

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

Den Haag
 Anna van Buerenplein 46
 2595 DA Den Haag
 Leeuwarden
 F. HaverSchmidtwei 2
 8914 BC Leeuwarden

Eindhoven
 Emmasingel 15
 5611 AZ Eindhoven
 Amsterdam
 De Ruyterkade 143
 1011 AC Amsterdam

Binckhorsthoof Ontwikkeling BV

Verkeer en Binck City Park

Datum 6 mei 2021
 Kenmerk 004514.20190612.N1.27
 Auteur 5.1.2.e

1 Verkeer en Binck City Park

Binckhorsthoof Ontwikkeling BV wil de locatie Binck City Park ontwikkelen langs de Binckhorstlaan op de locatie van een voormalig kantoor van het Ministerie van Defensie tussen de Uranusstraat en het kasteel De Binckhorst. Aan de orde is de eerste fase van deze locatie; de volgende fasen worden later ontwikkeld.

1.1 Beoogde omvang van de ontwikkeling

In tabel 1.1 is de beoogde omvang van de ontwikkeling Binck City Park opgenomen. In totaal betreft het 896 wooneenheden, bestaande uit 197 eenheden voor studenten-huisvesting en 695 overige wooneenheden. Daarnaast is er nog ruimte voor detailhandel (852 m² bvo verkoopoppervlakte en 128 m² opslagruimte) in kleinere eenheden.

	Blok 1	Blok 2	Blok 3	Blok 4	BCP totaal
Studenten	0	0	197	0	197
kleiner dan 70 m ² app	188	152	79	49	468
70-100 m ² app	125	46	20	38	229
100-160 m ² app	0	0	0	2	2
TOTAAL	313	198	296	89	896

Tabel 1.1: Omvang van de ontwikkeling Binck City Park¹

¹ Disclaimer: Voor de woningen wordt hier gewerkt met 'BVO achter de voordeur' dit betekent dat dit overzicht iets af kan wijken van andere.

In het project zijn 232 parkeerplaatsen opgenomen in een aan te leggen parkeergarage. Deze parkeergarage krijgt een openbaar karakter, waar bewoners een parkeerrecht kunnen kopen of huren en bezoekers betalen.

Het tekort aan parkeerplaatsen wordt opgelost in fase 2 van Binck City Park. Eerst op een tijdelijke manier tot de ontwikkeling van fase 2 begin, zie hierbij de tekeningen en toelichting bij de aanvraag Omgevingsvergunning.

Binck City Park wordt gerealiseerd op een deel van het perceel Binckhorstlaan D1, dat tot voor een aantal jaren in gebruik was bij het Ministerie van Defensie als kantoorruimte. Momenteel geldt voor het hele perceel een omgevingsvergunning voor een menging van bedrijfsvoorzieningen voor kleine particuliere ondernemers, de beoefening van kleine kunst, Leisure-achtige doeleinden, horeca en zelfstandig, kleinschalig kantoorgebruik. Binck City Park vervangt 10.000 m² van deze functie.



Figuur 1.1: Locatie van Binck City Park en het kruispunt Rotterdamseweg – Uranusstraat (april 2020)

1.2 Randvoorwaarden gemeente Den Haag

De gemeente Den Haag heeft haar randvoorwaarden neergelegd in het Bestemmingsplan Binckhorst. Voor verkeer en vervoer relevante artikelen zijn 7.2.1 sub i, sub j en sub k en beleidsregel 8 van het omgevingsplan. Artikel 7.2.1 sub i, sub j en sub k bepalen het volgende:

- i. Er wordt in voldoende mate in parkeergelegenheid voorzien.
- j. Er wordt rekening gehouden met het waarborgen van een goede bereikbaarheid van de Binckhorst als geheel voor zowel motorvoertuigen, openbaar vervoer als

langzaam verkeer, met dien verstande dat, specifiek voor het gemotoriseerde verkeer, de doorstroming moet worden gewaarborgd op de kruisingen die de voornaamste entree vormen voor de Binckhorst, te weten de kruisingen:

1. van de Binckhorstlaan met de Maanweg;
 2. van de Binckhorstlaan met de Mercuriusweg;
 3. van de Binckhorstlaan met de Prinses Mariannalaan;
 4. van de Binckhorstlaan met de Supernovaweg en Plutoweg;
 5. van de Regulusweg met de Maanweg, alsmede het geheel van daar gelegen en regeltechnisch gekoppelde kruisingen en aansluitingen, waaronder de op- en afrit van de A12 en de kruising met de Laan van Nieuw Oost Einde.
- k. Er wordt rekening gehouden met een duurzame mobiliteit door een vergroting van het aandeel van de modaliteiten fiets en openbaar vervoer in het geheel aan verplaatsingen van en naar de Binckhorst, dan wel dat met andere vormen van vervoer het autogebruik en/of het gebruik van fossiele brandstoffen wordt beperkt.

Beleidsregel 8 geeft een uitwerking van de in artikel 7.2.1 onder k van het omgevingsplan opgenomen regel. Deze uitwerking luidt als volgt.

“Om invulling te geven aan zowel de duurzaamheidsambities als de bereikbaarheidsambities voor de Binckhorst is een verschuiving van de modal-split van autogebruik naar openbaar vervoer- en fietsgebruik gewenst maar is ook de inzet van schonere vervoermiddelen nodig. Er wordt rekening gehouden met een duurzame mobiliteit als het initiatief bijdraagt aan de mogelijkheid tot het vergroten van het aandeel van de modaliteiten fiets en openbaar vervoer in het geheel aan verplaatsingen van en naar de Binckhorst, dan wel dat door de inzet van andere vormen van vervoer, zoals deelauto's of elektrisch vervoer, het autogebruik en/of het gebruik van fossiele brandstoffen kan worden beperkt, in lijn met de ambities van de Haagse Nota Mobiliteit. Dit kan onder meer worden aangetoond door:

- een door de gemeente goedgekeurde onderbouwing, waarin wordt onderbouwd dat met het initiatief er in 2030 een minimaal 50% groter aantal potentiële reizigers (bewoners, werknemers, bezoekers) op loopafstand van de (beoogde) haltes van het openbaar vervoer ontstaat dan door de ten tijde van de aanvraag fysiek aanwezige functie op die locatie.
- een door de gemeente goedgekeurde onderbouwing, waarin wordt onderbouwd dat met het initiatief er in 2030 een minimaal 50% groter aantal fietsgebruikers ontstaat dan door de ten tijde van de aanvraag fysiek aanwezige functie op die locatie;
- een door de gemeente goedgekeurde onderbouwing dat door de inzet van andere vormen van vervoer het autogebruik in het gehele verkeersaanbod door het initiatief kan worden beperkt tot maximale toename in 2030 van 10% dan door de ten tijde van de aanvraag fysiek aanwezige functie op die locatie;
- een door de gemeente goedgekeurde onderbouwing dat door de inzet van andere vormen van vervoer het gebruik van fossiele brandstoffen in het gehele verkeersaanbod door het initiatief wordt beperkt.”

