

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0)570 666 222
F +31 (0)570 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

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'

Datum 7 november 2017
Kenmerk RSK059/Rtk/0385.02
Eerste versie 2 november 2017

1 Inleiding

De gemeente Rijswijk is voornemens om het oude gemeentehuis aan de Generaal Spoorlaan te herontwikkelen tot 'Huis van de Stad'. Dit betekent dat een aantal maatschappelijke instellingen hun intrek zullen nemen in 2020 en dat vanaf 2023 de gemeentelijke organisatie daaraan wordt toegevoegd. Daarnaast wordt gedacht aan horeca in het pand. De parkeerdruk rondom het oude gemeentehuis 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 2016 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 uur) 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 (toekomstig versmalde) Generaal Spoorlaan. De Generaal Spoorlaan wordt in 2018 heringericht. Het profiel van de weg wordt versmald tot twee enkelstrooksrijbanen. Uit de afwikkelingsstudie die Goudappel Coffeng BV heeft uitgevoerd voor de gemeente Rijswijk, is gebleken dat dit wegprofiel het toekomstige maatgevende verkeersaanbod (avondspits 2030) kan afwickelen. De vraag is of de ontwikkeling van het 'Huis van de Stad', nog aanvullende aanpassingen aan de buitenruimte of de infrastructuur/ parkeerplaatsen vergt.

De gemeente Rijswijk heeft aan Goudappel Coffeng gevraagd een haalbaarheidsstudie uit te voeren voor de ontwikkeling van het 'Huis van de Stad', betreffende het parkeren en de verkeersafwikkeling. Hiertoe zijn twee parkeeronderzoeken uitgevoerd om de

huidige parkeerdruk in het gebied rondom de schouwburg en toekomstige 'Huis van de Stad' te meten. In 2015 heeft de gemeente Rijswijk een parkeeronderzoek uitgevoerd in het onderzoeksgebied. De verwachting is dat deze resultaten niet meer representatief zijn na de wijziging in vergunninghoudergebied van de gemeente Den Haag, overloop naar parkeerlocaties in Rijswijk en invoering van betaald parkeren. De belangrijkste resultaten van de haalbaarheidsstudie, inclusief het parkeeronderzoek worden besproken in voorliggende notitie.

Leeswijzer

Om de haalbaarheidsstudie voor het 'Huis van de Stad' uit te voeren is een theoretische parkeerbalans opgesteld, waarbij de parkeervraag wordt afgezet tegen het parkeeraanbod aan de hand van de gemeentelijke parkeernormering, aanwezigheidspercentages en het functieprogramma. Dit is zowel gedaan voor de situatie in 2020, met de maatschappelijke functies, als de situatie in 2023 waarbij de gemeentelijke organisatie ook naar het 'Huis van de Stad' verhuist. Daarnaast zijn zowel in maart als in september parkeertellingen uitgevoerd in de omgeving van de toekomstige ontwikkellocatie op zowel een werkdagmiddag als in de avondsituatie (inclusief theatervoorstelling). De resultaten van de praktijksituatie zijn vergeleken met de theoretische situatie om de haalbaarheid van de ontwikkeling te toetsen.

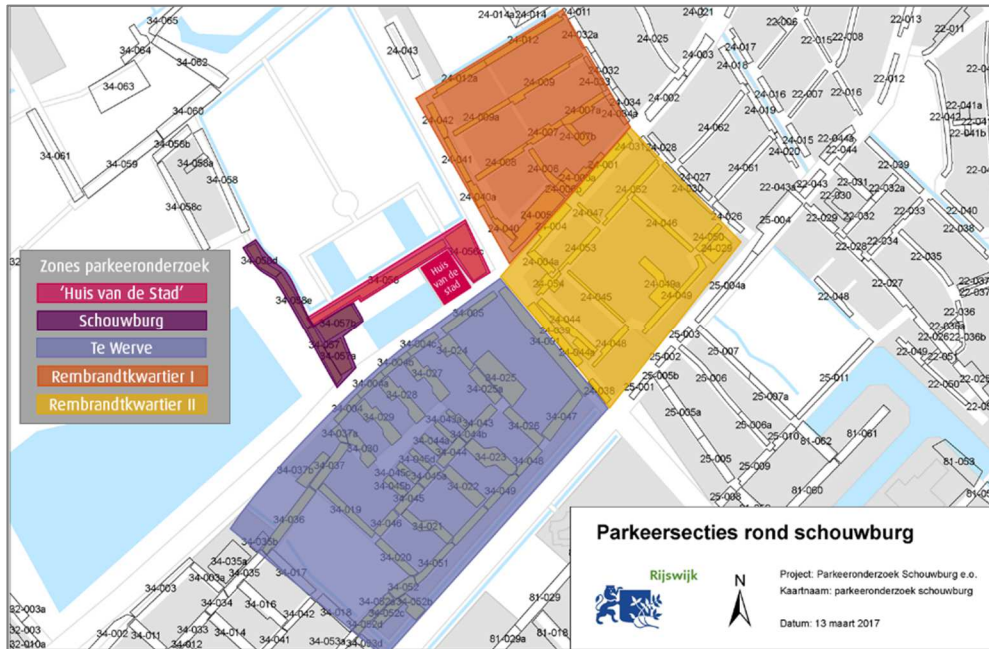
Vervolgens is ook de verkeersafwikkeling in beschouwing genomen. Hierbij is gebruik gemaakt van het microsimulatiemodel dat ook is gebruikt voor de afwikkelingsstudie naar de versmalling van de Generaal Spoorlaan ('Simulatiestudie versmalling Generaal Spoorlaan', Goudappel Coffeng, d.d. 2 december 2016, met kenmerk RSK051/Bsm/0367.01). Met dit model is de situatie in 2020 en 2023 gesimuleerd.

2 Parkeren

De uitgangspunten om de theoretische parkeervraag voor het 'Huis van de Stad' te berekenen en de volledige resultaten zijn weergegeven in bijlage 1. De aanpak en de resultaten van de parkeeronderzoeken zijn weergegeven in bijlage 2. De belangrijkste resultaten van de parkeerbalans voor 2020 (maatschappelijke functies) en 2023 (inclusief gemeente), inclusief haalbaarheid in relatie tot de praktijksituatie worden hier gepresenteerd.

2.1 Theoretische parkeervraag

De theoretische parkeervraag en parkeerbalans zijn opgesteld voor de zone 'Huis van de Stad'. In figuur 2.1 is de zone gevisualiseerd (roze arcering). Het parkeeraanbod bij het 'Huis van de Stad' is momenteel 128 parkeerplaatsen. In 2020 is het maatgevende moment de koopavond, met een parkeervraag van 56 parkeerplaatsen. Op dat moment bestaat een overschot van 72 parkeerplaatsen. In 2023 is het maatgevende moment de werkdagmiddag met een parkeervraag van 150 parkeerplaatsen. Hierdoor ontstaat een tekort van 22 parkeerplaatsen in de zone 'Huis van de Stad' op het maatgevende moment.



