	23 jun 2016	14 mrt 2017	15 mrt 2017	19 sep 2017	20 sep 2017	6 mrt 2018	7 mrt 2018	6 nov 2018	8 nov 2018
	di	wo	wo	di	do	di	wo	di	wo	di	wo	di	do
parkeergebied	schouw- burgavond	werkdag middag	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	werkdag middag	schouw- burgavond	werkdag- middag	schouw- burgavond	werkdag ochtend	werkdag nacht	schouw- burgavond	koop- avond
Schouwburg + Huis van de Stad	237	33	123	27	52	67	214	34	180	25	54	231	70
Te Werve	141	100	94	125	152	108	148	110	150	80	139	137	142
Hendrik Ravesteijnplein	102	112	96	98	20	82	57	75	68	82	77	80	76

Tabel B2.1: parkeervraag per parkeergebied tijdens de verschillende meetmomenten

	17 nov 2015	18 nov 2015	2 dec 2015	8 dec 2015	23 jun 2016	14 mrt 2017	15 mrt 2017	19 sep 2017	20 sep 2017	6 mrt 2018	7 mrt 2018	6 nov 2018	8 nov 2018
	di	wo	wo	di	do	di	wo	di	wo	di	wo	di	do
parkeergebied	schouw- burgavond	werkdag middag	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	werkdag middag	schouw- burgavond	werkdag- middag	schouw- burgavond	werkdag ochtend	werkdag nacht	schouw- burgavond	koop- avond
Schouwburg + Huis van de Stad	92%	13%	48%	10%	20%	26%	83%	13%	70%	10%	21%	90%	27%
Te Werve	89%	63%	59%	79%	96%	68%	94%	70%	95%	51%	88%	87%	90%
Hendrik Ravesteijnplein	82%	90%	77%	78%	16%	66%	46%	60%	54%	66%	62%	64%	61%

Tabel B2.2: parkeerdruk per parkeergebied tijdens de verschillende meetmomenten

Parkeergebied	Parkeersecties met bijbehorende capaciteit (2018)			Parkeercapaciteit totale gebied 2018
Huis van de Stad	34-056	Huys ter Nieburglaan	68 ppl.	120
	34-056c	Voorplein Huis van de Stad	52 ppl.	parkeerplaatsen
Schouwburg	34-057	Huys de Wervelaan	12 ppl.	138 parkeerplaatsen
	34-057a	Huys de Wervelaan	16 ppl.	
	34-057b	Huys de Wervelaan	69 ppl.	
	34-058d	Park de Werve	25 ppl.	
	34-058e	Park de Werve	16 ppl.	
Te Werve	34-004	Generaal Spoorlaan	9 ppl.	158 parkeerplaatsen
	34-004a	Generaal Spoorlaan	8 ppl.	
	34-004b	Generaal Spoorlaan	8 ppl.	
	34-004c	Generaal Spoorlaan	9 ppl.	
	34-005	Generaal Spoorlaan	17 ppl.	
	34-024	Generaal Berenschotlaan	19 ppl.	
	34-027	Junghunstraat	16 ppl.	
	34-028	van Stein Callenfelsstraat	16 ppl.	
	34-029	Dr. N. Adrianistraat	15 ppl.	
	34-030	Mr. D. Fockstraat	9 ppl.	
	34-037	Dr. H. Collijnlaan	24 ppl.	
	34-037a	Dr. H. Collijnlaan	8 ppl.	
Hendrik Ravesteijnplein	24-004	Hendrik Ravesteijnplein (oost)	14 ppl.	125 parkeerplaatsen
	24-005	Hendrik Ravesteijnplein (west)	95 ppl.	
	24-040	Burg. Elsenlaan	16 ppl.	

Tabel B2.3: parkeercapaciteit per parkeergebied uit figuur 2.1

Bijlage 3 Verkeersafwikkeling

Kencijfers verkeersgeneratie

Om de theoretische verkeersafwikkeling te berekenen is uitgegaan van het functieprogramma gespecificeerd in tabel B1.1 (bijlage 1). Wederom wordt onderscheid gemaakt tussen de theoretische verkeersgeneratie in 2020 en in 2023. De verkeersgeneratie is berekend voor het maatgevende moment op de Generaal Spoorlaan: de avondspits, waarbij ook verkeersgeneratie voor een avond buiten de spits wordt gegeven. De verkeersgeneratie is additioneel aan de huidige bestaande verkeersgeneratie van de Rijswijkse schouwburg. Uit oogpunt van verkeersveiligheid wordt deze inrit/uitrit ook gebruikt voor het 'Huis van de Stad'. De verkeersafwikkeling gaat hierdoor volledig via de Huys de Wervelaan.

De kencijfers voor de verkeersgeneratie zijn gebaseerd op de aangeleverde data van de gemeente Rijswijk over de bezoekers en openingstijden van de toekomstige functies in het 'Huis van de Stad'⁸ en de kencijfers van CROW⁹. Voor de CROW kencijfers wordt wederom het gemiddelde van de bandbreedte gehanteerd.