1.3 Mobiliteitsvisie Binck City Park

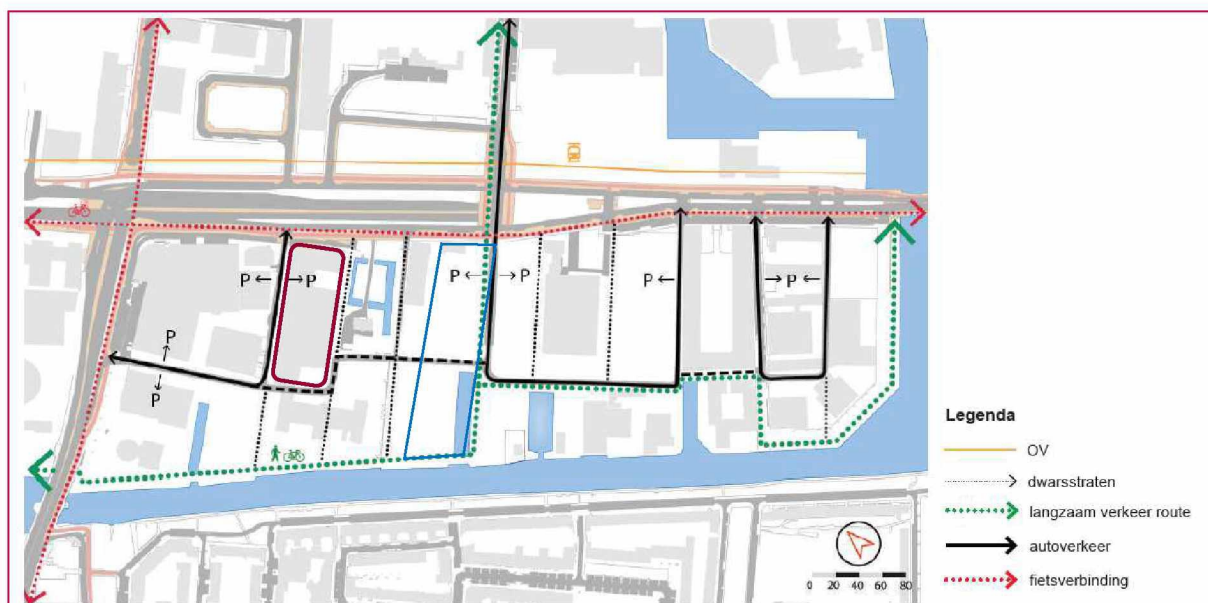
Met Binck City Park wil de ontwikkelaar, Binckhorsthof Ontwikkeling BV, de beoogde mobiliteitstransitie voor de totale Binckhorst bevorderen. Dit betekent voor dit project:

- Zorgen voor een goede ontsluiting voor fiets en openbaar vervoer.
- Voorzieningen voor het opladen van auto's, zodat het elektrisch rijden wordt gefaciliteerd.
- Het minder voor de hand maken van het gebruik van de auto, zodat wij de mobiliteitstransitie ondersteunen en drukke straten en kruispunten niet verder belasten.
- Zorgen voor een goede logistiek: aan- en afvoer van goederen, afvoer van vuilnis, opstelplaatsen voor 'werkauto's' en hulpdiensten.
- Bewoners en detailhandel, die zich vestigen in Binck City Park, weten dat dit een ontwikkeling is waar men zich richt op een mobiliteitstransitie en bijvoorbeeld de beschikbaarheid van parkeerplaatsen beperkt is. Dit wordt uitgedragen in alle publicaties over het project.
- De inzet van deelauto's. Hiertoe wordt voor dit project een langjarige overeenkomst gesloten met een deelauto exploitant.

De mobiliteitsmaatregelen worden in de volgende hoofdstukken verder uitgewerkt.

2 Ontsluiting van Binck City Park

In figuur 2.1 is de ligging van Binck City Park (fase 1) en de verkeersstructuur opgenomen.



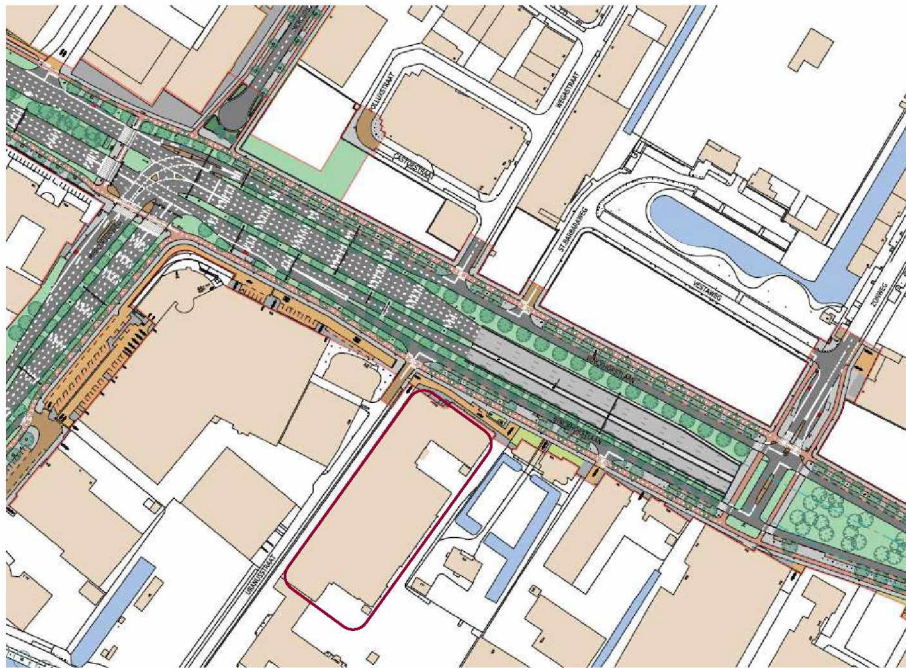
Figuur 2.1: De verkeersstructuur rond Binck City Park (bron: stedenbouwkundig Plan Trekvlizetzone, 2016)

2.1 Huidige ontsluiting

De huidige ontsluiting van de locatie van Binck City Park is als volgt:

Auto

Binck City Park ligt aan de Binckhorstlaan (Parallelweg) en de Uranusstraat, zie figuur 1.1. De Binckhorstlaan en aansluitend daarop de Rotterdamsebaan/Victorie Boogiewoogie tunnel zijn recent heringericht en aangelegd. De Binckhorstlaan heeft een éénrichting parallelstructuur waarmee de aanliggende locaties worden ontsloten met aan beide zijden een tweerichtingen fietspad. Ter hoogte van de locatie van Binck City Park daalt de Binckhorstlaan om als Rotterdamsebaan ondergronds richting het zuiden te gaan.



Figuur 2.2: Inrichting Binckhorstlaan en ligging van de locatie Binck City Park

Openbaar vervoer

De afstand van Binck City Park tot de knooppunten van openbaar vervoer is:

- Station Den Haag Holland Spoor: 1,4 km.
- Station Voorburg: 2,1 km.
- Station Den Haag Centraal: 2,2 km.

Daarmee ligt Binck City Park op de rand of buiten het invloedsgebied van deze knooppunten (tot 1,5 km).

Momenteel wordt de locatie ontsloten door de buslijnen 26 (Voorburg Station – Hollands Spoor – Kijkduin) en 28 (Voorburg Station – Centraal – Zuiderstrand).

lijn en richting	ochtendspits	daluren	avondspits	avond
26 Voorburg	12	4	4	4
26 HS - Kijkduin	4	4	8	4
28 Voorburg	4	4	4	4
28 CS - Zuiderstrand	4	4	4	4

Tabel 2.1: Frequenties buslijnen 26 en 28 op werkdagen (bron: dienstregeling HTM 2019)

De loopafstand tot de halte van lijn 26 en 28 is 1 à 2 minuten (100 tot 200 m).

Fiets

De route langs de Binckhorstlaan is een belangrijke fietsroute in de Haagse Regio. Binck City Park sluit hier direct op aan.

2.2 CID-Binckhorst

De visie op de ontsluiting van het gebied is neergelegd in de plannen voor Central Innovation District (CID)-Binckhorst. Met deze plannen wil de gemeente Den Haag voorzien in de grote vraag naar woningen en bedrijfsruimte. Het voornemen is om hier tot 2040 in totaal 23.300 woningen en 30.000 arbeidsplaatsen te realiseren door een binnenstedelijke verdichting. Binck City Park is een van de eerste plannen binnen het deelgebied Trekvlietzone. De opgaven (zie MIRT-verkenning CID-Binckhorst) voor het gebied zijn:

- Stadsentree met regionale oriëntatie.
- Economische factor van betekenis.
- Uitdagend en karakteristiek woongebied.
- Proeftuin voor verduurzaming en vergroening.