Figuur 2.1: Secties en zones parkeeronderzoek

2.2 Toetsing huidige praktijksituatie

Uitgangspunt bij het toetsen of de theoretische parkeervraag kan worden geaccommodeerd in de praktijksituatie is dat het huidige parkeeraanbod niet verandert. Er is geen rekening gehouden met een mogelijke herinrichting van het parkeerterrein van het 'Huis van de Stad' of 'Schouburg' en het mogelijk opheffen van parkeerplaatsen.

Uitgevoerde parkeeronderzoeken

Per 1 september 2017 is betaald parkeren op het stadhuisplein ingevoerd. Dit betekent dat 's avonds tussen 18.00 en 24.00 uur betaald parkeren geldt. Vanaf januari 2018 zal het gehele gebied (inclusief schouburg, Huys Ter Nieuburchlaan en Huys de Wervelaan) betaald parkeren worden. Dit betekent dat vanaf dat moment voor het gehele gebied hetzelfde parkeerregime geldt. Om inzicht te krijgen in de meest actuele parkeersituatie in het gebied rondom het 'Huis van de Stad' is in september 2017 een additioneel parkeeronderzoek uitgevoerd (in navolging van het eerdere parkeeronderzoek in maart 2017). In bijlage 2 zijn de volledige resultaten van beide parkeeronderzoeken opgenomen. Het blijkt dat het aantal parkeerders op het stadhuisplein zowel gedurende de werkdagoverdag als de werkdagavond sterk is afgenomen sinds maart (een verschil van 37 bezette parkeerplaatsen op beide momenten). Uitgangspunt voor het toetsen van de theoretische parkeervraag in de praktijksituatie is het parkeeronderzoek van september 2017.

Het parkeeronderzoek in de secties behorende bij het 'Huis van de Stad' (zie figuur 2.1) levert op dat op een werkdagmiddag 14 parkeerplaatsen bezet zijn, en in de avond-situatie (inclusief theatervoorstelling, waardoor representatief voor zowel werkdagavond als koop/schouwburgavond) 63 parkeerplaatsen bezet zijn. Het verschil met het parkeeronderzoek uit maart 2017 is groot: op beide momenten in september zijn 37 parkeerplaatsen minder bezet dan in maart.

Daarentegen komt het parkeeronderzoek redelijk overeen met de gemeentelijke parkeertelling uit 2015: 17-25 bezette parkeerplaatsen in 2015 ten opzichte van 14 in 2017. De invoering van betaald parkeren in de avonden op het stadhuisplein heeft dus tot gevolg dat de overloop vanuit de gemeente Den Haag (deels) is verdwenen.

Vanwege de huidige aanwezige parkeervraag is getoetst of de toekomstige parkeervraag geacommodeerd kan worden in de zone van het 'Huis van de Stad'. De resultaten zijn te zien in tabel 2.1.

	2020		2023	
	werkdagmiddag	koopavond	werkdagmiddag	koopavond
huidige parkeervraag 2017	14	63	14	63
toekomstige parkeervraag 'Huis van de Stad'	33	56	150	62
parkeeraanbod	128	128	128	128
overschot/tekort	81	9	-36	3

Tabel 2.1: Accommoderen parkeervraag in zone 'Huis van de Stad'

In 2020 bestaat op het maatgevende moment (koop/schouwburg-avond) een overschot van 9 parkeerplaatsen. De parkeervraag kan dan geacommodeerd worden in de zone 'Huis van de Stad'. In 2023 ontstaat echter op de werkdagmiddag een tekort van 36 parkeerplaatsen. De parkeervraag kan dan niet geacommodeerd worden in de zone 'Huis van de Stad'. De meest logische zone om de parkeervraag in de toekomst op te vangen, is de zone 'Schouwburg' uit figuur 2.1 (paarse arcering). Deze zone is gelegen op acceptabele loopafstand¹ van het 'Huis van de Stad', en biedt hierdoor de mogelijkheid van een structurele oplossing voor het ontstane tekort in 2023.

Het gezamenlijke parkeeraanbod van de zones 'Huis van de Stad' en 'Schouwburg' is 268 parkeerplaatsen. Ook in de zone 'Schouwburg' is momenteel al parkeervraag aanwezig (volgens uit het parkeeronderzoek; zie bijlage 2). Het is de vraag of de huidige plus toekomstige parkeervraag geacommodeerd kunnen worden in de zones van het 'Huis van de Stad' en 'Schouwburg' gezamenlijk. De resultaten zijn te zien in tabel 2.2.

¹ Voor de functie gezondheidszorg en ontspanning is de acceptabele loopafstand ongeveer 100 meter. Voor de functie werken ligt de acceptabele loopafstand tussen de 200 en 800 meter. Zowel het parkeerterrein van de schouwburg als het Hendrik Ravesteijnplein is gelegen op circa 250 meter afstand. Bron: CROW publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie'.

	2020		2023	
	werkdagmiddag	koopavond	werkdagmiddag	koopavond
huidige parkeervraag	31	177	31	177
toekomstige parkeervraag 'Huis van de Stad'	33	56	150	62
parkeeraanbod	268	268	268	268
overschot/tekort	204	35	87	29

Tabel 2.2: Accommoderen parkeervraag in zones 'Huis van de Stad' en 'Schouwburg'

Uit tabel 2.2 blijkt dat op alle momenten genoeg parkeercapaciteit beschikbaar is in de zones 'Huis van de Stad' en 'Schouwburg' gezamenlijk om de toekomstige parkeervraag van het 'Huis van de Stad' op te vangen. Op het maatgevende moment in 2020 (koop-/schouwborgavond) ontstaat een overschot van 35 parkeerplaatsen, op het maatgevende moment in 2023 een overschot van 29 parkeerplaatsen.

Op acceptabele loopafstand van het toekomstige 'Huis van de Stad' is het parkeerterrein Hendrik Ravesteijnplein gelegen. In tabel 2.3 zijn de capaciteit en bezetting gedurende de parkeeronderzoeken uit zowel maart als september 2017 opgenomen. Hieruit blijkt dat in de huidige situatie zowel op werkdagen overdag als gedurende koop-/schouwborgavonden restcapaciteit beschikbaar is. Mocht de situatie daarom vragen, dan kan dit parkeerterrein incidenteel worden ingezet als overloopterrein.

	werkdagoverdag		koopavond	
	maart 2017	september 2017	maart 2017	september 2017
capaciteit	95	95	95	95
bezetting	61	56	36	46
restcapaciteit	34	39	59	49

Tabel 2.3: Mogelijke incidentele restcapaciteit parkeerterrein Hendrik Ravesteijnplein

Wanneer in het ontwerp van de nieuwe weginrichting van de zones 'Huis van de Stad' en 'Schouwburg' meer dan 29 (2023) tot 35 (2020) parkeerplaatsen worden opgeheven, ligt er een opgave om voor de gemeente Rijswijk om deze parkeerplaatsen op een andere locatie te faciliteren. Bij het opheffen van meer parkeerplaatsen dan het berekende overschot kunnen de verdrijvingseffecten naar de omliggende woonwijken optreden. In deze woonwijken is het nu ook al druk (zie resultaten bijlage 2).

