

Tijdelijke huisvesting statushouders en Spoedzoekers Oegstgeest

Onderzoek verkeer en parkeren

Opdrachtgever
Titel rapport

Gemeente Oegstgeest
Tijdelijke huisvesting statushouders en Spoedzoekers
Oegstgeest
Onderzoek verkeer en parkeren

Kenmerk
Datum publicatie

009592.20210528.R1.04
30 juni 2021

Projectteam Goudappel

Marco de Baat, Aukje van de Reijt en Tjitte Prins

Status

Definitief

© Copyright Goudappel

Inhoudsopgave

1. Inleiding	1
2. Uitgangspunten en werkwijze	2
2.1 Functieprogramma en gebruikers van het terrein	2
2.2 Huidige parkeersituatie	3
2.3 Werkwijze: parkeerbeleid, richtlijnen en omgevingsoverleg	4
3. Parkeren	6
3.1 Kaders: gemeentelijk parkeerbeleid	6
3.2 Parkeernorm/parkeervraag per functie	9
3.3 Parkeerbalans	12
3.4 Overige parkeeraspecten	14
3.5 Fietsenstallingen en scooterplekken	16
4. Verkeersgeneratie	18
4.1 Verkeersgeneratie bestaande functies	18
4.2 Verkeersgeneratie tijdelijke huisvesting	19
4.3 Verkeersgeneratie oorspronkelijke situatie	20
4.4 Overzicht verkeersgeneratie scenario's	20
5. Toegankelijkheid en inrichting terrein	22
5.1 Ontsluiting via toegangspoort	22
5.2 Interne structuur en inrichting	23
5.3 Toegankelijkheid nood- en hulpdiensten	29
6. Effecten omgeving	31
6.1 Verkeerseffecten omliggende wegen	31
6.2 Loop- en fietsroutes naar winkels	33
6.3 Toegankelijkheid openbaar vervoer	35
7. Conclusies en aanbevelingen	36
Bijlage 1: Parkeertelling 2016	39
Bijlage 2: Referenties Divorce Housing	41
Bijlage 3: Referenties COA-locaties	42

1. Inleiding

De gemeenteraad van Oegstgeest heeft een positieve grondhouding ten aanzien van de tijdelijke huisvesting van statushouders en spoedzoekers in de leegstaande gebouwen in het gebied Overgeest. Om dat juridisch mogelijk te maken, is een kruimelprocedure nodig en wordt een omgevingsvergunning aangevraagd. Daarnaast heeft de gemeenteraad gevraagd om een verkeersonderzoek.

Het verkeersonderzoek dient uit te wijzen of het huidige terrein geschikt is ten aanzien van verkeer, toegankelijkheid, verkeersveiligheid en parkeren om de tijdelijke huisvesting mogelijk te maken, en zo niet wat er aanvullend nodig is. De gemeente heeft Goudappel BV gevraagd dit onderzoek uit te voeren. Dit rapport beschrijft de bevindingen van dat onderzoek.

De huisvesting van statushouders en spoedzoekers is voor een tijdelijke periode van vier jaar met een optie om met één jaar te verlengen. De tijdelijke situatie staat los van de mogelijke lange-termijnplannen voor Overgeest.



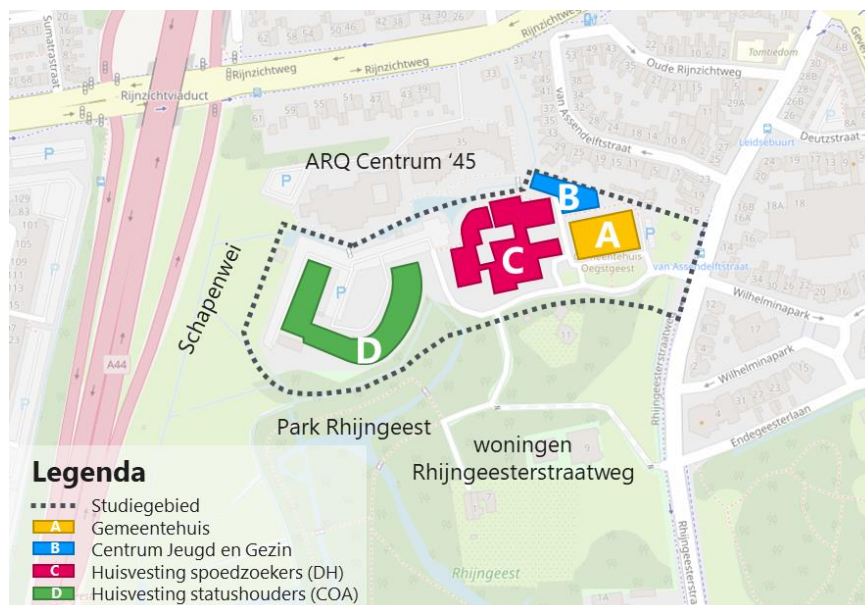
Figuur 1.1: Het Hoefijzergebouw dat beoogt wordt voor de tijdelijke opvang van statushouders

2. Uitgangspunten en werkwijze

In dit hoofdstuk zijn de uitgangspunten beschreven die als vertrekpunt zijn gehanteerd voor het onderzoek. Verder wordt de huidige parkeersituatie toegelicht, en is tevens onze werkwijze beschreven.

2.1 Functieprogramma en gebruikers van het terrein

In figuur 2.1 is een overzicht weergegeven van de gebouwen op het terrein en de omliggende functies en gebruikers. Op het terrein zijn vier gebouwen aanwezig. Het gemeentehuis is gevestigd in gebouw A, daarachter is het Centrum voor Jeugd en Gezin gevestigd in gebouw B, en de gebouwen C en D staan nu leeg en worden beoogd als tijdelijke huisvesting voor statushouders en spoedzoekers. Het terrein is ontsloten op de Rhijngeesterstraatweg. Het terrein biedt ook toegang tot enkele woningen van de Rhijngeesterstraatweg, tot het park Rhijngeest en tot de schapenwei.



Figuur 2.1: Studiegebied en gebouwen op het terrein

De gebouwen C en D, waar tot 2015 de Jelgersmakliniek (polikliniek voor geestelijke gezondheidszorg) was gevestigd en samen een totale oppervlakte hebben van 6.328 m² bvo (bron: BAG), staan reeds meer dan vijf jaar leeg. Gebouw C wordt beoogd als tijdelijke huisvesting voor maximaal 80 spoedzoekers. Spoedzoekers zijn gescheiden mannen of vrouwen, studenten of jongeren die urgent op zoek zijn naar tijdelijke woonruimte en anders dakloos dreigen te raken. Divorce Housing, die de woonruimte voor spoedzoekers verhuurt en het gebouw beheert, is een partij die op verschillende plaatsen in de regio tijdelijke, gemeubileerde, onzelfstandige woonruimte aanbiedt met gedeelde voorzieningen als

keuken en sanitair voor een huurprijs vanaf € 500,- per maand. Op basis van een intakegesprek bepaalt Divorce Housing of mensen in aanmerking komen voor tijdelijke woonruimte die zij aanbieden.

Het Hoefijzergebouw (gebouw D) wordt beoogd als tijdelijke huisvesting voor 175 statushouders die onder toezicht staan van het Centraal Orgaan opvang Asielzoekers (het COA). Het betreft statushouders die in afwachting zijn van definitieve huisvesting in Oegstgeest of in de regio.

Naast de beoogde nieuwe gebruikers van het terrein zijn er diverse bestaande functies en gebruikers. Op het terrein is ook het gemeentehuis gevestigd, waar ambtenaren werkzaam zijn en bezoekers langskomen voor afspraken. Het gemeentehuis heeft een totale oppervlakte van 4.250 m² bvo (bron: opgave gemeente). Door een suboptimale indeling (vanwege het historische karakter van het gebouw) en diverse ruimtes die niet permanent worden gebruikt (zoals de zolder, kelder en trouwzaal) wordt het gebouw echter niet volledig permanent gebruikt. Van het gemeentehuis is 2.900 m² bvo effectief in gebruik (bron: opgave gemeente).

Achter het gemeentehuis is een gebouw gelegen waar het Centrum voor Jeugd en Gezin (CJG) is gehuisvest. CJG heeft een oppervlakte van 750 m² bvo (bron: opgave gemeente). CJG ondersteunt ouders en gezinnen in de opvoeding van kinderen. Hier zijn diverse professionals werkzaam als jeugdartsen, verpleegkundigen en pedagogen. Het CJG ontvangt ouders en gezinnen op locatie voor consultatie en begeleiding.

Via het terrein zijn de woningen van de Rhijngeesterstraatweg nummers 1, 3, 7, 9 en 11 ontsloten. Deze woningen hebben eigen parkeergelegenheid voor bewoners en bezoekers. Tevens is tegen de snelweg A44 aan een weiland gelegen waar schapen worden gehouden. Er is niet structureel iemand aanwezig bij het weiland, en de beheerder komt vaak met de fiets, of stalt zijn auto, bus of landbouwvoertuig voor het hek naar de schapenwei.

Ook biedt het terrein toegang tot het park Rhijngeest (in beheer bij het Zuid-Hollands landschap), wat als wandel- en recreatiepark fungeert en wandelaars aantrekt. Wandelaars komen veelal uit de directe omgeving van Oegstgeest, en zorgen daarmee niet voor een structurele parkeervraag op het terrein. De overige gebruikers zoals de bewoners, bezoekers van het park Endegeest, en de beheerder van de schapenwei zijn dan ook niet meegenomen in de parkeerbalans.

Ten noorden van het studiegebied is ARQ Centrum '45 gelegen. Dit is een behandel- en expertisecentrum voor mensen met complexe psychotraumaklachten. Vanaf het terrein zijn enkele loopverbindingen naar het terrein van ARQ. AQR wordt voor de auto ontsloten via de Rijnzichtweg. De locatie is niet voor de auto verbonden met de planlocatie.

2.2 Huidige parkeersituatie

In de huidige situatie zijn in totaal 132 vrij te gebruiken parkeerplaatsen op het terrein gelegen. Daarnaast zijn er nog 5 invalidenparkeerplaatsen, 1 parkeerplaats voor de politie en 1 parkeerplaats voor de brandweer. De invalideparkeerplaatsen zijn ook openbare parkeerplaatsen (niet op kenteken) bedoeld voor bezoekers en werknemers van de functies.

Totaal zijn er dus 137 openbare parkeerplaatsen op het terrein aanwezig. Rondom het gemeentehuis geldt een blauwe zone met een maximale parkeerduur van 1 uur. Daarmee wordt deze parkeergelegenheid vrij gehouden voor bezoekers van het gemeentehuis en het CJG. Werknemers parkeren op het westelijk gelegen parkeerterrein.

Een aantal parkeerplaatsen zijn in de huidige situatie slecht ingericht en niet goed herkenbaar. Naast het gemeentehuis zijn enkele parkeervakken niet goed aangeduid, en de parkeervakken langs het Hoefijzergebouw zijn overwoekerd door onkruid en groen door een gebrek aan onderhoud in de afgelopen jaren, vanwege leegstand.