Met de realisatie van de Rotterdamsebaan staat de autobereikbaarheid van deze locatie op een hoog niveau. Echter om te komen tot een duurzaam bereikbaar stedelijk gebied zijn er verbeteringen in de structuur voor het openbaar vervoer en de fiets nodig. Daarbij is sprake van een wederzijdse afhankelijkheid: zonder projecten als Binck City Park kan met name de OV-ontsluiting niet op een goed niveau worden gebracht, maar zonder een goede duurzame ontsluiting kunnen projecten als Binck City Park niet op een duurzame wijze functioneren. Voor het realiseren van de noodzakelijke schaa sprong voor openbaar vervoer en fiets zijn naast Binck City Park ook meer van dergelijke projecten in het gebied nodig. De regels van het omgevingsplan zijn hierop ingericht en met de ontwikkeling van Binck City Park en de andere locaties en ontwikkelingen op de Binckhorst worden reizigers gegenereerd, waardoor gewenste kwaliteitssprong van het OV mogelijk wordt.

2.2.1 MIRT-verkenning CID-Binckhorst

Om na te gaan op welke wijze openbaar vervoer en fiets het beste verbeterd kunnen worden heeft de gemeente, samen met regiopartners, de MIRT-verkenning CID-Binckhorst op- en vastgesteld (2018). Daarbij is geconcludeerd dat een adaptieve aanpak nodig is: CID-Binckhorst zal zich geleidelijk ontwikkelen en daarbij hoort ook een geleidelijke ontwikkeling van het duurzame vervoerssysteem.

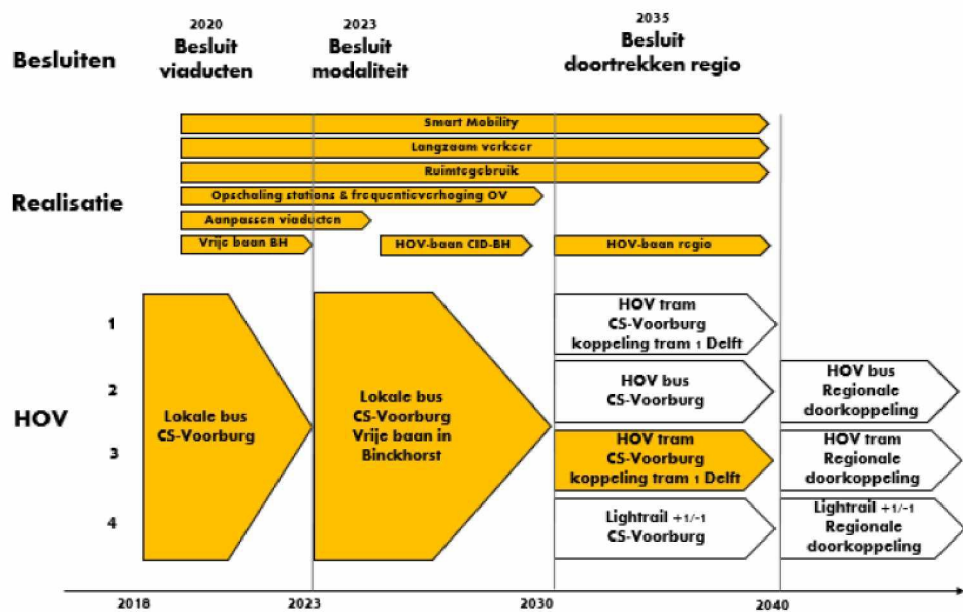
In de pre-verkenning is de keuze gevallen op het zogenaamde 'Straatsburg-model', waarbij een HOV-tram Den Haag Centraal ⇌ Voorburg wordt aangelegd met een koppeling naar Delft. Deze tram volgt dan het tracé via de Binckhorstlaan.

De adaptieve aanpak betekent de volgende stappen voor de ontsluiting van CID-Binckhorst:

1. Lokale buslijn Den Haag-centraal ⇌ Voorburg. Momenteel heeft lijn 28 deze functie. Het ligt voor de hand de frequentie hiervan te verhogen.

- 2. De lokale buslijn krijgt een vrije busbaan in de Binckhorst.
- 3. De bus wordt omgebouwd tot tram en er wordt een regionale koppeling gemaakt richting Delft.
- 4. Verdere doorkoppelingen worden gerealiseerd, bijvoorbeeld richting Zoetermeer en Leidschendam.

Schematisch betekent dit:

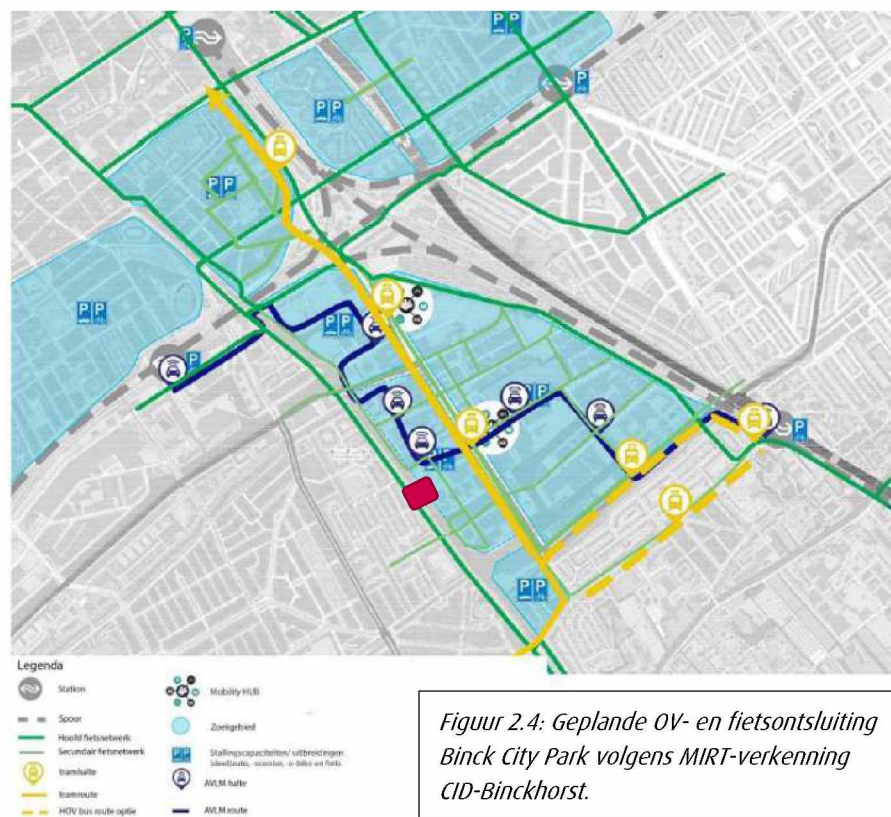


Figuur 2.3: Onderdelen en fasering van het basisalternatief Straatsburg (in geel)

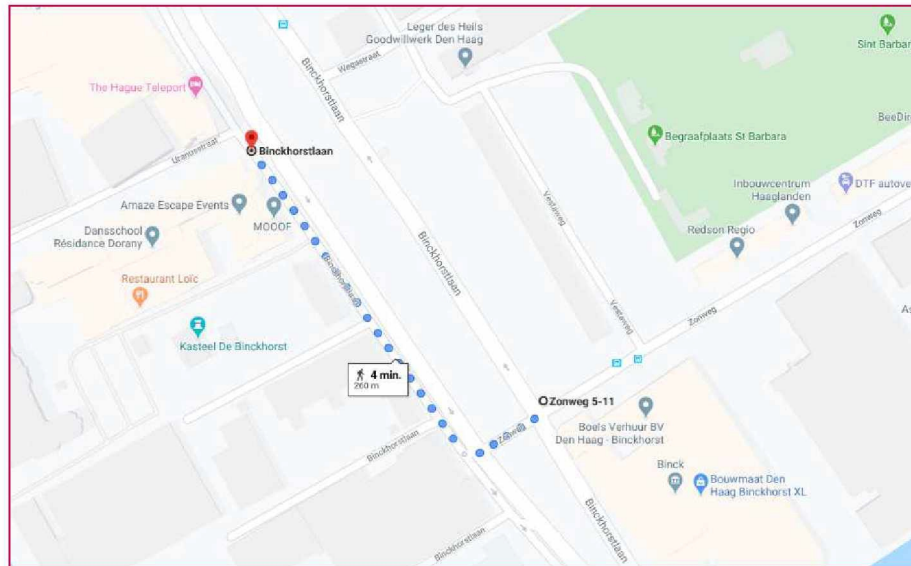
In aanvulling op de doorgaande bus en tram via de Binckhorstlaan is een geautomatiseerde people-mover gepland tussen Voorburg en Hollands Spoor. Deze heeft een ontsluitende functie en stopt vlakbij Binck City Park. Het is conform de MIRT-verkenning dus mogelijk dat een bus deze functie/route eerst overneemt voordat een people-mover gerealiseerd wordt.