Een mogelijkheid om de parkeervraag van het toekomstige 'Huis van de Stad' te accommoderen in de twee zones 'Huis van de Stad' en 'Schouwburg' (na opheffing van meer parkeerplaatsen dan het huidige overschot) is om ervoor te zorgen dat er geen overlap zit in de openingstijden van de functies in het in 'Huis van de Stad' en de voorstellingen in de schouwburg. Het culturele centrum Trias heeft bijvoorbeeld openingstijden tot 20.00 uur 's avonds, terwijl voorstellingen in de schouwburg vaak rond 20.00 uur beginnen. Hierdoor ontstaat een overlap in aanwezige bezoekers en is de totale parkeervraag hoger. Door te zorgen dat geen (of beperkte) overlap bestaat tussen de functies in het 'Huis van de Stad' en de schouwburg daalt de totale parkeervraag.

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 het verkeer dat door het 'Huis van de Stad' wordt gegenereerd, ontsloten wordt via de Huys de Wervelaan. De bestaande inrit van het oude gemeentehuis wordt in dit model afgesloten voor autoverkeer.

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 37 voertuigen. Het aantal voertuigen dat vertrekt in de avondspits is in 2020 ongeveer 40, waarbij dit in 2023 ongeveer 82 voertuigen zullen zijn. In de avond buiten de spits zullen dit maximaal 4 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.

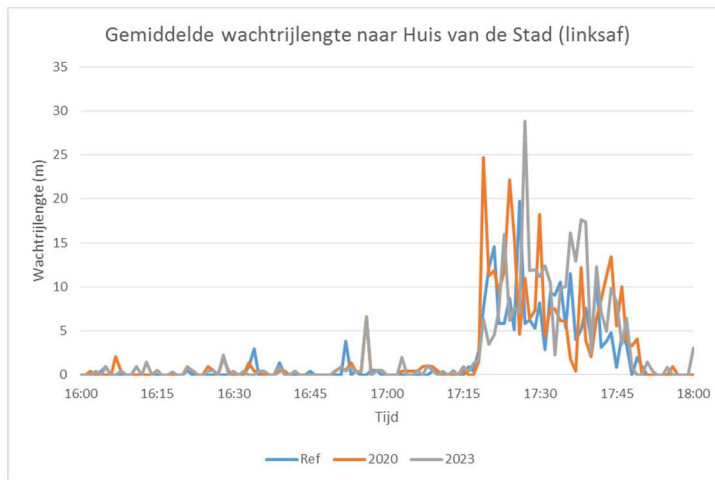
3.2 Simulatieresultaten

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 referentiesituatie.

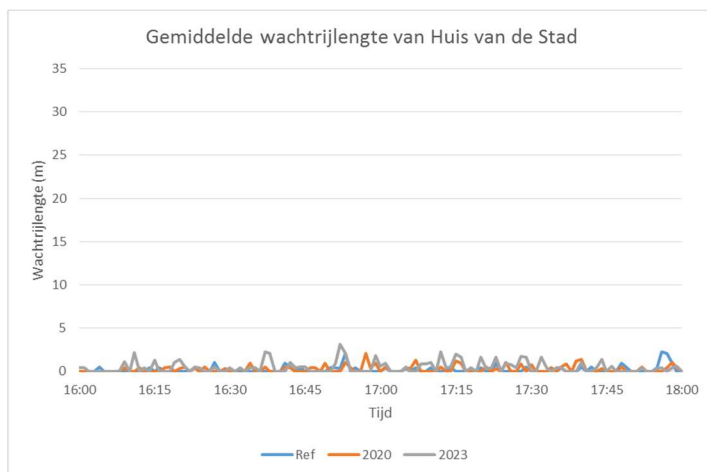


Figuur 3.1: Een kortdurende stagnatie van rechtdoorgaand verkeer op de Generaal Spoorlaan



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

Ook het oprijden op de Generaal Spoorlaan vanaf 'Huis van de Stad' 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.



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 tien simulaties per situatie zijn gedraaid, kan het zijn dat de gemiddelde reistijd (uit tien simulaties) 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 'Ontwerp-wijzer Fietsverkeer'. Voor de functies die niet zijn opgenomen in CROW-publicatie 230, is gebruik gemaakt van de fietsparkeerkcijfers uit CROW-publicatie 317. 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 tot 5 fiets ppl. per 100 m ² bvo	CROW-publicatie 317
Trias*	museum	0,5 tot 1,4 fiets ppl. per 100 m ² bvo	CROW-publicatie 317
welzijn Rijswijk	kantoor met baliefunctie	2 tot 4 fiets ppl. per balie	CROW-publicatie 230
sociaal wijkteam oost	kantoor met baliefunctie	2 tot 4 fiets ppl. per balie	CROW-publicatie 230
café/restaurant**	<i>genereert geen eigen fietsparkeervraag – volledig ondersteunende functie</i>		
gemeente	kantoor zonder baliefunctie	1 tot 3 fiets ppl. per 100 m ² bvo	CROW-publicatie 230

* Bij de auto-parkeervraagberekening is de gehanteerde functie voor Trias 'cultureel centrum/wijkgebouw' uit CROW-publicatie 182. Deze functie is niet opgenomen in de publicaties 217 en 230. Voor de fietsparkeerkcijfers wordt daarom de functie museum gehanteerd.

** 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 volledig ondersteunende functie van de horeca ruimte voor het 'Huis van de Stad' en de schouwburg. Hierdoor zal het café/restaurant geen eigen fietsparkeervraag genereren.

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 kcijfers 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	1.527 m ² bvo	31	76
Trias	2.043 m ² bvo	10	29
welzijn Rijswijk*	104 m ² bvo	2	4
sociaal wijkteam oost**	214 m ² bvo	8	16
café/restaurant	726 m ² bvo	<i>genereert geen eigen fietsparkeervraag</i>	
gemeente	7.746 m ² bvo	77	232
totaal		128	357

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

** Sociaal wijkteam oost beschikt over vier spreekkamers, die ieder als één balie worden gezien.

Tabel 4.2: Bandbreedten fietsparkeervraag 'Huis van de Stad'

5 Conclusies/advies

Rekening houdend met de huidige parkeervraag in de zone 'Huis van de Stad' (figuur 2.1) kan in 2020 op alle momenten de parkeervraag in de zone worden geacommodeerd. In 2023 ontstaat echter een tekort van 36 parkeerplaatsen op de werkdagmiddag. Wanneer ook de zone 'Schouwburg' in beschouwing wordt meegenomen, is voldoende parkeeraanbod beschikbaar om de huidige en toekomstige parkeervraag volledig te accommoderen. Op het maatgevende moment (koop-/schouwburgavond) bestaat een overschot van 29 tot 35 parkeerplaatsen in de gebieden.