Het COA wenst de 28 parkeerplaatsen die in het midden van het Hoefijzergebouw zijn gelegen te gebruiken als (extra) speelplaats of buitenplaats voor de statushouders. Dit onderzoek wijst uit of de parkeersituatie dat toelaat.



Figuur 2.2: Huidige parkeergelegenheid op het terrein (o.b.v. inventarisatie ter plekke door gemeente en Goudappel)

2.3 Werkwijze: parkeerbeleid, richtlijnen en omgevingsoverleg

Het onderzoek dient uit te wijzen of het terrein geschikt is ten aanzien van verkeer, verkeersveiligheid, parkeren en toegankelijkheid voor de tijdelijke huisvesting van statushouders en spoedzoekers. Het onderzoek kan onderverdeeld worden in vijf delen, die hierna nader zijn toegelicht.

Parkeren

Beoordeeld is of de huidige parkeergelegenheid voldoende capaciteit biedt om de tijdelijke huisvesting mogelijk te maken. Door invulling van de leegstaande gebouwen zal de parkeervraag in het gebied toenemen. Om dit te beoordelen, is een parkeerbalans opgesteld volgens de regels uit het bestemmingsplan en het gemeentelijke parkeerbeleid.

Voor de diverse functies is de parkeerbehoefte berekend voor verschillende weekmomenten, op basis van het functieprogramma en de parkeernormen. Vervolgens is beoordeeld of de parkeercapaciteit voldoende is om op ieder weekmoment de parkeervraag op te vangen.

Verkeersgeneratie

Door de nieuwe invulling zal het aantal gebruikers van het gebied toenemen ten opzichte van de situatie sinds 2015. Op basis van het functieprogramma en de kencijfers van het CROW¹ is berekend hoeveel verkeersbewegingen in de nieuwe situatie worden verwacht. Dit inzicht is gebruikt om te beoordelen of de beoogde verkeersaantallen op een veilige manier afgewikkeld kunnen worden op het terrein en de omliggende wegen.

Verkeersveiligheid en toegankelijkheid van het terrein

Beoordeeld is of de huidige inrichting van het terrein op orde is om de nieuwe gebruikers en verkeersbewegingen op een verkeersveilige manier te accommoderen. Tevens is gekeken naar de toegankelijkheid van het terrein via de toegangspoort, en naar de bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten.

Effecten in de omgeving

Tenslotte is gekeken naar de effecten op omliggende wegen. Door de tijdelijke invulling zal ook het aantal verkeersdeelnemers buiten het terrein toenemen. Een beschouwing van de verkeersveiligheid, verkeerseffecten en OV-toegankelijkheid is opgenomen. Daarbij zijn de wegen en kruispunten in de omgeving beoordeeld aan de hand van de ontwerprichtlijnen van het CROW en de verkeersintensiteiten.

Omgevingsoverleg

De gebruikers van het terrein (achter de toegangspoort) zijn in een tweetal avonden betrokken bij de bespreking van de verkeers- en parkeereffecten. Diverse aandachtspunten en zorgen zijn opgehaald en met elkaar besproken. Dit is meegenomen in de analyse en bevindingen van de voorgaande onderdelen.

¹ Het CROW is het landelijke kennisinstituut in Nederland op het gebied van mobiliteit en ruimte. Het CROW stelt publicaties op met daarin bijvoorbeeld richtlijnen voor de inrichting van de openbare ruimte en kencijfers over parkeren en aantal verkeersbewegingen (verkeersgeneratie).

3. Parkeren

In dit hoofdstuk is beoordeeld of er voldoende parkeergelegenheid aanwezig is om de tijdelijke huisvesting van statushouders en spoedzoekers mogelijk te maken. Tevens is bepaald of er voldoende fietsparkeergelegenheid is volgens het gemeentelijke parkeerbeleid.

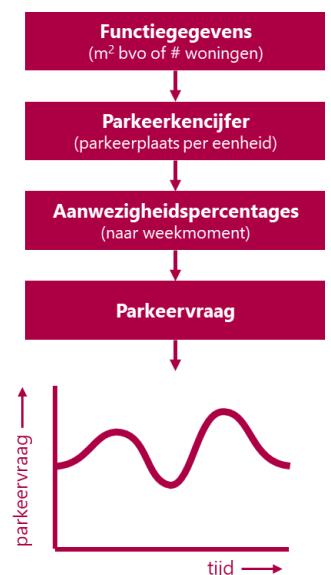
3.1 Kaders: gemeentelijk parkeerbeleid

De parkeersituatie wordt beschouwd binnen de wettelijke kaders die daarvoor staan in het bestemmingsplan en het gemeentelijke parkeerbeleid. Het vigerende gemeentelijke parkeerbeleid, waarnaar het parapluplan parkeren verwijst, betreft de Parkeernota 2004. In de Parkeernota 2004 zijn enkel parkeernormen voor woonfuncties opgenomen, maar niet specifiek voor de huisvesting van statushouders of spoedzoekers. Voor overige functies verwijst de Parkeernota naar de meest actuele parkeerkencijfers van CROW. De meest actuele parkeerkencijfers zijn opgenomen in de CROW-publicatie 381.

De Parkeernota 2004 is gedateerd. De gemeente is dan ook bezig het parkeerbeleid te herzien. Op moment van schrijven ligt de concept-Parkeernota 2021 ter inzage. De verwachting is dat de nieuwe Parkeernota medio 2021 aan het bestuur en de gemeenteraad wordt aangeboden voor besluitvorming. In de concept-Parkeernota worden de parkeernormen voor Oegstgeest opnieuw gebaseerd op de CROW-parkeerkencijfers. In feite ligt de nieuwe Parkeernota 2021 dan ook in het verlengde van de vigerende Parkeernota 2004, al veranderen wel de parkeernormen voor woonfuncties. In de hiernavolgende paragraaf zijn voor iedere functie de parkeernormen of gehanteerde parkeercijfers gespecificeerd en onderbouwd.

Volgens het gemeentelijke parkeerbeleid dient bij nieuwe ontwikkelingen de parkeergelegenheid in principe op eigen terrein te worden opgelost. Indien sprake is van meerdere functies, mag dubbelgebruik worden toegepast om de parkeercapaciteit optimaal te benutten. Daartoe dient een parkeerbalans te worden opgesteld op basis van het functieprogramma, de parkeernormen en de aanwezigheidspercentages die daarbij horen. Met een parkeerbalans wordt voor verschillende weekmomenten de parkeervraag berekend en vergeleken met de parkeercapaciteit. Deze methode is in de figuur hiernaast geïllustreerd.

Tenslotte, stelt het gemeentelijke parkeerbeleid dat de afmetingen van parkeergelegenheid moeten voldoen aan de meest actuele NEN-ontwerprichtlijnen. Deze zijn opgenomen in NEN 2443:2013. In de volgende paragraaf is de parkeergelegenheid allereerst hier op beoordeeld.



3.2 Bruikbaarheid / afmetingen parkeergelegenheid

De parkeergelegenheid is globaal getoetst op bruikbaarheid. Alle parkeergelegenheid op het terrein is goed bruikbaar en wordt daarom als vertrekpunt genomen voor de parkeerbalans. Enige uitzondering hierop is de parkeerstrook naast het Hoefijzergebouw waar 22 schuine parkeervakken zijn gelegen. De globale afmetingen van de parkeerstrook en parkeerweg zijn beoordeeld aan de hand van de ontwerprichtlijn NEN 2443:2013 'Parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in garages'.



Figuur 3.4: parkeervakken langs de westzijde van het Hoefijzergebouw (foto: Cyclomedia)

De afmetingen van de parkeerstrook en rijweg voldoen op diverse aspecten niet aan NEN 2443:2013. De parkeerweg heeft over het grootste deel een breedte van 4,1 meter, maar kent halverwege een versmalling naar 3,1 meter. De parkeerweg dient minimaal 3,6 meter breed te zijn bij niet-openbaar gebruik² en parkeervakken van 2,4 m breed onder een hoek van 65 graden. De parkeerweg voldoet over de meeste lengte dus aan de NEN-norm, maar niet ter hoogte van de versmalling. De parkeerweg is niet breed genoeg voor tweerichtingsverkeer, de parkeerweg kan door 1 auto tegelijk gebruikt worden. Wel is aan het einde van de parkeerstrook ruimte om te keren. Deze plek dient vrij te zijn van groen, onkruid en andere zaken zodat parkeerders hier op een goede manier kunnen keren.

De parkeerstrookbreedte is circa 4,5 meter, terwijl volgens NEN 2443:2013 bij een parkeerhoek van 65 graden 5,44 meter nodig is. De parkeerstrook is circa 1 meter te smal. In de praktijk blijkt echter dat de parkeerstrook voldoende bruikbaar is. In veel gevallen is de parkeerstrook breed genoeg voor een geparkeerd voertuig, zoals ook te zien op bijgevoegde foto uit 2010. Enkel bij lange voertuigen is de volledige parkeerstrookbreedte van 5,44 meter nodig, omdat lange voertuigen anders uitsteken en de parkeerweg versmallen. Volgens NEN 2443:2013 is een totale breedte (parkeerweg + parkeerstrook)

² Het is passend om uit te gaan van niet-openbaar gebruik als minder dan 20% van het aantal parkeerders niet vaste gebruikers zijn. Zoals in dit rapport wordt gesteld wordt afgesproken dat het COA deze achterste parkeerplaatsen zal gebruiken. Bij het COA komen voornamelijk werknemers en vaste bezoekers (ter begeleiding van statushouders) die bekend zijn met de situatie ter plekke.

nodig van 9,04 meter in geval van schuine parkeervakken onder een hoek van 65 graden. Over het grootste deel is 8,6 meter beschikbaar, waarmee er 40 cm te weinig breedte is.

Een optie kan zijn om de parkeerstrookbreedte te verbreden (zodat wordt voldaan aan NEN 2443:2013) door de haag weg te halen en bestrating iets door te leggen. De kans bestaat echter dat de parkeervakken in de praktijk niet gebruikt worden (omdat de parkeervraag in praktijk lager uitvalt, zie verderop hoofdstuk 3) en er onnodig groen weggehaald wordt.

Een andere optie is de schuine parkeervakken om te zetten naar langspaarkeervakken. Daardoor wordt de parkeerweg een stuk breder, wordt voldaan aan de NEN, en kunnen twee auto's elkaar passeren op de parkeerweg. Wel zijn daardoor minder parkeerplaatsen mogelijk, namelijk 10 parkeervakken³ in plaats van 22 parkeervakken. Daarmee komen 12 parkeerplaatsen te vervallen. Het totaal aantal openbare parkeerplaatsen op het terrein komt daarmee uit op 125 parkeerplaatsen.

Ons advies is dan ook om de schuine parkeervakken aan te passen naar langspaarkeervakken, zodat deze parkeervakken aan NEN 2443:2013 voldoen en goed gebruikt kunnen worden. De aanpassing is hieronder op een luchtfoto aangegeven.