Het tracé voor zowel de bus als de tram is gepland via de Binckhorstlaan, aan de noord-oostzijde. Momenteel is de loopafstand tussen de locatie van Binck City Park en de bushalte 1 tot 2 minuten (100 tot 200 m). Bij het opschalen van het OV naar HOV-bus en sneltram neemt de halteafstand toe. Haltes zijn gepland ter hoogte van de Zonweg en noordelijk van de Mercuriusweg. OV-reizigers van/naar Binck City Park moeten de Binckhorstlaan oversteken. Daarbij ligt de halte Zonweg voor de hand: hier ligt de Binckhorstlaan ondergronds en dit geeft een goede oversteek.

In figuur 2.4 is de mogelijke eindsituatie van de OV- en fietsontsluiting van de Binckhorst weergegeven (bron: MIRT-verkenning CID-Binckhorst).



Figuur 2.5: Ter hoogte van de Zonweg gaat de Binckhorstlaan (hier in aanleg) ondergronds als Rotterdamsebaan; de mogelijke locatie van de haltes is aangegeven



Figuur 2.6: Looproute van Binck City Park naar de beoogde locatie van de HOV-halte Zonweg

De loopafstand van Binck City Park naar de HOV/tramhalte Zonweg is ongeveer 260 m en dat komt overeen met 4 min. Naast de HOV/tram is ook een people-mover onderdeel van de OV-plannen. Deze people-mover heeft in de plannen een halte bij Binck City Park. Met deze plannen ligt Binck City Park binnen het invloedsgebied van het HOV/tram (hiervoor wordt meestal 750 m aangehouden).

Voor de realisatie van de plannen voor de verbetering van het OV op de Binckhorst is de realisatie van plannen als Binck City Park essentieel: dit zorgt voor voldoende reizigers om de gewenste kwaliteitssprongen mogelijk te maken.

Fietsontsluiting

Voor wat betreft de fiets wordt Binck City Park ontsloten door routes van het secundaire fietsnetwerk:

- langs de Binckhorstlaan;
- langs de Callistoweg;
- langs de Trekvliet noordzijde;
- langs de Uranusstraat en
- langs de (Verlengde) Zonweg met een nieuwe brug over de Trekvliet.

Hiermee is de locatie in alle richtingen ontsloten voor de fiets. Deze plannen betekenen een verbetering ten opzichte van het Stedenbouwkundig Plan Trekvlietzone uit 2016 (figuur 1.1).

Om het fietsen te bevorderen zijn ook op de locatie maatregelen genomen:

- Voldoende fietsstallingsplaatsen, zie hiervoor paragraaf 3.2.

- Een goede toegankelijkheid van de fietsenstallingen in het gebouw. Op de begane grond en op de eerste etage zijn de fietsenstallingen gepland. Op de eerste etage worden de stallingsplaatsen toegankelijk gemaakt via een tapis roulant.

De realisatie van Binck City Park geeft met een goede ontsluiting en de hiervoor genoemde maatregelen een forse impuls aan het aantal fietsers op de diverse fietsroutes rond de locatie.

In hoofdstuk 4 worden berekeningen uitgevoerd naar de verkeerseffecten.

3 Parkeren

Het Omgevingsplan van de voor de Binckhorst stelt dat er in voldoende mate in parkeer-gelegenheid moet worden voorzien (art 2.7.1.i). De gemeente Den Haag verleent geen parkeervergunningen voor adressen in de Binckhorst. Enkel voor laden en lossen en het afzetten/op pikken van mensen worden zogenaamde multipurpose-stroken aangelegd in de openbare ruimte.

3.1 Auto

3.1.1 Parkeernormen

De gemeente Den Haag hanteert parkeernormen voor woningen, bezoekers en voorzieningen. Deze normen zijn in 2011 vastgesteld en in 2016 aangevuld, hier basisnormen genoemd. Vanwege de gewenste mobiliteitstransitie in de CID/Binckhorst heeft de gemeente Den Haag besloten (zie RIS306160, d.d. 16 september 2020) voor de Binckhorst de huidige parkeernormen te hanteren. Hoewel er momenteel vrijwel geen mensen in het gebied wonen verwacht de gemeenten dat de (nieuwe) bewoners een stedelijk mobiliteitsgedrag gaan vertonen met een laag autobezit en -gebruik. Vanwege de nabijheid van het hoofdwegennet houdt de gemeente rekening met een hoger autobezit en -gebruik. Vanwege de gewenste mobiliteitstransitie krijgen ontwikkelaars de mogelijkheid om te investeren in hoogwaardig openbaar vervoer, deelmobiliteit en fietsfaciliteiten.

Om deze redenen wordt in de Binckhorst aan ontwikkelaars de mogelijkheid geboden tot de helft van de berekende parkeerbehoefte minder aan parkeerplaatsen te (laten) realiseren. Voor het aantal minder aangelegde parkeerplaatsen wordt een storting in de Voorziening Parkeren en Mobiliteitsmaatregelen gevraagd, waarvan mobiliteitsmaatregelen in de Binckhorst worden bekostigd.

Voor bezoek van de bewoners in de Binckhorst wordt met een norm van 0,1 parkeerplaats per woning gerekend, in plaats van de vigerende norm van 0,3 per woning. Voor studentenwoningen blijft de bezoekersnorm 0.

De normen voor kantoren, bedrijven en voorzieningen blijven van kracht als maximum-normen.

Voor ondersteunende functies, zoals een broodjeszaak of een kleine supermarkt kan gemotiveerd worden afgeweken van de parkeernormen als niet of nauwelijks wordt verwacht dat een klant hier met een auto naartoe komt. De parkeernorm voor personeel blijft wel van kracht.

In tabel 3.1 is op basis van de basisnormen en de aangepaste normen voor CID/Binckhorst de bruto parkeerbehoefte berekend.

onderdeel	aantal/omvang	parkeernorm	aantal pp
appartementen	896		
■ woningen <70 m ²	468	0,4	187
■ woningen 70-100 m ²	229	0,7	160
■ woningen 100-160 m ²	2	0,9	2
■ bezoekers woningen	699	0,1	70
■ studenteneenheden	197	0,1	20
overige functies			
■ winkel/detailhandel	850 m ² bvo	2,3/100 m ² bvo	20
totaal			458

Tabel 3.1: Overzicht bruto parkeerbehoefte zonder dubbelgebruik²

De totale bruto parkeervraag voor Binck City Park bedraagt 458 pp, waarvan 369 parkeerplaatsen voor bewoners.

De geplande winkels en detailhandel in de plint van Binck City Park hebben een lokale functie. Hierbij wordt gedacht aan een gemakswinkel, to-go supermarkt, broodjeszaak et cetera. Deze winkels richten zich op omwonenden, werknemers in de buurt en fietspassanten. Desalniettemin zal hiervoor toch met de reguliere parkeernorm worden gerekend en dit komt neer op 20 pp, voor medewerkers en bezoekers.

3.1.2 Inzet deelauto's

Door de inzet van deelauto's op deze locatie kan, conform de richtlijnen van de gemeente Den Haag, het aantal parkeerplaatsen dat nodig is voor de bewoners terugbrengen met de helft. Voor elke vier 'uitgespaarde' parkeerplaatsen is er dan één deelauto nodig.

² In het gehele rapport zijn afgerond getallen gepresenteerd. De berekeningen hebben plaatsgevonden met niet afgeronde getallen. Hierdoor kunnen de optellingen afwijken.

Dit levert het volgende resultaat op.