In tabel B3.1 zijn de gehanteerde kencijfers voor de verkeersgeneratie van de functies van het 'Huis van de Stad' weergegeven. Uitzonderingen hierop zijn Trias en het café/restaurant. Voor Trias zijn geen CROW kencijfers bekend. Uitgangspunt voor de verkeersgeneratie wordt hierdoor de parkeervraag op de werkdagavond. De verwachting is dat een gedeelte van de bezoekers van middagcursussen aan Trias in de avondspits zal vertrekken, en een gedeelte van de bezoekers voor avondcursussen zal arriveren. De totaal geschatte verkeersgeneratie is 60 voertuigen in de gehele avondspits (30 vertrekkende, 30 aankomende). Voor het café/restaurant is de aanname dat de gebruikers voor een groot gedeelte overlappen met de overige functies in het 'Huis van de Stad' of de schouwburg (70%) en voor 30% zelfstandig functioneert. De totaal geschatte verkeersgeneratie voor het café/restaurant is 20 voertuigen in de gehele avondspits.

programma	functie conform gem. beleid	eenheid	gehanteerd kencijfer verkeersgeneratie avondspits
bibliotheek	bibliotheek	per 100 m ² BVO	0,81
Trias	cultureel centrum/wijkgebouw	per 100 m ² BVO	n.v.t.
Welzijn Rijswijk	kantoor met baliefunctie (commerciële dienstverlening)	per 100 m ² BVO	1,02
café/restaurant	café/bar/cafetaria	per 100 m ² BVO	n.v.t.
gemeente	kantoor	per 100 m ² BVO	0,53

Tabel B3.1: Gehanteerde kencijfers verkeersgeneratie 'Huis van de Stad'

⁸ 'Parkeergegevens 'Huis van de Stad'', gemeente Rijswijk.

⁹ CROW publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie'

De verkeersgeneratie kencijfers van CROW zijn gegeven voor een gemiddelde weekdag. Voor de bibliotheek is het uitgangspunt dat de gemiddelde weekdag gelijk is aan een werkdag. Op basis van de gespecificeerde verdeling van de bezoekers van de bibliotheek, komt 10% van de bezoekers gedurende de avondspits. Het kencijfer is hierdoor 10% van een gemiddeld weekdag. Voor Welzijn Rijswijk, Sociaal Wijkteam Oost en de gemeente geldt dat een werkdag 1,33 maal een gemiddelde weekdag is. De avondspits is wederom 10% van de gehele verkeersgeneratie op een werkdag.

Resultaten verkeersgeneratie

Voor het berekenen van de verkeersgeneratie in de avondspits rondom het 'Huis van de Stad' wordt onderscheid gemaakt tussen aankomende en vertrekkende bezoekers. Tabel B3.2 geeft de verdeling van aankomende en vertrekkende bezoekers per functie in de avondspits. Hierbij is de aanname gemaakt dat de verkeersgeneratie in de avond buiten de avondspits ongeveer 5% van de verkeersgeneratie in de avondspits bedraagt, daarnaast zijn er ook nog vertrekkende bezoekers van een avondcursus bij Trias (ca 30 auto's) die voor verkeersbewegingen zorgen in de avonduren na de spits.

programma	% aankomende bezoekers avondspits	% vertrekkende bezoekers avondspits
bibliotheek	50%	50%
Trias	50%	50%
Welzijn Rijswijk	0%	100%
café/restaurant	50%	50%
gemeente	0%	100%

Tabel B3.2: Verdeling aankomende en vertrekkende bezoekers 'Huis van de Stad'

Tabel B3.3 en tabel 3.4 geven de theoretische verkeersgeneratie voor het toekomstige 'Huis van de Stad' in respectievelijk 2020 en 2023 weer. De gemeente genereert in 2020 nog geen verkeer, omdat deze nog niet gehuisvest is in het 'Huis van de Stad'.

programma	verkeersgeneratie aankomende bezoekers avondspits	verkeersgeneratie vertrekkende bezoekers avondspits
bibliotheek	6,4	6,4
Trias	30	30
Welzijn Rijswijk	0	1,5
café/restaurant	10,0	10,0
gemeente	-	-
totaal avondspits	46,4	47,8
totaal avond buiten spits	2,3	32,4

Tabel B3.3: Verkeersgeneratie avondspits 'Huis van de Stad' 2020

programma	verkeersgeneratie aankomende bezoekers avondspits	verkeersgeneratie vertrekkende bezoekers avondspits
bibliotheek	6,4	6,4
Trias	30	30
Welzijn Rijswijk	0	1,5
café/restaurant	10,0	10,0
gemeente	0	42,4
totaal	46,4	90,3
totaal avond buiten spits	2,3	4,5

Tabel B3.4: Verkeersgeneratie avondspits 'Huis van de Stad' 2023