Figuur 3.5: geadviseerd wordt de schuine vakken om te zetten naar langspaarkeervakken

³ Indien van niet-openbaar wordt uitgegaan zijn waarschijnlijk 12 langspaarkeerplaatsen in te passen.

3.3 Parkeernorm/parkeervraag per functie

Verschillende functies kennen enige onzekerheid in hun parkeerbehoefte. Enerzijds komt dat omdat parkeernormen of parkeerkencijfers generiek zijn en de beoogde functies niet altijd 100% aansluiten en er dus enige afwijking kan bestaan. Daarom wordt met een bandbreedte gerekend, om rekening te houden met deze onzekerheid.

3.3.1 Gemeentehuis

Qua parkeerbehoefte sluit het gemeentehuis het beste aan bij de functie 'kantoor met baliefunctie'. In de concept-Parkeernota 2021 is voor de functie 'kantoor met baliefunctie' een parkeernorm beschikbaar, gebaseerd op het CROW-parkeerkencijfer (conform de Parkeernota 2004).

De parkeernorm voor 'kantoor met baliefunctie' betreft: 2,25 parkeerplaatsen per 100 m² bvo. De parkeernorm gaat echter uit van 100% benutting van een gebouw. Zoals in de uitgangspunten beschreven is van het gemeentehuis effectief 2.900 m² bvo in gebruik, door een suboptimale inrichting (historisch karakter) en ruimtes die niet structureel gebruikt worden (kelder, zolder, trouwzaal). De parkeervraag van het gemeentehuis op het maatgevende moment komt daarmee uit op: $2.900/100 \times 2,25 = 65,25$ parkeerplaatsen. In de parkeernorm wordt rekening gehouden met enkele parkeeders met een invalidekaart.

Dit is een theoretische berekening op basis van parkeernormen voor de functie 'kantoor met baliefunctie'. Het gemeentehuis is geen standaard kantoor met baliefunctie. Daarom is eveneens gekeken naar het daadwerkelijke gebruik van de parkeerplaatsen. De huidige situatie is daarvoor niet representatief vanwege corona en de overheidsmaatregelen, zoals zo veel mogelijk thuiswerken. Op basis van foto-opnames van het terrein uit 2015 en 2016 is wel een representatieve parkeertelling te herleiden (zie ook bijlage 1). Daaruit blijkt dat de parkeerbehoefte van het gemeentehuis op een werkdagochtend zo'n 48 geparkeerde auto's betreft. Rekening houdend met 15% opslag vanwege frictie-leegstand (overcapaciteit die nodig is om tot een goed functionerende parkeersituatie te komen), heeft het gemeentehuis zo'n 55 parkeerplaatsen nodig. Dat is lager dan de 65 parkeerplaatsen die op basis van de parkeernormen is berekend. Voor de parkeervraag van het gemeentehuis hanteren we daarom de volgende bandbreedte: 55 tot 65 parkeerplaatsen op werkdagen overdag.



Figuur 3.1: Foto van de parkeersituatie op een werkdag in 2016 (bron: Cyclomedia)

Door corona en de maatregelen om corona te bestrijden, is het mobiliteitsgedrag van mensen veranderd. In de coronacrisis zijn werkenden opgeroepen zo veel mogelijk thuis te

werken. De ambtenaren van het gemeentehuis werken door de coronacrisis dan ook zo veel mogelijk vanuit huis. Ook zijn enkele gemeentezaken gedigitaliseerd, waardoor de parkeervraag van het gemeentehuis een stuk lager was in 2020 en de eerste helft van 2021 dan in de situatie vóór corona. Uit verschillende enquête-onderzoeken blijkt bovendien dat veel mensen ook na de coronacrisis gedeeltelijk thuis willen blijven werken. Dat zou kunnen betekenen dat de parkeervraag van het gemeentehuis blijvend lager is dan hiervoor onderbouwd. De toekomst is echter onzeker en zekerheidshalve nemen we een eventueel corona-effect op de parkeervraag in deze onderbouwing niet mee.

3.3.2 Centrum voor Jeugd en Gezin

Qua parkeerbehoefte sluit deze functie eveneens het beste aan bij 'kantoor met baliefunctie', waarvoor een parkeernorm beschikbaar is. Het CJG heeft een oppervlakte van 750 m² bvo. De parkeervraag van het CJG op het maatgevende moment komt daarmee uit op: $750/100 \times 2,25 = 16,88$ parkeerplaatsen.

Op basis van correspondentie met het CJG uit 2017 blijkt dat het CJG inschat dat op de drukste werkdag van de 15 à 17 werknemers zo'n 8 à 9 medewerkers met de auto komen, en er verspreid over de dag zo'n 15 tot 20 bezoekers met de auto komen. Tijdens kantooruren komen bezoekers langs voor een consult of begeleiding. Dit zijn doorgaans afspraken van een half uur tot een uur. Uitgaande van 6 kantooruren, zijn er voor de bezoekers van het CJG dan zo'n $20/6 = 3,3 = 4$ parkeerplaatsen nodig. De overige bezoekers komen veelal op de fiets of lopend. Voor het CJG zijn in de praktijk naar schatting $9 + 4 = 13$ parkeerplaatsen benodigd.

Ook voor het CJG gaan we daarom uit van een bandbreedte in de parkeervraag: 13 tot 17 parkeerplaatsen op het maatgevende moment (werkdagoverdag).

3.3.3 Tijdelijke huisvesting spoedzoekers (Divorce Housing)

In de Parkeernota's en de CROW-publicatie 381 zijn geen specifieke parkeernormen of parkeerkencijfers opgenomen voor de tijdelijke huisvesting van spoedzoekers. De functie die hier het dichtst in de buurt komt, is 'kamerbewoning (niet-student)'. De concept-Parkeernota 2021 en het CROW specificeren hiervoor de volgende parkeernorm: 0,65 parkeerplaats per kamer, waarvan 0,2 parkeerplaats voor bezoekers.

Uit ervaringen van Divorce Housing elders blijkt dat de parkeernorm vaak een stuk hoger ligt dan het daadwerkelijke autobezit onder hun bewoners. Spoedzoekers zijn mensen die urgent op zoek zijn naar tijdelijke woonruimte, omdat zij anders dakloos dreigen te raken. Het autobezit onder de doelgroep van Divorce Housing ligt dan ook vaak lager, dan waarop de parkeernorm van 0,65 parkeerplaats per kamer is gebaseerd. Divorce Housing heeft vergelijkbare huisvesting in Leiden en Katwijk. Op basis van vier referentieprojecten (zie bijlage 2) stelt Divorce Housing dat gemiddeld 30% van hun bewoners een eigen auto bezit. Voor het bewonersdeel komt dit overeen met 0,3 parkeerplaats per kamer. Als we voor bezoekers daar 0,2 (conform het CROW) parkeerplaats per kamer aan toevoegen, komen we tot een totaal parkeerkencijfer van 0,5 parkeerplaats per kamer. Dat is lager dan de parkeernorm voor 'kamerbewoning (niet-studenten)'. Het is echter niet uit te sluiten dat het autobezit onder toekomstige bewoners van Divorce Housing toch hoger ligt.

Daarom gaan we uit van een bandbreedte op basis van de parkeernorm voor kamerbewoning (niet-student) en op basis van de referenties van Divorce Housing: parkeerkencijfer

spoedzoekers: 0,5-0,65 parkeerplaats per kamer, waarvan 0,2 parkeerplaats voor bezoekers.
De bandbreedte in de parkeerbehoefte van deze functie komt daarmee uit op 24 tot 36 parkeerplaatsen voor bewoners en 16 voor bezoekers.

3.3.4 Tijdelijke huisvesting statushouders

Voor de huisvesting van statushouders zijn geen parkeernormen of parkeerkecijfers beschikbaar in de gemeentelijke Parkeernota's en bij het CROW. Daarom is maatwerk nodig. Er is in Nederland nog geen vergelijkbare Regionale opvang locatie. Qua parkeerbehoefte lijkt een dergelijke huisvesting op een AZC-locatie. Voor deze locaties hanteert het COA in hun eigen programma van eisen een parkeerbehoefte aan van 1 parkeerplaats per 10 bewoners. Voor deze locatie komt dat overeen met totaal 17,5 parkeerplaats. Op basis van twee referentielocaties van het COA (een AZC in Rijswijk en een in Rotterdam) blijkt dat deze norm aan de ruime kant is. Op deze referentielocaties is de verhouding tussen parkeerplaatsen en bewoners respectievelijk 0,65 en 0,7 parkeerplaats per 10 bewoners. COA stelt dat dit in de praktijk prima functioneert en er op deze locaties voldoende parkeergelegenheid is.

Naast de norm uit het PvE is ook een parkeerbehoefte ingeschat voor de COA-locatie op basis van het aantal mensen dat verwacht wordt met de auto te komen. Op een locatie voor tijdelijke huisvesting van statushouders zijn verschillende mensen aan het werk of komen met de auto op bezoek. Dit betreft personeel van COA, gezondheidszorg, Vluchtelingenwerk en beveiliging. Ook werkt het COA samen met vrijwilligers die op de locatie langskomen om bewoners te helpen bij inburgeringstrajecten. In overleg met het COA zijn de volgende medewerkers en bezoekers verwacht op deze locatie:

- Op werkdagen overdag worden zo'n 5 medewerkers van het COA verwacht die met de auto zullen komen. In de avonduren tot 22.00 uur betreft het circa 2 medewerkers.
- Beveiliging is 24 uur per dag aanwezig met 2 medewerkers. Bij de wisselingen van diensten zijn kortstondig 4 parkeerplaatsen nodig.
- Gezondheidszorg en Vluchtelingenwerk zijn niet dagelijks aanwezig, maar komen in de regel twee keer per week langs, en dit vraagt circa 3 parkeerplaatsen.
- Vrijwilligers die bewoners begeleiden met inburgeringstrajecten komen veelal op de fiets, maar een enkeling ook met de auto. Vrijwilligers en andere bezoekers zijn slechts een deel van de dag aanwezig. Uit ervaring van het COA gaat het om circa 4 geparkeerde auto's op een gelijktijdig moment overdag.
- Het maatgevende moment voor de parkeerbehoefte van het COA is de werkdag-overdag. In totaal zijn op basis van voorgaande analyse 16 parkeerplaatsen nodig. Rekening houdend met een frictieleegestand van 15% en afronding naar boven komt op basis van deze analyse de parkeerbehoefte uit op 20 parkeerplaatsen.

De statushouders die op deze locatie worden gehuisvest hebben zelf geen eigen auto. De statushouders krijgen een wekelijkse uitkering die ontoereikend is om een auto te bezitten, en hebben vaak geen werk. Bovendien is het in het land van herkomst behaalde rijbewijs niet meer rechtsgeldig na de eerste 185 dagen in Nederland. Statushouders die op deze locatie komen wonen, zijn op andere locaties binnengekomen, en zijn reeds langer dan 185 dagen in Nederland. Hun rijbewijs is dan ook niet meer geldig. De parkeergelegenheid is dan ook met name bedoeld voor medewerkers van beveiliging, gezondheidsdienst, ketenpartners, ondersteuning en bezoek.