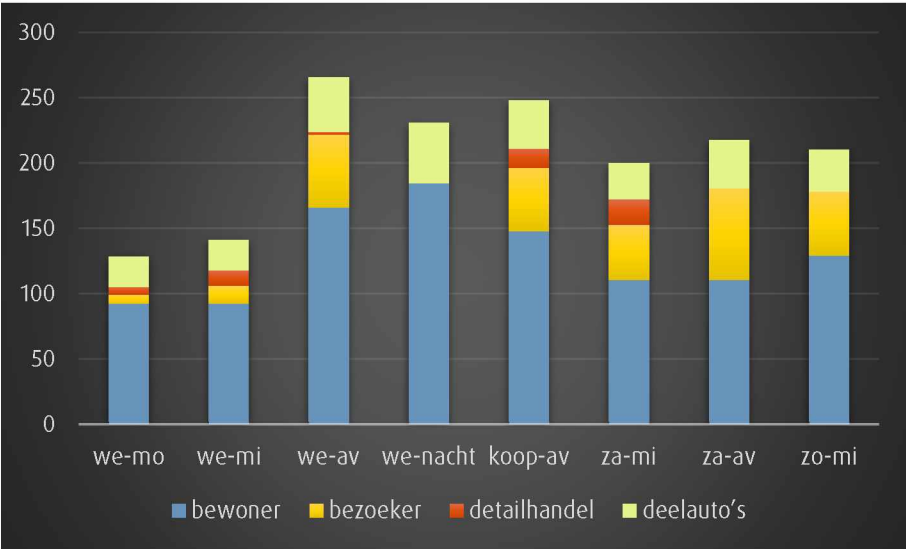
	parkeernorm
woningen-bewoner	369
■ reductie 50%	185
deelauto's (25% van de reductie)	46
woningen-bezoeker	70
detailhandel	20
totaal	324

Tabel 3.2: Bruto benodigd aantal parkeerplaatsen rekening houdend met deelauto's

Met de inzet van deelauto's bedraagt de bruto parkeervraag voor Binck City Park 324 plaatsen (waarvan 46 deelauto's).

3.1.3 Dynamische parkeerbehoefte

Nu is de vraag naar parkeerplaatsen voor de verschillende functies niet altijd gelijk gedurende de dag en de week. Zo zijn gedurende de nacht alle parkeerplaatsen van bewoners bezet, terwijl de winkels geen bezoekers en werknemers trekt. In bijlage 1 zijn op basis van aanwezigheidspercentages uit CROW 381 de parkeerbalans op basis van de basisnormen en de parkeernormen voor CID-Binckhorst berekend wat de parkeerbehoefte is voor de verschillende momenten van de dag/week. In figuur 3.1 is het resultaat van de dynamische parkeerbehoefte opgenomen.



Figuur 3.1: Dynamische parkeerbehoefte naar moment en voor de verschillende categorieën.

Hieruit blijkt dat de werkdag-avond het maatgevende moment is met parkeervraag van 265 pp.

Deze berekening gaat uit van een **volledige uitwisseling** (medegebruik) tussen de parkeercategorieën. Dus parkeerplaatsen voor winkels kunnen gebruikt worden voor bewoners en bezoekers en omgekeerd. Als de deelauto's een vaste plek krijgen en geen onderdeel zijn van het medegebruik is de dynamische parkeervraag 270 pp. Als er vaste parkeerplaatsen aan bewoners worden verkocht of verhuurd loopt de parkeervraag ook verder op.

Het benodigde aantal van 265 pp past niet de parkeergarage met 232 pp. Dit tekort wordt opgelost door in fase 2 van Binck City Park parkeerruimte te reserveren.

3.1.4 Conclusie parkeerbehoefte

Voor Binck City Park is de parkeerbehoefte als volgt.

	parkeerbehoefte
bruto parkeerbehoefte	458
bruto met inzet deelauto's	320
dynamische parkeerbehoefte met volledig medegebruik	265
waarvan deelauto's	46

Tabel 3.4: Overzicht van de parkeerbehoefte van Binck City Park

In Binck City Park zijn voornamelijk 232 parkeerplaatsen opgenomen. Dit aantal is lager dan de berekende parkeerbehoefte, uitgaande van de parkeernorm voor CID/Binckhorst, namelijk 275. De extra benodigde parkeerplaatsen zijn voorlopig beschikbaar in fase 2 van Binck City Park.

Voor het benodigde aantal van 46 deelauto's wordt door Binckhorst Ontwikkeling BV een intentieovereenkomst gesloten met een deelauto-aanbieder.

3.2 Fietsparkeren

De gemeente Den Haag hanteert de volgende normen voor fietsparkeren bij woningen (bron: Beleidsregels fietsparkeernormen Den Haag 2016, Het Bouwbesluit en de Beleidsregel bergingen nieuwe woongebouwen Den Haag 2017 (RIS297288)).

omvang woning (in m ² gebruiksoppervlakte)	aantal fietsplekken
< 50 (studenteneenheden)	1 (1,5 m ²)
50-75	3
75-100	4
100-125	5
>125	6

Tabel 3.5: Fietsparkeernormen voor woningen

En voor de detailhandel:

	eenheid	p-norm hoog	p-norm laag
winkel (detailhandel)	100 m ² bvo	4,2	1,4

Tabel 3.6: Fietsparkeernormen voor andere functies

Gezien de mobiliteitsopgave wordt de hoge fietsparkeernorm te gehanteerd. Dit resulteert in de volgende berekening.

oppervlakte app	aantal app	aantal	totaal aantal
studenteneenheden	197	1	197
woningen < 50 m ²	105	1	105
woningen 50-75 m ²	448	3	1.344
woningen 75-100 m ²	144	4	576
woningen >100	2	5	10
totaal	906		2.232
detailhandel m ² bvo	850	4,2/100	36
eindtotaal			2.268

Tabel 3.7: Berekening fietsparkeerplaatsen en oppervlakte fietsparkeren

Voor fietsparkeren zijn 2.268 stallingsplaatsen nodig. Een deel hiervan moet geschikt zijn voor brede fietsen, E-fietsen en (E-)scooters.

Formeel is het mogelijk een reductie toe te passen vanwege variërende aanwezigheid. Echter aan de fietsparkeerplaatsen van vooral de winkels worden andere eisen gesteld voor wat betreft de locatie dan die van de woningen en daarom stellen wij voor hier geen reductie op toe te passen.

In het plan voor Binck City Park zijn de fietsstallingsplaatsen goed toegankelijk en gesitueerd op de begane grond en de eerste etage. Hiertoe wordt een trap met een velocomfort (rolband) toegepast. Zowel met het ruime aantal fietsstallingsplaatsen en de laagdrempelige toegang van de stalling wordt een vergroting van de rol van de fiets in de modal split toegepast.

Scootmobielen

De gemeente Den Haag heeft op basis van ervaringscijfers gesteld dat een op vijftien woningen een scootmobiel stallingsplaats nodig heeft van 3 m². Voor de 896 woningen van Binck City Park zijn dus 60 plaatsen voor scootmobielen nodig en dat komt overeen met 180 m² stallingsruimte. Voor wat betreft de scootmobiel plaatsen kan de gemeente zich vinden in het deels oplossen van de opgave in de woningen zelf. Daarnaast moet

vooropgesteld worden met dit soort grote aantallen dat een wat efficiëntere indeling mogelijk is en dus een wat kleiner oppervlak.

3.3 Conclusie parkeren

Het plan Binck City Block dient te voorzien in voldoende parkeerplaatsen. In het project zijn voorlopig 232 parkeerplaatsen opgenomen.

De parkeerbehoefte is bepaald op 265 pp op het maatgevende moment bij toepassing van parkeernormen van de gemeente Den Haag voor CID/Binckhorst en uitgaande van volledig medegebruik. Hierbij is uitgegaan van:

- het toepassen van deelauto's (hiervoor zijn 46 deelauto's/parkeerplaatsen nodig);
- het toepassen van een parkeernorm van 0,1 per woning voor bezoekers;

Dit tekort aan wordt opgelost door ruimte te reserveren in fase 2 van Binck City Park.

Voor fietsparkeren zijn 2.268 stallingsplaatsen nodig en voor scootmobielen 180 m² stallingsruimte.