In de haalbaarheidsstudie is uitgegaan van handhaving van het huidige parkeeraanbod in de zones 'Huis van de Stad' en 'Schouwburg'. Wanneer echter door herinrichting parkeerplaatsen worden opgeheven en in plaats van een overschot een tekort ontstaat, zullen verdrijvingseffecten naar de woonwijken optreden. Hierbij dient rekening te worden gehouden met het feit dat het nu ook al druk is in deze woonwijken. Om zoekverkeer te voorkomen en de woonwijken niet extra te belasten, bestaat in die situatie een opgave voor het elders faciliteren van deze parkeerplaatsen.

In de huidige situatie is er op het parkeerterrein Hendrik Ravesteijnplein zowel op werkdagen overdag als op koop-/schouwburgavonden een restcapaciteit van minimaal 34 parkeerplaatsen.

Een andere mogelijkheid is zorgen dat geen overlap bestaat in de openingstijden van de functies in het 'Huis van de Stad' en voorstellingen in de schouwburg. Door het scheiden van de openingstijden van bijvoorbeeld cultureel centrum Trias met de voorstellingen in de schouwburg daalt de totale parkeervraag. Hierdoor is minder parkeeraanbod benodigd om de volledige parkeervraag te accommoderen.

Het extra verkeersaanbod als gevolg 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' om extra zoekverkeer te voorkomen.

De bandbreedte van het aantal benodigde fietsparkeerplaatsen bij het 'Huis van de Stad' is erg groot. De gehanteerde kencijfers kennen een brede spreiding en zijn afhankelijk van onder andere het type bezoekers aan de functie, 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. De maximale schatting betreft circa 360 benodigde fietsparkeerplaatsen.

Bijlage 1 Uitgangspunten theoretische parkeerbalans

Functieprogramma

In het toekomstige 'Huis van de Stad' zullen enkele maatschappelijke instellingen worden gehuisvest vanaf 2020, inclusief een horecagelegenheid. Daarnaast wordt er vanaf 2023 de gemeentelijke organisatie aan toegevoegd. In tabel B1.1 is het functieprogramma gepresenteerd. De huidige beschikbare capaciteit op de parkeerterreinen rondom het 'Huis van de Stad' en de schouwburg is 128 parkeerplaatsen².

programma	omvang
bibliotheek	1.527 m ² bvo
Trias	2.043 m ² bvo
welzijn Rijswijk	104 m ² bvo
sociaal wijkteam oost	214 m ² bvo
café/restaurant	726 m ² bvo
gemeente (vanaf 2023)	7.746 m ² bvo

Tabel B1.1: Functieprogramma 'Huis van de Stad' inclusief Rijswijkse schouwburg

Gemeentelijke parkeernormen

De gemeente Rijswijk heeft haar parkeernormen vastgelegd in haar Nota Parkeernormen³. Voor wonen en werken heeft de gemeente haar parkeernormen aangepast, voor de overige parkeernormen wordt gebruik gemaakt van de meest recente kencijfers van CROW, opgenomen in de ASVV 2012⁴. 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.

Voor de ruimte voor Trias in het 'Huis van de Stad' is geen passende functie opgenomen in het ASVV 2012. In het ASVV 2004⁵ is hiervoor wel een passende functie opgenomen: 'cultureel centrum/wijkgebouw'. Voor de berekening van de parkeervraag van het 'Huis van de Stad' is gerekend met de parkeernormen gehanteerd in ASVV 2004 behorende bij de functie 'cultureel centrum/wijkgebouw'. Daarnaast is voor Welzijn Rijswijk en Sociaal Wijkteam Oost gekozen voor de functie kantoor met baliefunctie, die in het ASVV onder de functie 'commerciële dienstverlening' valt, waaraan de gemeente Rijswijk eigen parkeernormen aan heeft toegekend. De gehanteerde parkeernormen voor de functies binnen het 'Huis van de Stad' zijn te zien in tabel B1.2.

² De beschikbare capaciteit is gebaseerd op de secties 34-056 en 34-056c uit de parkeerdruk meting rondom de schouwburg van de gemeente Rijswijk in november en december 2015.

³ Nota parkeernormen gemeente Rijswijk, Gemeente Rijswijk, vastgesteld op 8 februari 2011.

⁴ ASVV 2012, Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom, 2012.

⁵ ASVV 2004, Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom, 2004.

programma	functie conform gem. beleid	eenheid	parkeernorm
bibliotheek	bibliotheek	per 100 m ² bvo	0,85
Trias	cultureel centrum/wijkgebouw	per 100 m ² bvo	2
Welzijn Rijswijk	kantoor met baliefunctie (commerciële dienstverlening)	per 100 m ² bvo	2,5
Sociaal Wijkteam Oost	kantoor met baliefunctie (commerciële dienstverlening)	per 100 m ² bvo	2,5
café/restaurant ¹	<i> genereert geen eigen parkeervraag - volledig ondersteunende functie</i>		
gemeente	kantoor	per 100 m ² bvo	1,5

¹ Het meest recente horecaconcept voor 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 volledig ondersteunende functie van de horecaruimte voor het 'Huis van de Stad' en de reeds bestaande schouwburg. De verwachting is daarom dat het café niet zelfstandig functioneert. Hierdoor genereert deze functie geen eigen parkeervraag, en wordt geen parkeernorm gehanteerd.

Tabel B1.2: Gehanteerde parkeernormen gemeente Rijswijk

Aanwezigheidspercentages

In tabel B1.3 zijn de gehanteerde aanwezigheidspercentages (conform het gemeentelijke parkeerbeleid) gepresenteerd voor de verschillende functies in het toekomstige 'Huis van de Stad'. De aanwezigheidspercentages van Trias op werkdagavond en koopavond worden gehanteerd in verband met overlap in openingstijden met de reeds aanwezige schouwburg. Wanneer Trias minder lang in de avonden geopend is, kunnen de aanwezigheidspercentages naar beneden worden bijgesteld. De functie café/restaurant is niet meegenomen aangezien deze functie volledig ondersteunend is, en geen eigen parkeervraag genereert.

Programma	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Bibliotheek	30%	70%	0% ¹	70%	0%	75%	0%	0%
Trias	10%	40%	100%	100%	0%	60%	0%	0%
welzijn Rijswijk	100%	100%	5%	75%	0%	0%	0%	0%
Sociaal Wijkteam Oost	100%	100%	5%	75%	0%	0%	0%	0%
gemeente	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%

¹ 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.