Met name overdag heeft het COA parkeergelegenheid nodig. Later op de avond en 's nachts is er enkel parkeergelegenheid nodig voor beveiliging (circa 3 parkeerplaatsen) en voor enkele bezoekers. Statushouders kunnen bezoek ontvangen van vrienden, kennissen of familie in Nederland die wel de beschikking over een auto hebben. Op basis van de norm van het COA zelf en de nadere analyse van het aantal werknemers en bezoekers dat verwacht wordt is de bandbreedte van de parkeervraag van de COA-locatie: 17.5 tot 20 parkeerplaatsen op het maatgevende moment.

3.3.5 Aanwezigheidspercentages

De parkeervraag van de verschillende functies varieert over de dag en over de week. Voor verschillende weekmomenten is de parkeervraag berekend door de maatgevende parkeervraag te vermenigvuldigen met de aanwezigheidspercentages. In de tabel hierna zijn voor de verschillende functies de aanwezigheidspercentages gespecificeerd afkomstig uit de CROW-publicatie 381.

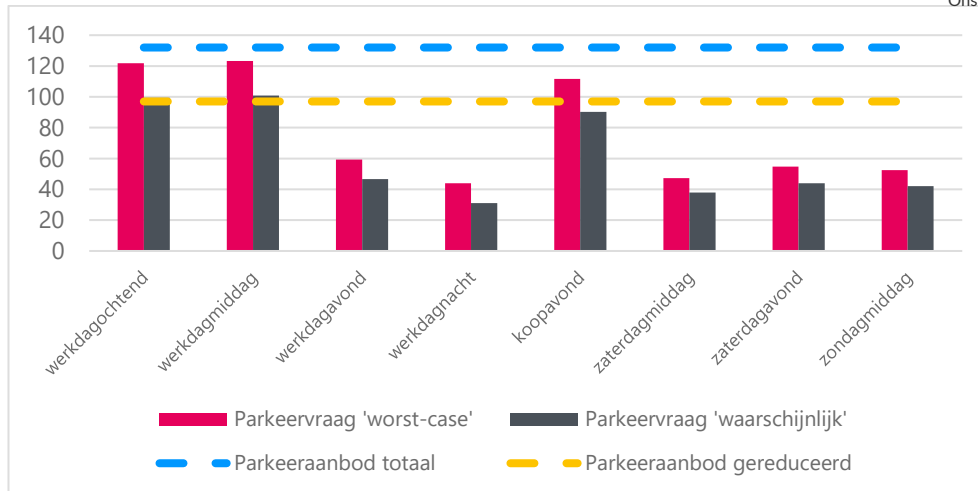
functie	CROW-functie aanwezigheid	werkdag-ochtend	werkdag-middag	werkdag-avond	werkdag-nacht	koop-avond	zaterdag-middag	zaterdag-avond	zondag-middag
gemeentehuis	kantoor met baliefunctie	100%	100%	5%	0%	75%	0%	0%	0%
huisvesting statushouders (COA)	geen passende functie, maatwerk	100%	100%	50%	40%	50%	80%	50%	80%
SJG	kantoor met baliefunctie	100%	100%	5%	0%	75%	0%	0%	0%
huisvesting spoedzoekers Divorce Housing	woningen bewoners	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
bezoek bewoners Divorce Housing	woningen bezoekers	10%	20%	80%	0%	70%	60%	100%	70%

Tabel 3.1: Aanwezigheidspercentages voor de verschillende functies (bron: CROW-publicatie 381)

3.4 Parkeerbilans

Gegeven het functieprogramma, de parkeernormen/parkeerbehoefte, en de aanwezigheidspercentages is de parkeerbehoefte per weekmoment berekend voor iedere functie. Dit is gedaan in een zogenoemde parkeerbilans, waarin de totale parkeervraag wordt vergeleken met de totaal beschikbare parkeercapaciteit. Er is een parkeerbilans opgesteld voor het 'worst case'-scenario (bovengrens van de parkeervraag van alle functies) en voor een meer waarschijnlijk scenario op basis van de parkeerbehoeftecijfers gebaseerd op de beschikbare cijfers uit de praktijk. In de hiernavolgende grafiek zijn de resultaten van deze parkeerbilans weergegeven.

Uit de grafiek blijkt dat er in de 'worst case'-situatie voldoende parkeergelegenheid aanwezig is in de huidige situatie. Gezien het huidige aantal parkeerplaatsen op het terrein, ligt de parkeervraag in de tijdelijke nieuwe situatie lager dan in de oorspronkelijke situatie. Het maatgevende moment is de werkdag-overdag, dan zorgen zowel het gemeentehuis, als het COA, als het CJG en een deel van de bewoners van Divorce Housing voor een parkeervraag. 's Avonds, 's nachts en in het weekend is de parkeervraag een stuk lager, met name omdat het gemeentehuis en het CJG dan gesloten zijn en niet voor een parkeervraag zorgen.



Figuur 3.2: Parkeervraag per weekmoment per scenario afgezet tegen de parkeercapaciteit

Uit de grafiek blijkt ook dat er waarschijnlijk een overschot aan parkeergelegenheid is in de huidige situatie, en dat mogelijk een deel van de parkeerplaatsen in het midden van het Hoefijzergebouw gebruikt kan worden als extra speelplaats of buitenplaats voor de statushouders. Enkel op de werkdagoverdag zou er bij volledig omzetten van de 28 parkeerplaatsen een tekort zijn van 3 a 4 parkeerplaatsen. Wel kan mogelijk een deel van deze parkeerplaatsen afgezet worden als extra speel- of buitenplaats, zodat een deel behouden blijft om te parkeren. Er zit echter wel enige bandbreedte in de parkeervraag, en daarom wordt aanbevolen de huidige parkeercapaciteit in eerste instantie in stand te houden en in de praktijk te kijken hoe de parkeervraag daadwerkelijk uitpakt. Indien de parkeervraag inderdaad lager is, kan besloten worden om (eventueel tijdelijk) een deel van 28 parkeerplaatsen in het midden van het Hoefijzergebouw als (extra) speelplaats of buitenplaats te gebruiken.

De hiervoor gepresenteerde grafiek is gebaseerd op de twee hiernavolgende parkeerbalansen van de 'worst case'-situatie en de waarschijnlijke situatie.

parkeervraag per functie	parkeervraag maatgevend moment	werkdag-ochtend	werkdag-middag	werkdag-avond	werkdag-nacht	koop-avond	zaterdag-middag	zaterdag-avond	zondag-middag
gemeentehuis	65,25	65,25	65,25	3,26	0,00	48,94	0,00	0,00	0,00
COA	20	20,00	20,00	10,00	8,00	10,00	16,00	10,00	16,00
CJG	16,88	16,88	16,88	0,84	0,00	12,66	0,00	0,00	0,00
Divorce Housing - bewoners	36	18,00	18,00	32,40	36,00	28,80	21,60	28,80	25,20
Divorce Housing - bezoek	16	1,60	3,20	12,80	0,00	11,20	9,60	16,00	11,20
totaal benodigd		121,7	123,3	59,3	44,0	111,6	47,2	54,8	52,4
parkeercapaciteit (zonder extra speelplaats)		125	125	125	125	125	125	125	125
overschot/tekort		3,3	1,7	65,7	81,0	13,4	77,8	70,2	72,6

Tabel 3.2: Parkeerbalans voor de 'worst case'-situatie (bovengrens parkeervraag)

parkeervraag per functie	parkeervraag maatgevend moment	werkdag- ochtend	werkdag- middag	werkdag- avond	werkdag- nacht	koop- avond	zaterdag- middag	zaterdag- avond	zondag- middag
gemeentehuis	55	55,20	55,20	2,76	0,00	41,40	0,00	0,00	0,00
COA	17,5	17,50	17,50	8,75	7,00	8,75	14,00	8,75	14,00
CJG	13	13,00	13,00	0,65	0,00	9,75	0,00	0,00	0,00
Divorce Housing - bewoners	24	12,00	12,00	21,60	24,00	19,20	14,40	19,20	16,80
Divorce Housing - bezoek	16	1,60	3,20	12,80	0,00	11,20	9,60	16,00	11,20
totaal benodigd		99,3	100,9	46,6	31,0	90,3	38,0	44,0	42,0
parkeercapaciteit (met extra speelplaats)		97	97	97	97	97	97	97	97
overshot/tekort		-2,3	-3,9	50,4	66,0	6,7	59,0	53,1	

Tabel 3.3: Parkeerbilans voor de **waarschijnlijke situatie (ondergrens parkeervraag)**

3.5 Overige parkeeraspecten

3.5.1 Loopafstanden

De meeste parkeergelegenheid op het terrein is op het achterste deel gelegen. Daarom zijn ook de loopafstanden beoordeeld. Met name voor werknemers van het gemeentehuis kunnen de loopafstanden relatief lang zijn. De loopafstanden voor werknemers van het COA en bewoners van Divorce Housing zijn beperkt. In figuur 3.3 zijn op een satellietfoto de looproutes tussen de parkeergelegenheid en het stadhuis weergegeven met roze pijlen.

De loopafstand vanaf de parkeergelegenheid op het tweede deel van het terrein naar het gemeentehuis is zo'n 150 tot 300 meter, afhankelijk van de parkeerplek. In de concept-Parkeernota 2021 zijn de acceptabele loopafstanden voor werkfuncties gesteld (conform de CROW-richtlijnen) op 200 tot 800 meter. De loopafstanden voor werknemers of zakelijke bezoekers van het gemeentehuis vallen dan ook binnen deze acceptabele loopafstanden.



Figuur 3.3: Looproutes tussen de parkeergelegenheid en het gemeentehuis

Wel moet worden opgemerkt dat de loopafstanden tussen de parkeergelegenheid aan het Wilhelminapark en de Rhijngeesterstraatweg en het gemeentehuis korter kunnen zijn. Langs deze straten in de naastgelegen wijk kan vrij geparkeerd worden op straat. Het risico bestaat daarmee dat werknemers of bezoekers van het gemeentehuis in de naastgelegen wijk parkeren. Dit kan echter in de huidige situatie ook al het geval zijn, en de komst van de tijdelijke huisvesting van statushouders en spoedzoekers heeft hier geen effect op.

Aanbevolen wordt om met het COA af te spreken dat werknemers en bezoekers de achterste parkeerplaatsen op het terrein gebruiken, zodat de meer vooraan gelegen parkeerplaatsen voor het gemeentehuis gebruikt kunnen worden. Mocht verder blijken dat gemeenteambtenaren in de naastgelegen wijk of straten parkeren, dan kunnen deze via interne berichtgeving binnen de gemeente verzocht worden binnen het terrein te parkeren (of beter: zo veel mogelijk op de fiets te komen).