4 Verkeersgeneratie

In dit hoofdstuk wordt nagegaan hoeveel verkeer (auto, fiets en OV) Binck City Park genereert en wat het effect daarvan op de omliggende wegen en kruispunten is. Omdat vaak moet worden uitgegaan van algemene kentallen, is hier sprake van schattingen. Met de uitkomsten wordt het plan getoetst aan de artikelen 7.2.1 sub j en 7.2.1 sub k inclusief de bijbehorende beleidsregel 8 uit het omgevingsplan.

4.1 Auto

4.1.1 Verkeersgeneratie zonder sturend beleid

Hoeveel extra autoverkeer brengt de realisatie van Binck City Park met zich mee en in hoeverre belast dit wegen en kruispunten die nu reeds zwaar belast zijn? Om hier inzicht in te krijgen is eerst op basis van de publicatie CROW 381 nagegaan hoeveel autoverkeer de diverse functies van Bick City Park met zich meebrengen. Tabel 4.1 geeft een samenvatting van de berekende verkeersgeneratie.

onderdeel	omvang	verkeersgeneratie eenheid		verkeersgeneratie totaal	
		minimaal	maximaal	minimaal	maximaal
woningen	699	2,62 ³	3,42 ¹	1.831	2.391
studenteneenheden	197	0,8	1,2	158	236
winkel/detailhandel ⁴	850 m ² bvo	31,6/100 m ² bvo	58,6/100 m ² bvo	269	498
totaal				2.258	3.126

Tabel 4.1: Berekende verkeersgeneratie per auto per weekdag

De gemiddelde generatie van autoritten⁵ door de functies van Binck City Park is **2.690** per etmaal (weekdag). Per werkdag is dat gemiddeld 13% hoger: 3.040 autoritten/etmaal.

4.1.2 Verkeersgeneratie en sturend mobiliteitsbeleid

Bij de ontwikkeling van Binck City Park wordt een sturend mobiliteitsbeleid toegepast en op basis daarvan wordt het aantal parkeerplaatsen gereduceerd van 462 volgens de basisnormen tot 265 plaatsen (inclusief 46 deelauto's). Nu zal het aantal autoritten van de locatie worden gegenereerd door de auto's die op de parkeerplaatsen staan en deze zal ook met de reductie van het aantal parkeerplaatsen worden gereduceerd⁶. De basissituatie is dat 462 parkeerplaatsen 3.040 autoritten/werkdag genereren (dat is gemiddeld per pp 6,6 ritten/werkdag).

Bij het toepassen van het sturend mobiliteitsbeleid, inclusief opties, wordt een deel van de parkeerplaatsen vervangen door deelauto's. Voorts worden de parkeernormen voor studenten, bezoekers en de kleine winkeltjes verlaagd.

Voor het berekenen van de verkeersgeneratie bij een sturend mobiliteitsbeleid wordt ervan uitgegaan dat de verkeersproductie per parkeerplaats constant is: 6,6 op een werkdag. Het ligt wel voor de hand dat de verkeersgeneratie van deelauto's hoger ligt dan die van 'gewone' parkeerplaatsen: hier wordt uitgegaan van een verkeersgeneratie die 25% hoger ligt.

Dit levert een volgende verkeersgeneratie op.

	parkeerplaatsen		verkeersgeneratie	vk-generatie/pp	
	regulier	deelauto's	totaal	regulier	deelauto
reguliere verkeersgeneratie	462	0	3.040	6,6	
verkeersgeneratie bij sturend beleid	219	46	1.820	6,6	8,2

Tabel 4.2: Aantal parkeerplaatsen en verkeersgeneratie per werkdag

³ Dit betreft een gemiddeld cijfer, waarbij rekening is gehouden met de omvang van de woningen.

⁴ Op basis van CROW publicatie 381 wijkcentrum (klein).

⁵ Het begrip 'Autoritten' is gelijk aan motorvoertuigbewegingen (vertrek of aankomst).

⁶ Een dergelijke aanpak wordt toegepast in de gemeente Utrecht, bijvoorbeeld op de locaties Merwedekanaalzone, Kruisvaarderszone en Cathesiusdriehoek.

Binck City Park genereert dus gemiddeld 1.820 autoritten per werkdag bij een sturend mobiliteits- en parkeerbeleid.

4.2 Generatie van OV- en fietsritten

De verdeling over de vervoerwijzen (werkdag) is volgens het Onderzoek Mobiliteit in Den Haag 2011-2014 en toegepast op Binck City Park, uitgaande van een situatie zonder mobiliteitsbeperkende maatregelen. Daarbij is het auto-aandeel gemiddeld 38% en dat komt overeen met 3.040 autoritten.

vervoerwijze	zonder sturing		met sturing	
	aandeel ⁷	aantal ritten	aantal ritten	aandeel
auto	38%	3.040	1.820	23%
fiets	23%	1.840	2.330	29%
OV	11%	880	1.040	13%
overig (vnl. lopen)	28%	2.240	2.810	34%
totaal	100%	8.000	8.000	100%

Tabel 4.3: Verdeling ritten over de vervoerwijzen van de plannen, zonder en met mobiliteitsbeperkende maatregelen/opties

Uit deze berekening komt dat Binck City Park totaal 8.000 ritten per etmaal genereert. Dit is verdeeld over de verschillende vervoerwijzen conform de verdeling uit het Onderzoek Mobiliteitsgedrag. Voor de situatie met sturing is het totaal aantal ritten (8.000) constant gehouden en is de reductie van het aantal autoritten naar rato verdeeld over de andere vervoerwijzen.

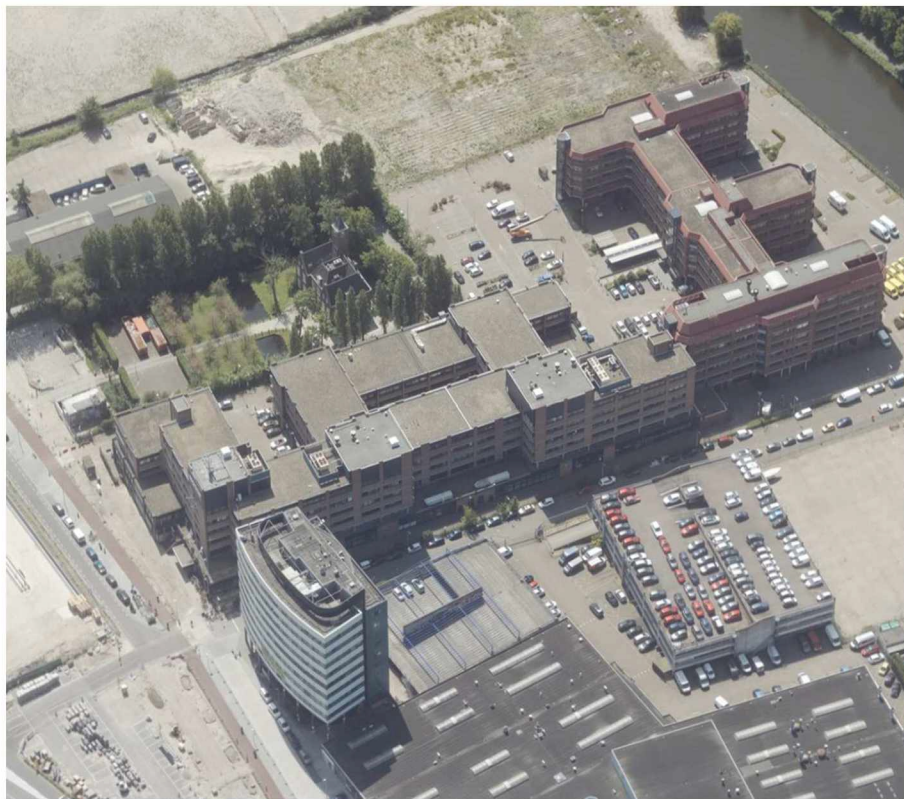
Het resultaat is dat het aandeel autoverkeer gaat van 38 naar 23% en de andere vervoerwijzen toenemen, zodanig dat de categorie overig (vnl. lopen) en fiets de belangrijkste vervoerwijzen worden en een groter aandeel hebben dan de auto.