Tabel B1.3: Gehanteerde aanwezigheidspercentages

Resultaten parkeerbalans 2020

In tabel B1.4 is de theoretische parkeerbalans voor het toekomstige 'Huis van de Stad' in Rijswijk in 2020 weergegeven. De gemeente genereert nog geen parkeervraag, deze is nog niet gehuisvest in het 'Huis van de Stad'. De verschillende momenten van de week zijn weergegeven. Dubbelgebruik tussen parkeerplaatsen is mogelijk.

programma	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
bibliotheek	3,9	9,1	0,0	9,1	0,0	9,7	0,0	0,0
trias	4,1	16,3	40,9	40,9	0,0	24,5	0,0	0,0
welzijn Rijswijk	2,6	2,6	0,1	2,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Sociaal Wijkteam Oost	5,4	5,4	0,3	4,0	0,0	0,0	0,0	0,0
gemeente (vanaf 2023)	0	0	0	0	0	0	0	0
parkeervraag (afgerond)	16	33	41	56	0	34	0	0
parkeeraanbod	128	128	128	128	128	128	128	128
overschot/tekort	112	95	87	72	128	94	128	128

Tabel B1.4: Theoretische parkeerbalans 'Huis van de Stad' 2020

Het maatgevende moment voor de parkeervraag in 2020 is de koopavond. De parkeervraag op dit momenten bedraagt 56 parkeerplaatsen. Het parkeeraanbod rondom het toekomstige 'Huis van de Stad' is 128 parkeerplaatsen⁶. Op het maatgevende moment in 2020 bestaat een theoretisch overschot van 72 parkeerplaatsen.

Resultaten parkeerbalans 2023

In tabel B1.5 is de theoretische parkeerbalans voor het toekomstige 'Huis van de Stad' in Rijswijk weergegeven. Vanaf 2023 zal ook de gemeente zijn gehuisvest binnen de ontwikkeling, waardoor deze ook parkeervraag genereert. De verschillende momenten van de week zijn weergegeven. Dubbelgebruik tussen parkeerplaatsen is mogelijk.

programma	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
bibliotheek	3,9	9,1	0,0	9,1	0,0	9,7	0,0	0,0
trias	4,1	16,3	40,9	40,9	0,0	24,5	0,0	0,0
welzijn Rijswijk	2,6	2,6	0,1	2,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Sociaal Wijkteam Oost	5,4	5,4	0,3	4,0	0,0	0,0	0,0	0,0
gemeente (vanaf 2023)	116,2	116,2	5,8	5,8	0,0	0,0	0,0	0,0
parkeervraag (afgerond)	132	150	47	62	0	34	0	0
parkeeraanbod	128	128	128	128	128	128	128	128
overschot/tekort	-4	-22	81	66	128	94	128	128

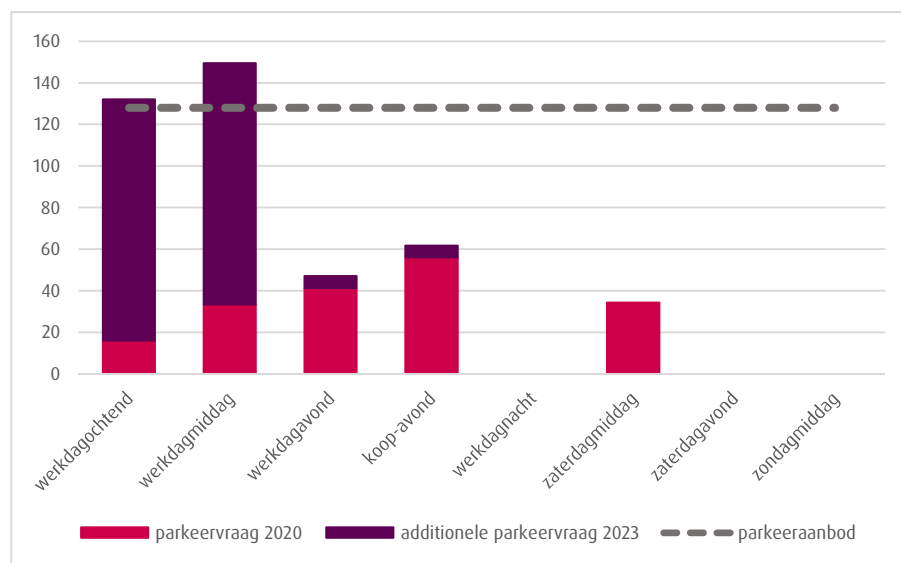
Tabel B1.5: Theoretische parkeerbalans 'Huis van de Stad' 2023

⁶ Het uitgangspunt is dat het huidige parkeeraanbod in de toekomst blijft gehandhaafd.

Het maatgevende moment voor de parkeervraag in 2023 is de werkdagmiddag. De parkeervraag op deze momenten bedraagt 150 parkeerplaatsen. Het parkeeraanbod rondom het toekomstige 'Huis van de Stad' is 128 parkeerplaatsen. Op het maatgevende moment in 2023 bestaat een theoretisch tekort van 22 parkeerplaatsen.

Overzicht

De theoretische berekening van de parkeervraag leidt tot een overschot van 72 parkeerplaatsen op het maatgevende moment in 2020 (koopavond). In 2023 zal ook de gemeente gehuisvest zijn in het 'Huis van de Stad'. Het maatgevende moment voor de parkeervraag wordt dan de werkdagmiddag. Er ontstaat een tekort van 22 parkeerplaatsen. Dit is gevisualiseerd in figuur B1.1 (afgeleid uit de tabellen B1.4 en B1.5). Voor deze resultaten is het uitgangspunt dat het café/restaurant volledig ondersteunend is aan de overige functies in het 'Huis van de Stad' en de schouwburg en daarom geen eigen parkeervraag genereert. Ook is uitgegaan van overlappende openingstijden van Trias met voorstellingen in de schouwburg. Bij een veranderend parkeeraanbod door mogelijke herinrichtingen van bij het 'Huis van de Stad', veranderen ook de berekende overschotten en tekorten.