Tenslotte, de looproute bij de gestippelde roze lijn achter het gebouw waar Divorce Housing inkomt, is overwoekerd en kent slechte verlichting. Voor een goed gebruik van het parkeerterrein op het tweede gedeelte is aan te bevelen deze looproute en de verlichting op orde te brengen om deze route weer goed te kunnen gebruiken.

3.5.2 Evenementen/piekbelasting

In het gemeentehuis zijn geregeld raadsvergaderingen en informatieavonden. De parkeervraag van het gemeentehuis kan op dit soort avonden hoger zijn dan gebruikelijk. In de parkeerbalans is hiermee reeds rekening gehouden door het hogere aanwezigheidspercentage op de koopavond (die gezien kan worden als raadsavond). Uit de parkeerbalansen blijkt dat er in de avonduren veelal voldoende restcapaciteit aanwezig is om de parkeervraag op te vangen. Op werkdagavonden zijn naar verwachting zo'n 56 tot 76 parkeerplaatsen beschikbaar voor bijvoorbeeld raadsleden en bezoekers. Het aantal bezoekers bij raadsvergaderingen of informatieavonden kan echter sterk verschillen. Het is niet uit te sluiten dat er incidenteel een grotere aanloop van bezoekers is, wat ook in de huidige situatie al het geval kan zijn.

In deze incidentele gevallen kan dat voor uitwijkeffecten naar de naastgelegen wijk zorgen. Doorgaans is op voorhand in te schatten of raadsvergaderingen of informatieavonden druk bezocht gaan worden. Het is aan te bevelen dat de gemeente in hun communicatie bezoekers oproepen om zo veel mogelijk op de fiets te komen.

3.5.3 Uitwijkeffecten van parkeerders naar omgeving

Door de loopafstanden of op druk bezochte raadsvergaderingen/informatieavonden is er een beperkte kans op uitwijkeffecten naar de omgeving, en dan met name richting Wilhelminapark en de Rhijngeesterstraatweg. Via interne berichtgeving kunnen medewerkers van de gemeente verzocht worden netjes op het eigen terrein te parkeren.

Ook vanuit het naastgelegen ARQ Centrum '45 zijn zorgen geuit over de kans op uitwijkende parkeerders naar hun terrein. Het is niet aannemelijk dat parkeerders op het naastgelegen terrein van ARQ Centrum '45 zullen parkeren. Bezoekers en werknemers van de functies op het 'gemeenteterrein' zullen allereerst een parkeerplek zoeken op het eigen terrein zelf. Uit de parkeerbalans blijkt dat hier op alle momenten voldoende parkeergelegenheid is. Er is dan ook geen aanleiding om op voorhand buiten het eigen terrein te parkeren. In het

incidentele geval dat er geen parkeergelegenheid is, zullen parkeeders eerder uitwijken naar het Wilhelminapark en de Rhijngheesterstraatweg, omdat als ze vanaf het gemeenteterrein afkomen deze parkeerplaatsen dichterbij zijn gelegen dan de parkeerplaatsen op het terrein van ARQ, waar een heel rondje voor gereden moet worden om deze te bereiken.

3.6 Fietsenstallingen en scooterplekken

Naast voldoende parkeergelegenheid voor auto's beschrijft de concept-Parkeernota 2021 ook regels en richtlijnen om bij nieuwe ontwikkelingen te voorzien in voldoende fietsenstallingen en parkeerplekken voor scooters. De concept-Parkeernota beschrijft dat voor fietsparkeergelegenheid bij woonfuncties het bouwbesluit geldt, waarin eisen zijn opgenomen voor bergingen.

Overigens gelden bij transformaties in bestaande panden geen aanvullende eisen dan de eisen die golden toen het pand werd gerealiseerd. In die zin zijn er dus geen wettelijke verplichtingen voor deze ontwikkeling om in extra fietsparkeergelegenheid te voorzien, omdat het beide woonfuncties betreft waarvoor het oorspronkelijke bouwbesluit geldt. Voor een nette inrichting van het terrein is een goede oplossing voor fietsenstallingen gewenst, en daarom zijn het COA en Divorce Housing voornemens extra fietsparkeergelegenheid te realiseren. Op basis van richtlijnen is bepaald hoeveel fietsenstallingen benodigd zijn.

3.6.1 Fietsparkeren

Voor woonfuncties verwijst de concept-Parkeernota naar het bouwbesluit dat voorschrijft dat bij nieuwbouw van woningen een fietsberging aanwezig moet zijn. De gemeente heeft in geval van appartementen de voorkeur voor het realiseren van gezamenlijke fietsenstallingen, in plaats van individuele bergingen. De concept-Parkeernota 2021 beschrijft dat het aantal fietsparkeerplekken bij woonfuncties/appartementen afhankelijk is van de grootte van de woningen, de fietsparkeerrichtlijn varieert van 2 tot 6 fietsparkeerplekken per woning.

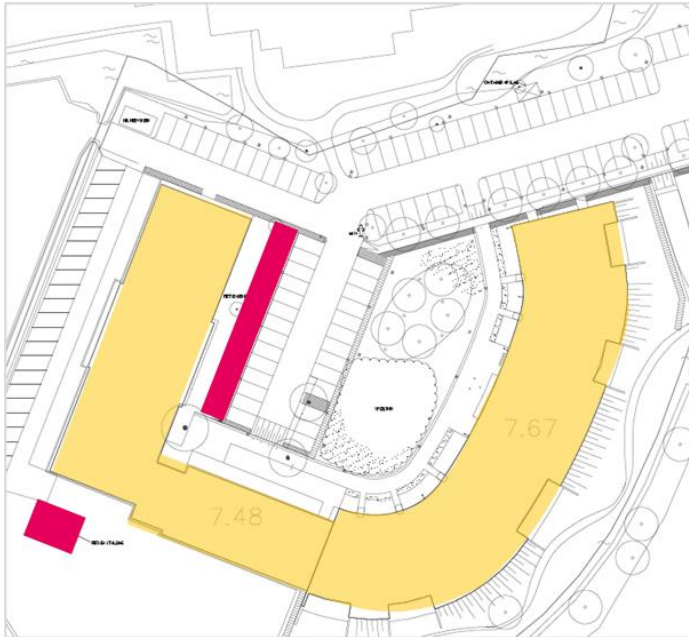
De huisvesting van statushouders en spoedzoekers is echter niet vergelijkbaar met normale appartementbewoning. Daarom is een maatwerkonderbouwing opgesteld voor fietsparkeren bij de huisvesting van statushouders en spoedzoekers. De CROW-publicatie 'Leidraad fietsparkeren' geeft voor een studentenkamer een fietsparkeerkencijfer van 1 fiets per kamer. Ook van spoedzoekers kan verwacht worden dat zij gemiddeld 1 fiets per persoon bezitten en dus moeten stallen, daarnaast dient rekening te worden gehouden met fietsenstallingen voor bezoekers. De CROW-publicatie 'Leidraad Fietsparkeren' schrijft voor bezoekers 0,5 tot 1 fietsparkeerplek per woning/kamer voor.

Voor de tijdelijke huisvesting van spoedzoekers is aan te bevelen te voorzien in 80 fietsparkeerplekken voor bewoners, en in 40 fietsparkeerplekken voor bezoekers, in totaal dus 120 fietsparkeerplekken. Het is aan te bevelen bij iedere (hoofd-) in-/uitgang te voorzien in tenminste enkele fietsparkeerplekken voor bezoekers. In de huidige situatie zijn rond het gebouw waar Divorce Housing inkomt, zo'n 47 fietsparkeerplekken aanwezig. Er is dus een opgave om nog 73 fietsparkeerplekken te realiseren.

Het is niet bekend hoeveel fietsen statushouders gemiddeld bezitten. Het COA gaat in hun eigen programma van eisen uit van 0,5 fietsparkeerplek per bewoner. Daarmee ligt het

verwachte fietsenbezit onder statushouders op ongeveer de helft van bewoners van Divorce Housing. Dat lijkt aannemelijk, aangezien nergens in de wereld zo veel wordt gefietst als in Nederland. Sommige statushouders zullen niet kunnen fietsen.

In de huidige situatie zijn er nabij het Hoefijzergebouw geen fietsenstallingen aanwezig. Het totale aantal benodigde fietsparkeerplekken bedraagt $(175 \times 0,5 =) 88$. Bij het Hoefijzergebouw is de exploitant voornemens 90 fietsparkeerplekken te realiseren op het binnenterrein van het Hoefijzergebouw.



Figuur 3.6: In roze de beoogde locaties voor fietsenrekken bij het Hoefijzergebouw

3.6.2 Parkeerplekken voor scooters

De concept-Parkeernota 2021 schrijft ook richtlijnen voor scooter-parkeren voor, zodat bij de inrichting van de openbare ruimte voldoende rekening wordt gehouden met scooters. Voor woningen wordt 0,13 scooterparkeerplek per woning aanbevolen, gebaseerd op het gemiddelde scooterbezit per woning in Oegstgeest.

Voor de tijdelijke huisvesting van spoedzoekers wordt aanbevolen ook enkele scooterparkeerplekken te realiseren, wellicht als onderdeel van een gezamenlijke fietsenstalling. Uitgaande van het gemiddelde scooterbezit per huishouden in Oegstgeest worden 10 scooterparkeerplekken aanbevolen voor de huisvesting van spoedzoekers. Rond het gebouw waar Divorce Housing intrekt, zijn nabij de in- en uitgangen prima plekken beschikbaar om scooters te stallen.

Het is niet aannemelijk dat statushouders scooters of bromfietsen bezitten. Om een scooter of bromfiets te rijden, is een rijbewijs nodig. Het in het land van herkomst behaalde rijbewijs is niet geldig in Nederland. Bij de tijdelijke huisvesting voor statushouders is het dan ook niet nodig om te voorzien in parkeerplekken voor scooters, al is er rond het Hoefijzergebouw voldoende ruimte om een scooter te stallen.

4. Verkeersgeneratie

In dit hoofdstuk is onderbouwd hoeveel verkeersbewegingen worden verwacht in de nieuwe situatie. Daarbij wordt een vergelijking gemaakt met de verkeersgeneratie in de huidige situatie, en met de oorspronkelijke situatie/de situatie die volgens het bestemmingsplan mogelijk is. Voor de berekening van de verkeersgeneratie is opnieuw een bandbreedte aangehouden, enerzijds is gebruik gemaakt van de kencijfers van het CROW uit de CROW-publicatie 381, anderzijds zijn maatwerk en cijfers uit de praktijk gebruikt.

4.1 Verkeersgeneratie bestaande functies

In de huidige situatie is er een aantal functies die voor verkeersbewegingen op het terrein zorgen. Dit betreft met name het gemeentehuis en het CJG, maar ook enkele woningen die zijn ontsloten via het terrein zorgen voor verkeersbewegingen. Ook is er aan de achterkant van het terrein een schapenwei die (incidenteel) voor enkele verkeersbewegingen zorgt.