4.3 Verkeersgeneratie huidige locatie en planeffect

Op de locatie van Binck City Park staat momenteel een bedrijfsverzamelgebouw, waarvan 10.000 m² bvo vervalt vanwege Binck City Park. CROW 381 geeft een verkeersgeneratie van 4,6 tot 6,4 ritten/etmaal per 100 m² bvo = 460 tot 640 autoritten/weekdag, gemiddeld 550 (605 per werkdag).

De oude functie van het gebouw, kantoor van het Ministerie van Defensie, genereerde overigens veel meer autoritten.

⁷ Bron: Onderzoek Mobiliteitsgedrag in Den Haag 2011-2014.



Figuur 4.1: Huidige kantoorgebouw op de locatie van Binck City Park

Voor een bedrijfsverzamelgebouw houden wij de verdeling over de vervoerwijzen aangehouden op basis van de studie 'vervoerwijzekeuze in woon-werk verkeer' (2015, M-J. Olde Kalter, K. Geurs en S. Hoogendoorn-Lanser). Dit zijn gemiddelde cijfers voor de oude functie⁸.

vervoerwijze	aandeel	aantal ritten
auto	64%	605
fiets	23%	217
OV	13%	123
totaal	100%	945

Tabel 4.4: Verdeling ritten over de vervoerwijzen van de oude functie

Planeffect

In tabel 4.5 is het planeffect van Binck City Park opgenomen, door de mobiliteitsgeneratie van het huidige bedrijfsverzamelgebouw af te trekken van die van BCP.

⁸ In dit overzicht is de vervoerwijze overig/lopen niet meegenomen: deze is weggelaten in de verdere analyses.

vervoerwijze	aantal ritten		planeffect	
	nieuwe functie BCP	oude functie	absoluut	relatieve toename
auto	1.820	605	1.215	201%
fiets	2.330	217	2.113	974%
OV	1.040	123	917	746%
totaal	5.250	945	4.245	456%

Tabel 4.5: Bepaling planeffect voor de vervoerwijzen (werkdag)

Per saldo genereert Binck City Park 1.215 extra autoritten per werkdag, ruim het dubbele dan in de oude situatie. Voor fiets en OV zijn de toenames tien en 7,5 keer zoveel ritten. Hiermee wordt voldaan aan de ambitie van de gemeente dat de toename van fiets en OV minstens 50% moet zijn.

Ambitie van de gemeente is, dat het autogebruik door het plan met maximaal 10% toeneemt. Uit tabel 4.5 blijkt dat de deze groei 201% is. Dit komt door een veel intensiever gebruik van de locatie. Het aandeel autoritten gaat wel van 64% (oude situatie, tabel 4.5) naar 35% (BCP met sturend mobiliteitsbeleid, exclusief overige vervoerwijzen, tabel 4.3). Hierbij wordt gerekend met de functie van bedrijfsverzamelgebouw; indien zou worden gerekend met het defensiekantoor, dan zou er sprake zijn van een hogere generatie van autoritten. Wel wordt door het sturende mobiliteitsbeleid maatregelen de verkeersgeneratie met 40% teruggebracht.

4.3.1 Aandeel vrachtverkeer

Binck City Park is voor ruim 98% van de vloeroppervlakte een woonlocatie en voor woonlocaties is de verdeling in verkeerssoorten: 98% personen- en 2% vrachtauto. Van het aandeel vrachtauto is 90% middelzwaar en 10% zwaar vrachtverkeer. De oude functie bedrijfsverzamelgebouw genereert een hoger aandeel vrachtverkeer: wij gaan hier uit van 90% personenauto's, 8% vracht middelzwaar en 2% zwaar vrachtverkeer.

Dit levert de volgende rekensom.

verdeling	Binck City Park		oude functie		planeffect	
	%	absoluut	%	absoluut	absoluut	%
personenauto	98%	1.784	90%	545	1.239	227%
VA-middelzwaar	1,8%	33	8%	48	-15	-32%
VA-zwaar	0,2%	4	2%	12	-8	-70%
totaal	100%	1.820	100%	605	1.215	212%

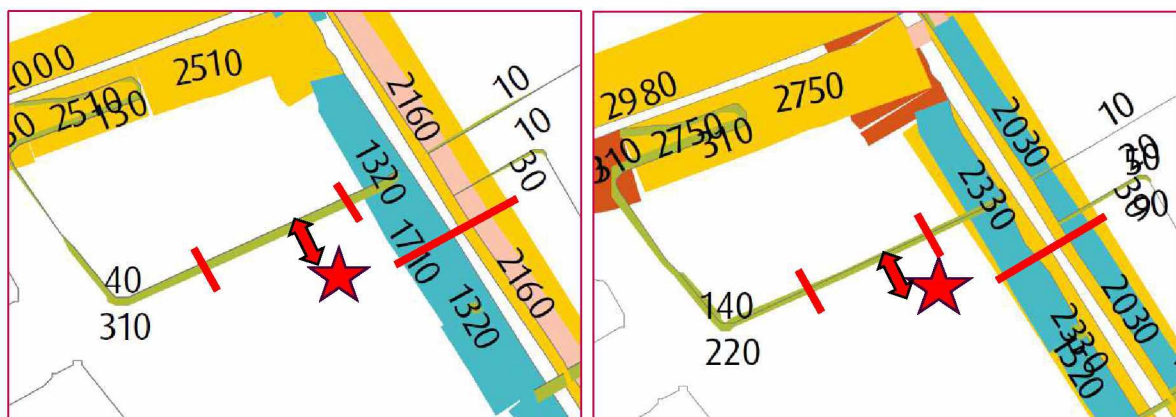
Tabel 4.6: Berekening planeffect om samenstelling autoverkeer per weekdag

Omdat bij Binck City Park minder middelzwaar en zwaar vrachtverkeer genereert in vergelijking met de oude functie zorgt dit voor een afname van het vrachtverkeer, zowel zwaar als middelzwaar. De toename van verkeer zit geheel in het personenverkeer.

4.4 Extra verkeersbelasting op wegen en kruispunten

Voor het berekenen van de verkeerseffecten op de omliggende wegen en kruispunten wordt uitgegaan van de basiswaarde van 1.215 extra autoritten per werkdagemaal uit tabel 4.5. Van deze extra autoritten vindt 13,5% plaats in de 2 uur ochtendspits (= 164 extra autoritten) en 16,8% in de 2 uur avondspits (= 204 extra autoritten).

Deze extra autoritten zijn vervolgens toegedeeld aan het omliggende wegennet en opgesteld bij de verkeersintensiteiten voor 2030.



Figuur 4.2: Verkeersintensiteiten in 2030 (scenario Hoog) volgens het verkeersmodel MRDH versie 2.0 in de ochtend- en avondspits (mvt per 2 uur)

In figuur 4.2 is de locatie van Binck City Park aangegeven met een ster en de aantakking op de Uranusweg met een pijl.

Uitgaande van een verdeling van het verkeer van 25% via de Calistoweg en de Uranusweg en 75% richting Binckhorstlaan (gelijk verdeeld over richting noord en zuid op de Binckhorstlaan) betekent de toevoeging van Binck City Park het volgende voor de intensiteiten op de omliggende wegen.

wegvak	ochtendspits (2 uur)			avondspits (2 uur)		
	belasting	effect BCP	%	belasting	effect BCP	%
Uranusweg oost/Callistoweg	350	124	35%	360	154	43%
Uranusweg west	350	40	11%	360	54	15%
Parallelweg Binckhorstlaan noord	1.710	62	4%	1.520	77	5%
Parallelweg Binckhorstlaan zuid	1.710	52	3%	1.520	77	5%

Tabel 4.7: Verkeersbelasting van wegvakken rond Binck City Park (2030, model MRDH 2019, scenario Hoog) en het effect van Binck City Park daarop

Realisatie van Binck City Park betekent vooral een toename van het verkeer op de Uranusweg oost met 35% in de ochtendspits en 43% in de avondspits. Voor andere aansluitende wegen is de toename aanzienlijk geringer tot nauwelijks merkbaar (Binckhorstlaan).