Figuur B1.1: Theoretische parkeervraag en parkeeraanbod 2020 en 2023

Resultaten parkeeronderzoek

De resultaten van het parkeeronderzoek van 14 en 15 maart, en 19 en 20 september 2017 zijn per gebied weergegeven in de tabellen B2.1 tot en met B2.5. Ook de capaciteit uit het parkeeronderzoek van de gemeente Rijswijk uit 2015 is opgenomen in de tabellen. In de figuren B2.2 tot en met B2.5 is de resulterende parkeerdruk opgenomen per moment van de parkeeronderzoeken.

sectie	straat	van-tot straat	capaciteit	bezetting	bezetting	bezetting	bezetting
			2015	14-mrt (16.00)	15-mrt (20.15)	19-sept (16.00)	20-sept (20.15)
34-056	Huys ter Nieburglaan	-	68	5	46	12	54
34-056c	Huys ter Nieburglaan	parkeerplaats voormalig stadhuis	60	46	54	2	9

Tabel B2.1: Resultaten parkeeronderzoek gebied 'Huis van de Stad'

sectie	straat	van-tot straat	capaciteit	bezetting	bezetting	bezetting	bezetting
			2015	14-mrt (16.00)	15-mrt (20.15)	19-sept (16.00)	20-sept (20.15)
34-057	Huis de Wervelaan	parkeerterrein schouwburg	12	0	6	2	11
34-057a	Huis de Wervelaan	parkeerterrein schouwburg	18	7	16	6	14
34-057b	Huis de Wervelaan	parkeerterrein schouwburg	69	4	67	6	69
34-058d	Park de Werve	te Nieburgh	25	0	18	5	11
34-058e	Park de Werve	te Nieburgh	16	5	7	1	12

Tabel B2.2: Resultaten parkeeronderzoek gebied Schouwburg

sectie	straat	van-tot straat	capaciteit	bezetting	bezetting	bezetting	bezetting
			2015	14-mrt (16.00)	15-mrt (20.15)	19-sept (16.00)	20-sept (20.15)
34-001	Burgemeester Elsenlaan	Gen.Spoorlaan - Karel Doormanln	27	25	27	23	25
34-004	Bous de Jongpark	-	9	7	9	7	8
34-004a	Bous de Jongpark	-	8	7	7	6	8
34-004b	Bous de Jongpark	-	8	6	8	5	8
34-004c	Generaal Spoorlaan	Colijnlaan - Gen.Berenschotlaan	9	8	7	9	9
34-005	Generaal Spoorlaan	Gen.Berenschotlaan - B.Elsenlaan	17	13	17	15	16
34-019	van Vollenhovenlaan	Colijnlaan - Idenburglaan	35	18	30	20	20
34-020	van Vollenhovenlaan	Idenburglaan - K.Doormanln	26	10	13	7	10
34-021	Snouck Hurgronjestr	-	27	16	22	16	19
34-022	Dr. Kruytstraat	-	33	23	28	12	31
34-023	Pater van Lithstraat	-	42	21	31	22	37

sectie	straat	van-tot straat	capaciteit	bezetting	bezetting	bezetting	bezetting
			2015	14-mrt (16.00)	15-mrt (20.15)	19-sept (16.00)	20-sept (20.15)
34-024	Generaal Berenschotlaan	Gen.Spoorlaan - Idenburgln	19	13	18	12	15
34-025	Generaal Berenschotlaan	Berenschotlus	44	34	43	30	45
34-025a	Generaal Berenschotlaan	Berenschotlus	19	7	10	8	15
34-026	Generaal Berenschotlaan	Idenburglaan - K.Doormanln	27	11	23	14	24
34-027	Junghuhnstraat	-	12	6	16	15	18
34-028	van Stein Callenfelsstraat	-	15	13	14	10	15
34-029	Dr. N. Adrianistraat	-	15	10	14	11	14
34-030	Mr. D. Fockstraat	-	9	7	8	8	8
34-036	Dr. H. Colijnlaan	Gen.Swartln - v Vollenhoven	37	4	16	9	19
34-037	Dr. H. Colijnlaan	v Vollenhoven - Gen.Spoorln	24	13	22	6	24
34-037a	Dr. H. Colijnlaan	v Vollenhoven - Gen.Spoorln	8	5	8	6	7
34-037b	Dr. H. Colijnlaan	v Vollenhoven - Gen.Spoorln	20	7	22	12	13
34-043 & 34- 044 & 34-045 & 34- 045a & 34-046	Idenburglaan	Snouk Hurgonjestr - v.Vollenhovenln	93	43	68	46	63
34-043a	Idenburglaan	Gen.Berenschotlaan - P.van Lithstr	7	2	2	5	
34-044a	Idenburglaan	P.van Lithstr - dr.Kruytstr	6	5	6	6	
34-044b	Idenburglaan	P.van Lithstr - dr.Kruytstr	4	2	3	3	
34-045b	Idenburglaan	dr.Kruytstr - Snouck Hurgonjestr	6	3	2	1	
34-045c	Idenburglaan	dr.Kruytstr - Snouck Hurgonjestr	6	4	5	1	
34-045d	Idenburglaan	dr.Kruytstr - Snouck Hurgonjestr	5	0	3	0	
34-047	Karel Doormanlaan	B.Elsenlaan - Gen.Berenschotln	41	32	38	30	37
34-048	Karel Doormanlaan	Gen.Berenschot - v Lithstraat	16	9	15	10	14
34-049	Karel Doormanlaan	v Lithstraat - Kruytstraat	20	7	11	8	11
34-050	Karel Doormanlaan	Kruytstr - Snouck Hurgonjestr	24	16	16	14	18
34-051	Karel Doormanlaan	Sn.Hurgonje - v Vollenhovenln	22	12	15	17	14
34-052 & 34-052a & 34- 052d	Karel Doormanlaan	v Vollenhovenstr - gen.swartlaan	43	24	11	9	7
34-052b & 34- 052c	Karel Doormanlaan (eigen terrein)	v Vollenhovenstr - gen.swartlaan	32	17	10	9	0