De verkeersgeneratie van het gemeentehuis is berekend op basis van de CROW-kencijfers. Het kencijfer verkeersgeneratie voor een 'kantoor met baliefunctie' op deze locatie⁴ betreft: 10,7 motorvoertuigbewegingen per 100 m² bvo per weekdag. De verkeersgeneratie op een werkdag wordt verkregen door het kencijfer te vermenigvuldigen met 1,33 conform de CROW-omrekenfactor. Voor woonfuncties bedraagt deze factor 1,11. De berekening van de verkeersgeneratie van het gemeentehuis op basis van de kencijfers is als volgt:

- $2.900/100 \times 10,7 \times 1,33 = 409$ mvt/etm op een **werkdag**.

De verkeersgeneratie van het CJG wordt op dezelfde manier berekend, gegeven het kencijfer voor 'kantoor met baliefunctie':

- $750/100 \times 10,7 \times 1,33 = 106$ mvt/etm op een **werkdag**.

Voor de zes woningen die via het terrein zijn ontsloten, is de verkeersgeneratie berekend op basis van kencijfers voor vrijstaande woningen gelegen in zone 'rest bebouwde kom'.

De verkeersgeneratie betreft: $6 \times 7,7 \times 1,11 = 51$ mvt/etm op een **werkdag**.

Voor de schapenwei gaan we ervan uit dat de verzorger één keer per dag langskomt, en dagelijks voor twee verkeersbewegingen zorgt.

Op basis van de kencijfers bedraagt de verkeersgeneratie van de huidige functies in totaal 570⁵ verkeersbewegingen per werkdag.

⁴ Keuze kencijfers op basis van: sterk stedelijk, rest bebouwde kom, en het gemiddelde kencijfer.

⁵ Naar boven afgerond op tientallen.

De verkeersgeneratie op basis van de kencijfers is aan de hoge kant. Op basis van een verkeersstelling van 19 september 2017 bij de toegangspoort van het terrein blijken er tussen 07.00 en 18.00 uur zo'n 215 auto's het terrein op en af te rijden. Dit betreft zowel verkeersbewegingen van het stadhuis, maar ook van/naar de woningen, de schapenwei en de kringloopwinkel die hier destijds gevestigd was. Daarmee ligt de berekende verkeersgeneratie op basis van de kencijfers een stuk hoger dan de gemeten situatie. Daarom gaan we net als bij parkeren uit van een bandbreedte in de verkeersgeneratie.

Ook voor het CJG ligt de daadwerkelijke verkeersgeneratie waarschijnlijk lager dan op basis van de kencijfers. Op een drukke werkdag komen er bij het CJG 9 werknemers met de auto en zo'n 20 bezoekers (bron: opgave CJG). Iedere bezoeker en werknemer met de auto kent een aankomende en vertrekkende verkeersbeweging, waarmee de verkeersgeneratie in de praktijk overeenkomt met $(9+20) \times 2 = 58$ verkeersbewegingen op werkdagen. Voor CJG gaan we daarom uit van de volgende bandbreedte in verkeersgeneratie: 58 – 106 mvt/etm.

De verkeersgeneratie van de bestaande functies en gebruikers van het terrein bedraagt naar verwachting tussen de 280⁶ en 570 motorvoertuigbewegingen per etmaal op werkdagen.

4.2 Verkeersgeneratie tijdelijke huisvesting

Bij de tijdelijke huisvesting van spoedzoekers zorgen met name bewoners voor extra verkeersbewegingen op het terrein. De verkeersgeneratie is berekend op basis van het CROW-kencijfer voor de functie 'kamerbewoning (niet-student)'. Het kencijfer is 1,95 verkeersbewegingen per kamer per weekdag. Op werkdagen ligt de verkeersgeneratie een factor 1,11 hoger. De verkeersgeneratie van de tijdelijke huisvesting van spoedzoekers bedraagt daarmee:

- $80 \times 1,95 \times 1,11 = 173$ motorvoertuigbewegingen per etmaal op werkdagen.

Bij de tijdelijke huisvesting van statushouders zorgen met name werknemers voor motorvoertuigbewegingen. De statushouders zullen zich veelal te voet verplaatsen, in mindere mate per fiets en met het openbaar vervoer en nauwelijks met de auto. De verkeersgeneratie van het autoverkeer relateren we aan het aantal parkeerplaatsen voor het COA en de verkeersgeneratie op basis van de werkfunctie 'kantoor met baliefunctie'. De verkeersgeneratie is 4,7⁷ verkeersbewegingen per parkeerplaats per weekdag. Voor werkdagen passen we de omrekenfactor (van het CROW) van 1,33 voor werkfuncties toe. Bij een volledige benutting van de 20 parkeerplaatsen zorgt de tijdelijke huisvesting van statushouders voor:

- $20 \times 4,7 \times 1,33 = 125$ motorvoertuigbewegingen per etmaal op werkdagen.

Naast verkeersbewegingen door werknemers en bezoekers van het COA, is er ook sprake van leerlingenvervoer. Kinderen die in de locatie van COA verblijven gaan binnen Oegstgeest en in de regio naar school. Kinderen die hier wonen gaan bij voorkeur in de buurt naar school, en worden door ouders gehaald en gebracht. Een deel van de kinderen gaat niet in de omgeving naar school maar elders in de regio (bv. naar speciaal onderwijs). Dit zijn kinderen die (net als andere kinderen van speciaal onderwijs) met leerlingenvervoer naar school gaan. Ongeveer 1/3 van de statushouders betreft gezinnen. Naar schatting wonen er

⁶ $215 + 58 = 280$ (naar boven afgerond op tientallen)

⁷ Kencijfer verkeersgeneratie 10,7/kencijfer parkeren 2,25 = 4,7 mvt/etm/parkeerplaats

circa 40 kinderen op deze locatie, waarvan een deel binnen Oegstgeest naar school gaat. Om de andere kinderen naar scholen in de regio te brengen en te halen, zijn circa 3-4 taxibusjes nodig. Deze zullen 's ochtends de kinderen bij de COA locatie ophalen en hier kort halteren, en 's middags de kinderen weer afzetten. De taxibusjes nemen daarbij geen parkeerplek in, en zijn daarom niet meegenomen in de parkeerbalans. De 4 busjes zorgen samen dagelijks voor zo'n 16 verkeersbewegingen op het terrein.

De nieuwe invulling van de leegstaande gebouwen zorgt daarmee naar verwachting voor een verkeerstoename van in totaal (afgerond) 320 motorvoertuigbewegingen per etmaal op werkdagen. De totale verkeersgeneratie van het gebied neemt daardoor toe naar 590 tot 890 verkeersbewegingen per werkdag.

4.3 Verkeersgeneratie oorspronkelijke situatie

Enige jaren terug waren de gebouwen op het terrein in gebruik door de Jelgersmakliniek. Het terrein werd toen intensiever gebruikt dan in de huidige situatie waarbij de gebouwen leeg staan. Er is geen passend kencijfer verkeersgeneratie beschikbaar voor het zorg-maatschappelijke programma. We nemen aan dat het zorg-maatschappelijke programma dat mogelijk is binnen het bestemmingsplan qua verkeersgeneratie overeenkomt met de helft van de verkeersgeneratie voor de functie 'kantoor met baliefunctie'. Een zorg-maatschappelijk programma heeft een vergelijkbaar profiel als het CJG, waar zowel werknemers overdag werkzaam zijn en bezoekers langskomen voor behandeling en consultatie. Het verschil is dat het zorg-maatschappelijke programma minder intensief is dan een functie zoals het CJG, en mensen voor een meer langdurige behandeling bij de kliniek komen wat tot minder verkeersbewegingen zal leiden. Daarom is conservatief gerekend, en is uitgegaan van de helft van het kencijfer verkeersgeneratie zoals dat voor het CJG is aangehouden.

Het kencijfer verkeersgeneratie bedraagt dan 5,3 mvt/100 m² bvo voor weekdagen. Op werkdagen geldt bij werkfuncties een omrekenfactor van 1,33.

De leegstaande gebouwen hebben samen een oppervlakte van 6.328 m² bvo (bron: BAG). De mogelijke verkeersgeneratie in de oorspronkelijke situatie/situatie komt daarmee uit op:

- $6.328/100 \times 5,3 \times 1,33 = 446$ verkeersbewegingen per etmaal op werkdagen.

De bandbreedte van de totale verkeersgeneratie in de oorspronkelijke situatie bedraagt naar verwachting 720 tot 970 verkeersbewegingen per etmaal op werkdagen.

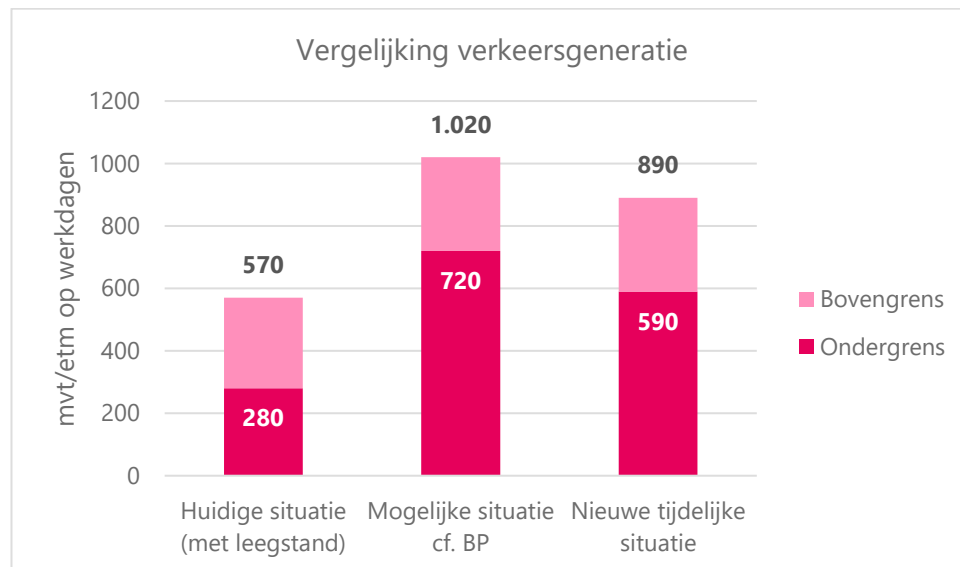
4.4 Overzicht verkeersgeneratie scenario's

De situatie, waarbij de gebouwen in gebruik zijn als Jelgersmakliniek, is opgenomen in het bestemmingsplan. De verkeersgeneratie in de nieuwe situatie met tijdelijke onderkomens is lager dan de verkeersgeneratie van de oorspronkelijke situatie (zie figuur 4.1). Dat ligt ook in lijn met de bevindingen omtrent parkeren.