Op de omliggende kruispunten is het geschatte effect, in relatie tot de verkeersbelasting in 2030 weergegeven in tabel 4.8.

kruispunt	ochtendspits (2 uur)			avondspits (2 uur)		
	belasting	Effect BCP	%	belasting	Effect BCP	%
Binckhorstlaan – Mercuriusweg	15.700	130	0,8%	18.350	150	0,8%
Binckhorstlaan – Maanweg	5.590	60	1,1%	5.970	70	1,2%
Binckhorstlaan – Pr. Mariannalaan	4.870	15	0,3%	4.000	15	0,4%
Binckhorstlaan – Supernovaweg	11.720	50	0,4%	12.970	85	0,7%
Regulusweg – Maanweg	10.980	50	0,5%	12.760	50	0,4%

Tabel 4.8: Verkeersbelasting van kruispunten in de Binckhorst (2030, model MRDH 2019, scenario Hoog) en het geschatte effect van Binck City Park.

Het effect van Binck City Park is in absolute zin het grootst op het kruispunt Mercuriusweg – Binckhorstlaan (130 en 150 autoritten extra in de spitsen). Aangezien dit een druk kruispunt is, geeft dit op de totale intensiteiten maar een toename van 0,8%. Dit is een verwaarloosbaar klein effect. Het effect komt overeen met de gemiddelde verkeersgroei in een jaar.

Op de andere kruispunten in de Binckhorst is de absolute toename kleiner, maar relatief soms wat groter. Procentueel geeft kruispunt Binckhorstlaan – Maanweg⁹ een toename van 1,1/1,2%, maar ook dat is op straat niet merkbaar.

Conclusie: ontwikkeling van Binck City Park zorgt niet voor een merkbaar effect op de zwaarbelaste kruispunten in en om de Binckhorst.

⁹ Met de realisatie van de Rotterdamsebaan neemt de verkeersbelasting op dit kruispunt aanzienlijk af.

5 Ontsluiting van de locatie

5.1 Intensiteit en capaciteit inrit parkeergarage

In het project is één in- en uitgang voorzien van de parkeergarage. Het parkeren in de garage is gereguleerd, dat betekent dat er sprake is van slagbomen of deuren. Capaciteit van een dergelijke in- en uitrit is 200 voertuigen per uur en met kentekenherkenning kan dit verder worden opgehoogd tot circa 400 per uur. Bij de geplande 232 parkeerplaatsen in het gebouw zal in het drukste uur ongeveer 20% van de voertuigen in- en uitrijden, aangezien er geen sprake is van evenementen. Dit komt overeen met een maximale intensiteit van circa 45 voertuigen op de in- of uitrit. **Conclusie:** de capaciteit van de in- en uitrit van de parkeergarage is ruim voldoende voor het verwerken van het verwachte verkeersaanbod.

Echter er kan zich altijd een moment voordoen dat zich meerdere auto's tegelijk melden om de garage in of uit te gaan en of iemand problemen heeft met het in- of uitrijden. Daarom zal bij de ingang van de parkeergarage aan de Uranusstraat een drietal opstelplekken worden gemaakt, zodat deze de verkeersafwikkeling niet blokkeren.

5.2 Logistiek

In toenemende mate worden de wegen belast door bezorgdiensten. Dit is min of meer ook de consequentie van het reduceren van het autogebruik: bewoners gaan meer goederen via internet bestellen. Met de diverse pakketdiensten worden afspraken gemaakt, zodat zij allen één keer per dag de pakjes bezorgen. Verwacht wordt dat dit ongeveer vijf bezoekjes/per dag van de pakketdiensten geeft. Daarnaast worden er maaltijden bezorgd. Langs de parallelweg van de Binckhorstlaan wordt hier opstelruimte gecreëerd. Hier is ook ruimte voor de fietsen van korte bezoekers en leveranciers. In Blok 1 wordt een centraal punt ingericht voor het bezorgen van goederen, zodat de handelingstijd verkort wordt.

Voor de bevoorrading van de winkels is een expeditiehof ontworpen aan de Uranusstraat. Deze wordt ook gebruikt voor het ophalen van vuilnis.

Voor de opstellocaties en routing van de logistieke stromen wordt verwezen naar de situatietekening van HFB.

6 Conclusies

In deze tabel is weergegeven hoe de plannen voor Binck City Park zich verhouden tot de randvoorwaarden van de gemeente. Daarbij moet bedacht worden dat Binck City Park een groot project is met 896 woningen (en 232 parkeerplaatsen) en dat dit uiteraard consequenties heeft.

randvoorwaarde	effect Binck City Park
voldoende parkeerplaatsen (2.7.1.i)	In het plan zijn 232 parkeerplaatsen opgenomen. Rekening houdend met een sturend parkeerbeleid, inzet van deelauto's en volledig dubbelgebruik is de parkeerbehoefte 265 parkeerplaatsen. Dit tekort wordt opgevangen in fase 2 van Binck City Park.
waarborgen goede bereikbaarheid (2.7.1.j)	De grootste extra belasting van een kruispunt doet zich in absolute zin voor op de Binckhorstlaan – Mercuriusweg en in relatieve zin op de Binckhorstlaan – Maanweg. Echter in procenten is deze toename niet merkbaar: rond de 1,0% in de ochtend- respectievelijk avondspits. De toename op andere kritische kruispunten is kleiner. De extra verkeersbelasting op kritische kruispunten is verwaarloosbaar klein, dit is maximaal vergelijkbaar met een verkeersgroei in één jaar.
duurzame bereikbaarheid (2.7.1.k)	
■ aantal OV reizigers minstens 50% hoger	Aantal OV-reizigers groeit naar schatting met het 7,5-voudige ten opzichte van het huidige aantal ¹⁰
■ aantal fietsers minstens 50% hoger	Aantal fietsers groeit naar schatting bijna met het tienvoudige ten opzichte van het huidige aantal ¹⁰
■ toename autogebruik maximaal 10%	Het autogebruik verdubbelt ¹⁰ . Wel wordt door het sturende mobiliteitsbeleid het aandeel van de auto beperkt, dit gaat naar schatting van 64% (bij het huidige bedrijfsverzamelgebouw) naar 36% (BCP).
■ beperken gebruik fossiele brandstoffen	- door goede functionele en gebruiksvriendelijke fietsenstallingen - geen standaard eigen parkeerplaats voor bewoners: er worden veel minder parkeerplaatsen gemaakt dan een ongelimiteerde norm - inzet elektrische deelauto's - aanbrengen van laadvoorzieningen - locatie ligt goed ten opzichte van toekomstige HOV/tramlijn - ophaalpunt pakketjes

¹⁰ Bedacht moet worden dat dit het effect betreft van de realisatie van Binck City Park afgezet tegen het huidige bedrijfsverzamelgebouw. Indien dit wordt afgezet tegen het voormalige kantoor van het Ministerie van Defensie, dan zal met name de groei van het autoverkeer een ander beeld geven.

Bijlage 1 Berekening dynamische parkeerbalans

Bij het bepalen van de dynamische parkeerbalans zijn de volgende aanwezigheidspercentages gebruikt.

tijdstip	werkdag overdag	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
woningen-bewoner	50%	50%	90%	100%	80%	60%	60%	70%
woningen-bezoeker	10%	20%	80%	0%	70%	60%	100%	70%
detailhandel	30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%	0%
deelauto	50%	50%	90	100%	80%	60%	80%	70%

Tabel B1.1: Aanwezigheidspercentage parkeren naar functie en tijdstip van de dag (bron CROW 381)

Toepassing van de normering van CID/Binckhorst levert de volgende resultaten op.

tijdstip	bruto basisnorm	werkdag overdag	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
woningen-bewoner	185	92	92	166	185	148	111	111	129
woningen-bezoeker	70	7	14	56	0	49	42	70	49
detailhandel	20	6	12	2	0	15	20	0	0
deelauto's	46	23	23	41	46	37	28	37	32
totaal	329	128	141	265	231	248	200	217	210

Tabel B1.2: Dynamische parkeerbalans met de parkeernormen voor CID/Binckhorst