Tabel B2.3: Resultaten parkeeronderzoek gebied Te Werve

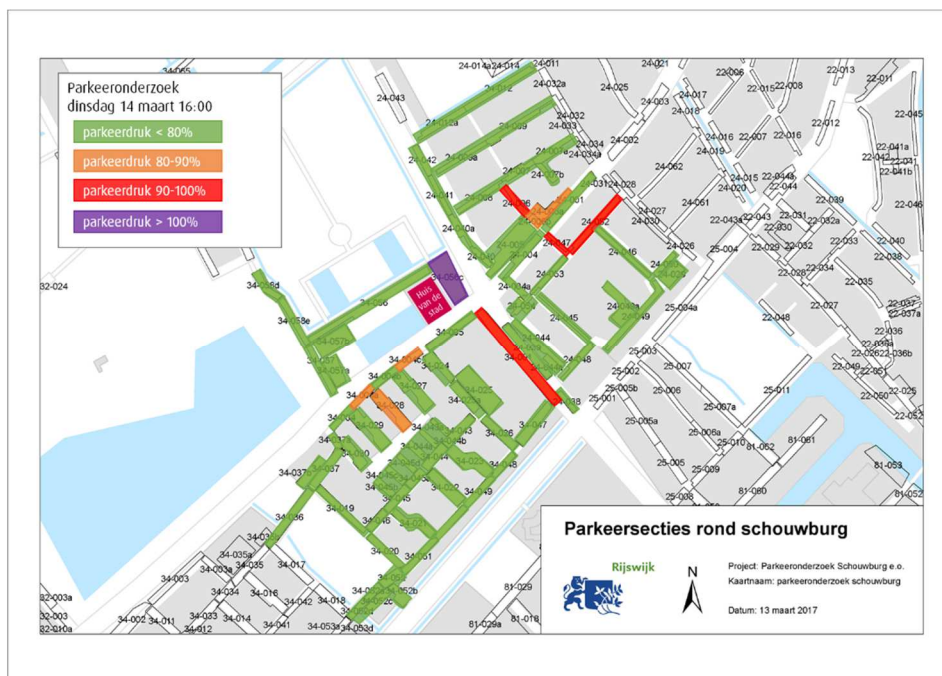
sectie	straat	van-tot straat	capaciteit	bezetting	bezetting	bezetting	bezetting
			2015	14-mrt (16.00)	15-mrt (20.15)	19-sept (16.00)	20-sept (20.15)
24-005	Ravesteijnplein	parkeerterrein	95	61	36	56	46
24-006	Jan Tooroplaan	v Dijkklaan - Lindelaan	6	6	2	4	6
24-006a & 24-006b	Jan Tooroplaan	v Dijkklaan - Lindelaan	30	26	25	23	22
24-007	van Dijkklaan	J.Israelslaan - J.Tooroplaan	18	13	15	8	14
24-007a	van Dijkklaan	J.Israelslaan - J.Tooroplaan	28	20	29	15	26
24-007b	van Dijkklaan	J.Israelslaan - J.Tooroplaan	10	10	9	9	10
24-008	van Dijkklaan	J.Tooroplaan - B.Elsenlaan	26	11	20	14	16
24-009 & 24-009a	van Ostadelaan	-	62	35	55	32	51
24-012a & 24-012	Frans Halskade	J.Israelslaan - B.Elsenlaan	73	30	58	29	58
24-040	Burgemeester Elsenlaan	Ravesteijnplein - van Dijkklaan	16	11	12	10	12
24-040a	Burgemeester Elsenlaan	Ravesteijnplein - van Dijkklaan	21	12	20	13	19
24-041	Burgemeester Elsenlaan	van Dijkklaan - van Ostadelaan	31	17	16	16	20
24-042	Burgemeester Elsenlaan	van Ostadelaan - Frans Halskade	26	9	15	10	17

Tabel B2.4: Resultaten parkeeronderzoek gebied Rembrandtkwartier I

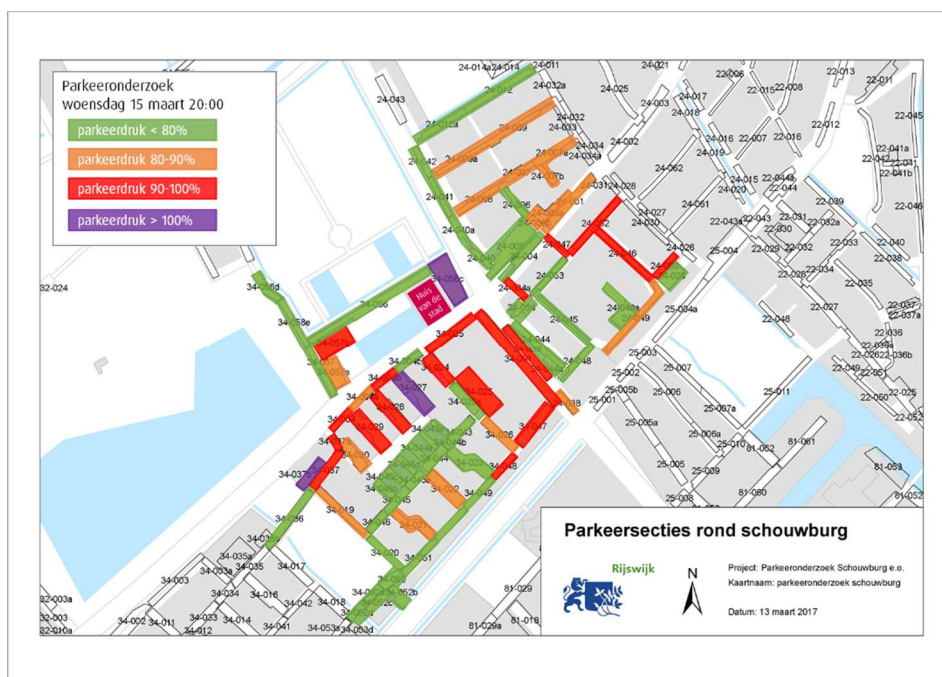
sectie	straat	van-tot straat	capaciteit	bezetting	bezetting	bezetting	bezetting
			2015	14-mrt (16.00)	15-mrt (20.15)	19-sept (16.00)	20-sept (20.15)
24-001	Lindelaan	J.Tooroplaan - J.Israelslaan	35	21	31	25	28
24-004	Ravesteijnplein	B.Elsenlaan - J.Tooroplaan	14	10	9	9	10
24-004a	Ravesteijnplein	B.Elsenlaan - J.Tooroplaan	14	9	14	11	13
24-029	Laantje van Westerbro	Churchillaan - v Offwegenlaan	16	6	11	6	7
24-038	Burgemeester Elsenlaan	Churchillaan - v Offwegenlaan	8	6	7	5	6
24-039	Burgemeester Elsenlaan	v Offwegenlaan - Ravesteijnplein	22	17	20	19	22

sectie	straat	van-tot straat	capaciteit	bezetting	bezetting	bezetting	bezetting
			2015	14-mrt (16.00)	15-mrt (20.15)	19-sept (16.00)	20-sept (20.15)
24-044	Cornelis Suyslaan	-	30	13	19	15	16
24-044a	Cornelis Suyslaan	-	14	4	5	7	10
24-045	Wijnandt van Elststraat	-	17	13	13	12	9
24-046	Daniel Catterwijkstraat	-	34	27	34	26	29
24-047	van Polanenstraat	-	5	5	5	3	5
24-048	Jacob van Offenwegenlaan	C.Suyslaan - w van Elststraat	21	9	16	10	16
24-049	Jacob van Offenwegenlaan	W van Elstln - D. Catterwijkstr	19	12	16	10	14
24-049a	Jacob van Offenwegenlaan	W van Elstln - D. Catterwijkstr	38	17	13	16	16
24-050	Jacob van Offenwegenlaan	D.Catterwijk - J.Israelsln	17	11	17	8	17
24-052	Willem van Rijswijkstraat	D.Catterwijk - J van Polanenstr	30	29	30	28	32
24-053	Willem van Rijswijkstraat	J.van Polanen - W. van Elststr	24	16	19	16	25
24-054	Willem van Rijswijkstraat	W. van Elststr - C. Suysln	8	6	5	4	3