Uit de parkeerbalans blijkt dat er waarschijnlijk ruim voldoende parkeergelegenheid is om de parkeervraag op te vangen, en dat waarschijnlijk een aantal parkeerplaatsen kan worden

opgeheven om als (extra) speel-/buitenplaats te gebruiken. Het is dan ook aannemelijk dat het aantal verkeersbewegingen lager uitvalt dan in de oorspronkelijke situatie.

Door de komst van de tijdelijke huisvesting neemt de verkeersintensiteit bij de poort van het terrein (Rhijngheesterstraatweg) toe met circa 320 autoritten per werkdagemaal ten opzichte van de huidige situatie met leegstand. Deze intensiteiten zijn echter nog lager dan toen de Jelgersmakliniek nog operationeel was.



Figuur 4.1: Overzicht verkeersgeneratie per situatie

5. Toegankelijkheid en inrichting terrein

In dit hoofdstuk is een beschouwing gegeven van de huidige inrichting van het terrein om te beoordelen of extra verkeersbewegingen (auto's, fietsers, voetgangers) op een veilige manier afgewikkeld kunnen worden. Daarvoor is gekeken naar de ontsluiting via de toegangspoort, de interne structuur en inrichting, en de toegankelijkheid voor nood- en hulpdiensten.

5.1 Ontsluiting op Rhijngeesterstraatweg

Het terrein is ontsloten op de Rhijngeesterstraatweg via een toegangspoort. De toegangspoort is met 3,6 meter geschikt voor 1 motorvoertuig (auto, bus, vrachtwagen) of 2 fietsers tegelijk. Voor tweerichtingsautoverkeer is tenminste 4,8 meter wegbreedte nodig; 2 auto's die gelijktijdig bij de poort aankomen, dienen elkaar ruimte te geven om elkaar te laten passeren. Voor en achter de toegangspoort is meer breedte beschikbaar, waar auto's elkaar wel kunnen passeren.



Figuur 5.1: Toegangspoort tot het terrein

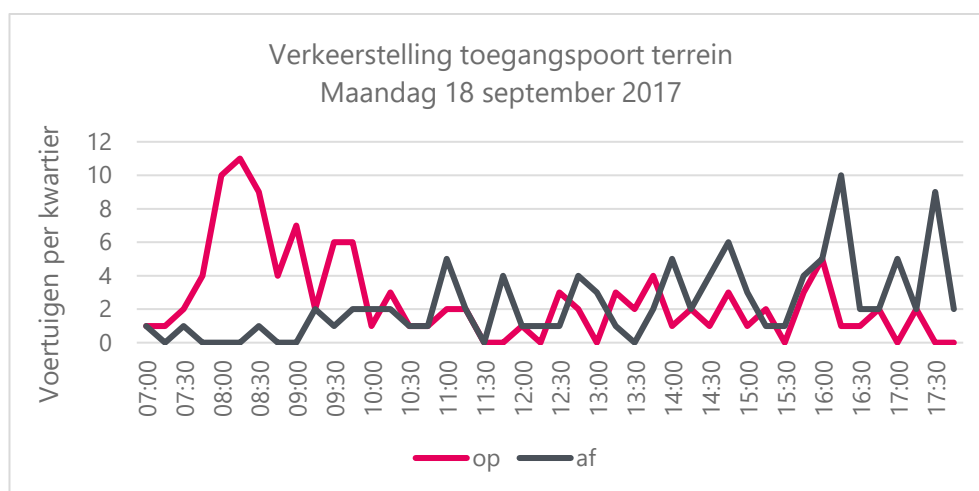
Volgens de ASVV zorgen versmallingen korter dan 10 meter bij minder dan 4.000 motorvoertuigbewegingen per dag nauwelijks voor enige vertraging. In de nieuwe situatie met de tijdelijke huisvesting zullen er dagelijks maximaal zo'n 870 motorvoertuigbewegingen door de poort rijden. Ondanks de beperkte breedte is de kans op ontmoetingen van tegengesteld verkeer bij de poort dermate klein dat dit niet tot een onacceptabele verkeerssituatie zal leiden.

Bovendien heeft een groot deel van het gemotoriseerde verkeer dezelfde rijrichting. In de ochtend komen veelal werknemers van het gemeentehuis, CJG en het COA aan, die in de avondspits weer vertrekken. Enkel de bewoners van Divorce Housing en de bestaande bewoners zorgen voor tegengestelde verkeersbewegingen. De clusters van verkeersbewegingen in dezelfde rijrichting is ook goed waarneembaar in de verkeerstelling die in 2017 bij de toegangspoort is uitgevoerd. In figuur 5.2 is te zien dat er in de ochtendspits tussen 07.00 en 09.00 uur zo'n 42 auto's in 2 uur tijd het terrein oprijden, terwijl slechts 3 auto's het terrein afreden.

Door de tijdelijke huisvesting van statushouders en spoedzoekers neemt het aantal verkeersbewegingen door de poort toe ten opzichte van de huidige situatie met leegstand. Dit verhoogt de kans op ontmoetingen bij de toegangspoort. Deze kans blijft echter nog steeds beperkt. Doorgaans vindt 10% van de etmaalintensiteiten in het drukste ochtend- en avondspitsuur plaats. Dat zou betekenen dat er in het drukste uur zo'n 30 verkeersbewegingen bij komen, gemiddeld zo'n 8 verkeersbewegingen per kwartier. In het drukste kwartier neemt de verkeersintensiteit dan toe naar een kleine 20 auto's per kwartier.

Dat komt overeen met 1,33 auto per minuut. Daarmee is dit een zeer rustige verkeerssituatie, en hebben voertuigen ruim de tijd om het terrein op en af te rijden. In een enkel geval moeten autobestuurders elkaar ruimte geven om te passeren.

Verkeersbewegingen van en naar de locatie van het COA zullen ook veelal verspreid over de dag plaatsvinden en niet geconcentreerd zijn in de ochtend- en avondspits, zoals typische werkfuncties als een kantoor (bv. gemeentehuis & CJG). Ook dit zorgt ervoor dat de kans op ontmoetingen bij de toegangspoort beperkt blijft. De bewoners van Divorce Housing zorgen wel voor tegengestelde verkeersbewegingen ten opzichte van het gemeentehuis, CJG en het COA. In het drukste spitsuur zijn dit ongeveer 12 verkeersbewegingen, wat overeenkomt met 1 auto per 5 minuten in tegengestelde richting van het overige verkeer. Dat is dermate weinig verkeer dat dit niet tot problemen zal leiden.



Figuur 5.2: Verkeersstelling van gemotoriseerd verkeer bij toegangspoort van het terrein, in de situatie waarin het gemeentehuis en de kringloopwinkel actief waren (bron: gem. Oegstgeest)

De aansluiting op de Rhijngeesterstraatweg is vormgegeven als uitritconstructie met inritblokken. In- en uitrijdend verkeer dient voorrang te verlenen aan fietsers en voetgangers op het doorgaande fietspad en trottoir. De inritblokken zorgen voor snelheidsremming. De uitritconstructie is volgens de ontwerprichtlijnen van het CROW (bron: ASVV 2012) vormgegeven. In een verkeersonderzoek uit 2017 naar de effecten van een herontwikkeling van de zorginstellingen voor woningbouw is gesteld dat de inrichting niet ideaal is op het moment dat er veel tegengesteld verkeer is bij de poort. Er is dan een kans dat een inrijdende auto moet wachten op een uitrijdende auto en daarbij het fiets- en voetpad blokkeert. Het zou wenselijk zijn om opstelruimte te creëren waar auto's kunnen wachten om een auto in tegengestelde richting te laten passeren zonder daarbij fietsers en voetgangers te hinderen. In dit geval zijn er echter minder tegengestelde verkeersbewegingen te verwachten en is dit niet een dusdanig knelpunt wat voor een tijdelijke situatie noodzakelijkerwijs aangepakt hoeft te worden. De situatie voldoet aan de ontwerprichtlijn voor een uitritconstructie.



Figuur 5.3: Inritconstructie bij de ontsluiting

5.2 Interne structuur en inrichting

Het terrein is openbaar toegankelijk, en daarom zijn de algemeen geldende verkeersregels van toepassing. Aan het begin van het terrein is kenbaar gemaakt dat een 30 km/h-zone van toepassing is. Het terrein is een afgebakend gebied, waarmee het een ander karakter heeft dan een typische straat in een woonwijk. De wegen op het terrein zijn doodlopend en worden enkel gebruikt door bestemmingsverkeer. Alle straten kennen gemengd gebruik, wat betekent dat voetgangers, fietsers en auto's dezelfde ruimte delen en er geen aparte fiets- of voetpaden aanwezig zijn.



Figuur 5.4: De straten op het terrein kennen gemengd gebruik door voetgangers, fietsers en gemotoriseerd verkeer (bron: eigen foto Goudappel)

Door de relatief smalle straten, de parkachtige omgeving en het gemengde gebruik rijdt autoverkeer met een lage snelheid. Veelal zal 30 km/h niet gehaald worden. De straten op het terrein hebben een erfachtige inrichting. Bij woonerven zijn auto's te gast, rijden deze met een lage snelheid, is er geen doorgaand autoverkeer, staat de verblijfsfunctie centraal, spelen kinderen op straat en wordt geparkeerd in de aangegeven vakken. Al deze aspecten zijn van toepassing voor de wegen op het terrein.

Bij woonerven kan volgens de ontwerprichtlijnen uit de ASVV 2012 (bron: CROW) gedacht worden aan een maximaal acceptabele verkeersintensiteit van 100 motorvoertuigbewegingen per uur. In de nieuwe situatie blijft de verkeersintensiteit daar onder. In het drukste spitsuur zijn er in de 'worst case'-situatie circa 87 motorvoertuigbewegingen per uur, op de meeste uren ligt de verkeersintensiteit hier nog ruim onder. Daarom concluderen we dat de huidige inrichting van de straten met gemengd gebruik prima geschikt is voor extra weggebruikers door de komst van de tijdelijke huisvesting van statushouders en spoedzoekers.

5.2.1 Breedte van de weg

Bij erven geldt dat een rijloper tenminste 3 meter breed moet zijn voor rijdend gemotoriseerd verkeer. Het weggetje tussen het voor- en achterterrein is met 4,0 meter wegbreedte het smalst. De overige wegvakken zijn breder. Een wegbreedte van 4,0 meter is breed genoeg voor een auto en fietser om elkaar in tegengestelde richting (met voorzichtigheid en passende snelheid) te passeren, conform de richtlijn ASVV2012 (bron: CROW) is tenminste 3,85 meter breedte nodig (zie tabel 5.1). Gemotoriseerd verkeer in twee richtingen is op dit weggetje niet mogelijk, daarvoor is (bij 30 km/u) tenminste 4,8 meter nodig. Een auto is zo'n 1,8 a 2 meter breed, bij lage snelheid (10 km/u) en een iets breder stukje (bv. bij semi-verharde berm) kunnen twee auto's elkaar mogelijk net wel passeren.