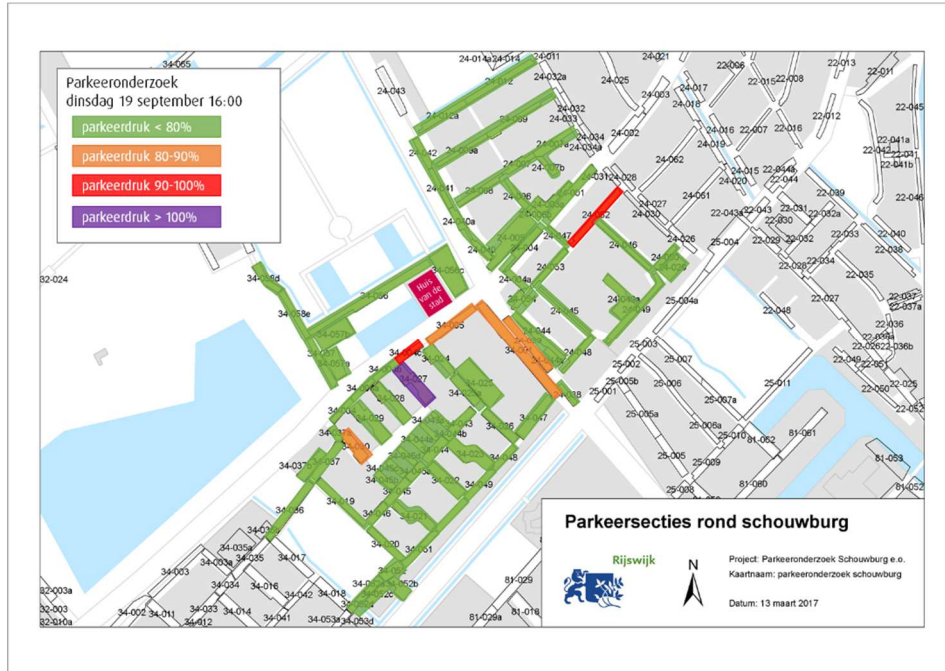
Tabel B2.5: Resultaten parkeeronderzoek gebied Rembrandtkwartier II



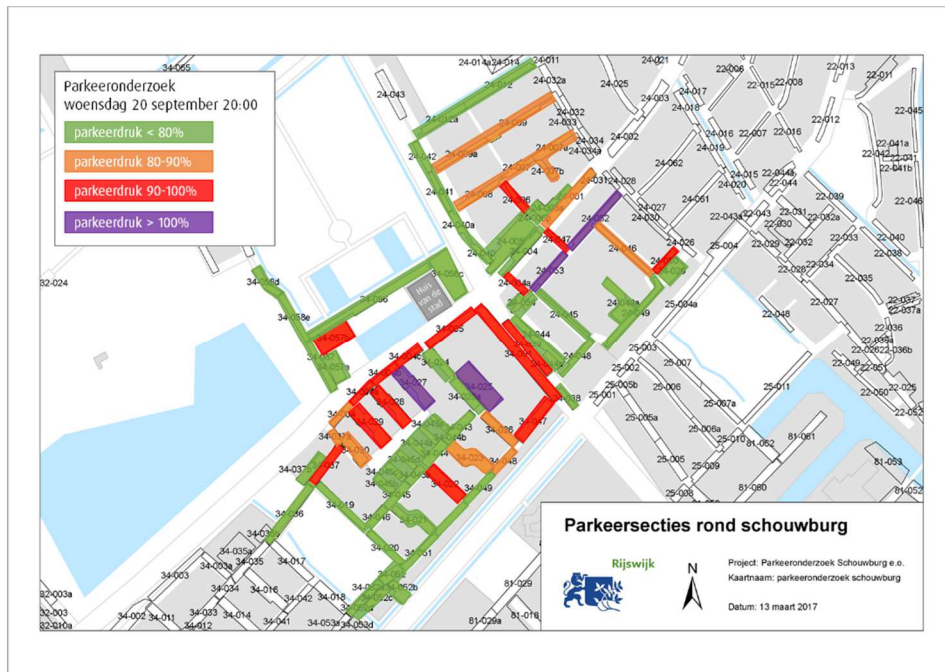
Figuur B2.2: Resulterende parkeerdruk per sectie volgens uit parkeeronderzoek dinsdag 14 maart 16.00 uur



Figuur B2.3: Resulterende parkeerdruk per sectie volgens uit parkeeronderzoek woensdag 15 maart 20.15 uur



Figuur B2.4: Resulterende parkeerdruk per sectie volgend uit parkeersonderzoek dinsdag 19 september 16.00 uur



Figuur B2.5: Resulterende parkeerdruk per sectie volgend uit parkeersonderzoek woensdag 20 september 20.15 uur

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 in-/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 aangeleverd data van de gemeente Rijswijk over de bezoekers en openingstijden van de toekomstige functies in het 'Huis van de Stad'⁷ en de kencijfers van CROW⁸. 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 de middagcursussen aan Trias in de avondspits zal vertrekken, en een gedeelte van de bezoekers voor de avondcursussen zal arriveren. De totaal geschatte verkeersgeneratie is 41 voertuigen in de gehele avondspits. Voor het café/restaurant is een worst-case uitgangspunt gehanteerd: dat deze nog gedeeltelijk zelfstandig functioneert (30%). Het gehanteerde uitgangspunt is 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
Sociaal Wijkteam Oost	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'

⁷ 'Parkeergegevens 'Huis van de Stad'', gemeente Rijswijk.

⁸ 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 keer 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 is.

programma	% aankomende bezoekers	% vertrekkende bezoekers
	avondspits	avondspits
Bibliotheek	50%	50%
Trias	50%	50%
Welzijn Rijswijk	0%	100%
Sociaal Wijkteam Oost	0%	100%
café/restaurant	50%	50%
gemeente	0%	100%

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

De tabellen 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	verkeersgeneratie vertrekkende
	bezoekers avondspits	bezoekers avondspits
bibliotheek	6,2	6,2
Trias	20,5	20,5
Welzijn Rijswijk	0	1,1
Sociaal Wijkteam Oost	0	2,2
café/restaurant	10,0	10,0
gemeente	-	-
totaal avondspits	36,6	39,9
totaal avond buiten spits	1,8	2,0

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

programma	verkeersgeneratie aankomende bezoekers avondspits	verkeersgeneratie vertrekkende bezoekers avondspits
bibliotheek	6,2	6,2
Trias	20,5	20,5
Welzijn Rijswijk	0	1,1
Sociaal Wijkteam Oost	0	2,2
café/restaurant	10,0	10,0
gemeente	0	41,7
totaal	36,6	81,6
totaal avond buiten spits	1,8	4,1

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