Dit betekent ook dat als een fietser en een automobilist elkaar tegenkomen op het weggetje, zij elkaar (voorzichtig en oplettend) met gepaste snelheid kunnen passeren. Ook kan de automobilist of de fietser even halteren aan de kant van de weg om de ander te laten passeren. De wegbreedte hoeft geen probleem te zijn, zolang de verkeersintensiteiten en snelheid voldoende laag zijn. De wegen op het terrein hebben geen verkeersfunctie, maar een verblijfsfunctie. Autoverkeer is hier te gast, en dient zich qua snelheid aan te passen aan de overige weggebruikers.

De intensiteit van autoverkeer is zoals eerder beschreven, passend voor een erf, en daarmee voldoende laag voor gemengd gebruik van een dergelijk wegprofiel. Ook ligt naar verwachting de snelheid van het autoverkeer laag door de smalle wegbreedte en parkachtige omgeving van het terrein. De meeste automobilisten zullen hun snelheid aanpassen. Wel is aan te bevelen om enkele 10 km/h-drempels aan te brengen op de rechtstanden van het weggetje om een lagere snelheid te stimuleren/af te dwingen (oa. nabij het kruispunt met de zijweg, zie ook paragraaf 5.2.3). Ook is aan te bevelen onderhoud te plegen aan het groen, gezien in de huidige situatie het groen overwoekerd is en dit de effectieve wegbreedte en zichtlijnen beperkt.

Maatgevende situatie	Wegbreedte [m]	
	Minimaal profiel	Ideaal profiel
Eenrichtingsverkeer auto + fiets	3,4	3,85
Eenrichtingsverkeer auto, tweerichtingsverkeer fiets	3,85	4,40
Tweerichtingsverkeer auto + fiets	4,8	5,8

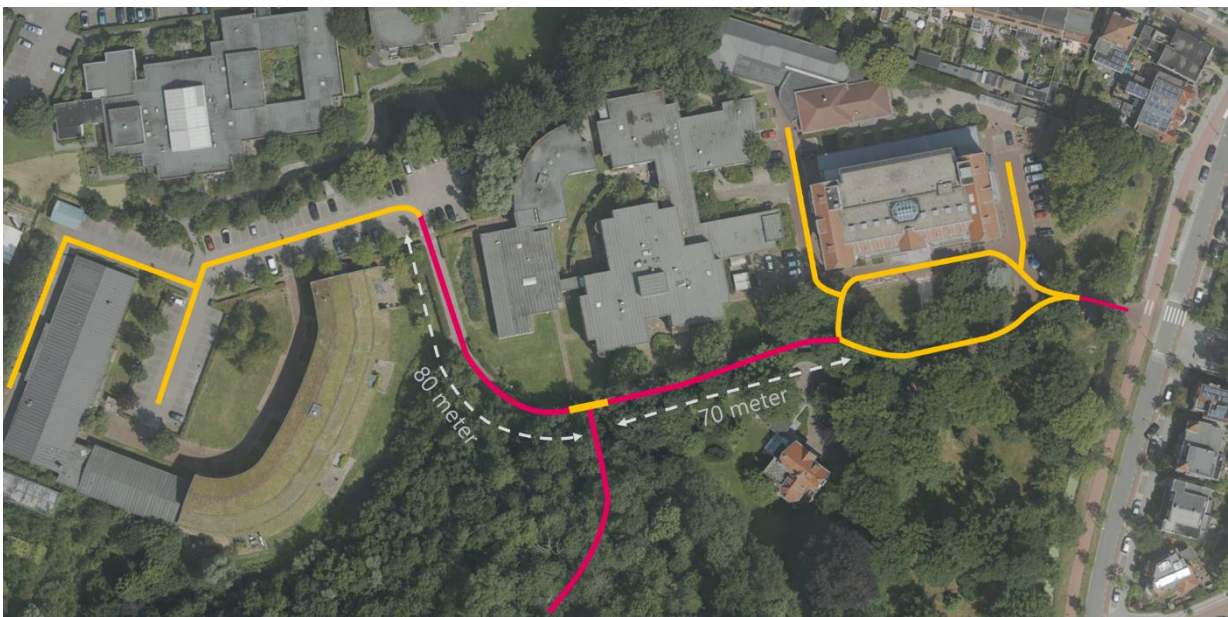
Tabel 5.1: Maatvoering erftoegangswegen volgens ASVV 2012 (CROW)

5.2.2 Wegenstructuur

Op de luchtfoto hierna zijn de wegen op het terrein aangegeven. Bij de gele lijnen is het mogelijk voor autoverkeer om elkaar te passeren, vanwege voldoende wegbreedte of zoals op het voorterrein een lusje waarbij linksom en rechtsom gereden kan worden. Bij de roze lijnen is de weg geschikt voor gemotoriseerd verkeer in één richting, waaronder het weggetje van en naar het achterterrein. Ongeveer halverwege bij het T-kruispunt is er een passeermogelijkheid.

Op het weggetje is over enige lengte éénrichting autoverkeer mogelijk. Volgens CROW richtlijnen voor de inrichting van erftoegangswegen (type 2 = enkel ontsluitende functie) zijn

bij smalle wegen (< 3,5 meter) passeermogelijkheden nodig. De afstand tussen twee passeermogelijkheden is tenminste 150 meter en maximaal 300 meter (bron: CROW, Handboek Wegontwerp 2013 - Erftoegangswegen). In dit geval is de afstand van het weggetje tussen het voorterrein en het kruispunt 70 meter, en tussen het kruispunt en het achterterrein 80 meter. Volgens de richtlijn is het dan qua afstand niet nodig/wenselijk om een extra passeermogelijkheid aan te leggen. Wel is het weggetje naar het achterterrein in een bocht gelegen waardoor automobilisten elkaar mogelijk niet zien. Het kan dus voorkomen dat automobilisten elkaar op het weggetje tegenkomen, en een van de twee een stukje achteruit moeten rijden, of ze moeten elkaar voorzichtig passeren in de bocht waar plaatselijk meer wegbreedte beschikbaar is (4,5 m).



Figuur 5.5: Wegen op het terrein (roze = in één richting te gebruiken door autoverkeer en fietsverkeer, geel = tweerichtingen/passeermogelijkheid autoverkeer)

Bij ingebruikname van gebouwen C + D neemt het aantal verkeersbewegingen toe en daarmee ook de kans op ontmoetingen op het weggetje naar het achterterrein. Wel hebben de extra verkeersbewegingen veelal dezelfde rijrichting als de bestaande verkeersbewegingen. Bezoekers van het gemeentehuis en het CJG parkeren veelal op het voorterrein, en hoeven dus geen gebruik te maken van het weggetje naar het achterterrein. Gezien de beperkte verkeersintensiteiten, de veelal gelijkgerichte rijrichtingen, en de passeermogelijkheid halverwege voldoet het weggetje prima. De beperkte breedte zorgt er ook voor dat gemotoriseerd verkeer niet te hard rijdt, wat belangrijk is omdat auto's, fietsers en voetgangers van dezelfde ruimte gebruik maken en lage snelheden van belang zijn voor een veilige situatie.

De directe burens van het terrein hebben zorgen geuit over de verkeerssituatie bij het kruispunt van het 'weggetje naar achteren' en de weg richting de woningen aan de zuidkant van het terrein. Ook zijn er zorgen over het zicht en geparkeerde auto's nabij het toegangshek van het naastgelegen perceel. Daarom is nader ingezoomd op deze locaties.

5.2.3 Kruispunt met zijweg van/naar woningen en park Rhijnegeest

Bij het T-kruispunt is vanuit de zijweg die van en naar de woningen gaat, geen goed zicht op verkeer van rechts. In de bocht staat een hoge groene haag op de perceelgrens die het zicht blokkeert. Het zijweggetje wordt gebruikt door autoverkeer van en naar de woningen, maar ook door voetgangers van en naar park Rhijnegeest. Op momenten dat gelijktijdig een auto van rechts aankomt, kan dat tot schrikreacties leiden wat onprettig is.

Daarom wordt aanbevolen bij dit kruispunt het groen waar mogelijk te snoeien en een verkeersspiegel op te hangen om het zicht te verbeteren, en tevens om op het weggetje tussen het voor- en achterterrein een drempel aan te brengen om ter hoogte van dit kruispunt de snelheid van het autoverkeer te remmen. Bij lagere snelheden hebben weggebruikers meer tijd om op elkaar te anticiperen, en draagt dit bij aan een minder onveilig gevoel.



Figuur 5.6: Kruispunt gezien vanaf het weggetje van/naar de woningen, het zicht op verkeer van rechts is slecht door de hoge groene haag (bron: Cyclomedia)

5.2.4 Toegangshek tot naastgelegen perceel van aanwonenden

Een van de naastgelegen woningen is via een toegangshek ontsloten op het voorterrein van het gemeenterrein. De bewoners geven aan dat op raads- of informatieavonden het weleens voorkomt dat er voor hun toegangshek auto's worden geparkeerd door bezoekers van het gemeentehuis. Daardoor kunnen deze bewoners niet meer hun eigen terrein af met de auto, aangezien hun hek is geblokkeerd. Op het voorterrein bij het gemeentehuis geldt een blauwe zone, waarbij enkel in de aangegeven parkeervakken geparkeerd mag worden voor maximaal 1 uur.

Bezoekers die bij de uitrit van deze kavel hun auto parkeren zijn dan ook in overtreding: er is geen sprake van een aangegeven vak en bovendien is parkeren voor een uitrit verboden (RVV, art 24 1 b). Het tegengaan hiervan is dus een kwestie van handhaving. Overigens heeft dit niets te maken met de komst van de tijdelijke huisvesting van statushouders en spoedzoekers. Wel wordt aanbevolen om bij overlast hiervan te handhaven. Ook kan

eventueel in de communicatie vanuit de gemeente bij (drukke) raadsvergaderingen of informatieavonden erop gewezen worden dat dit geen toegestane parkeergelegenheid is.

Tenslotte is ook het zicht bij dit punt niet optimaal. Verkeer dat het perceel wil afrijden, heeft niet goed zicht op eventueel verkeer vanaf de achterkant van het terrein. Ook ervaren de bewoners hier dat autoverkeer te hard rijdt. Om dat te voorkomen, kan overwogen worden om hier een drempel aan te brengen, al is dit vanuit esthetisch oogpunt mogelijk niet gewenst op het voorterrein. En/of kan groen gesnoeid worden om het zicht te verbeteren.



Figuur 5.7: Ontsluiting van de naastgelegen woning op het voorterrein (bron: Cylomedia)

5.2.5 Beheer en onderhoud van het terrein

De afgelopen jaren hebben de gebouwen leeg gestaan, en is er met name aan het achterste deel geen of weinig beheer en onderhoud gepleegd. Om het terrein weer geschikt te maken, is het belangrijk om overwoekerend groen en onkruid op parkeerplaatsen en langs de straten te verwijderen.

Zo zijn de parkeerplaatsen langs het Hoefijzergebouw niet meer als zodanig herkenbaar, en ook de parkeerplaatsen links van het gemeentehuis kunnen beter aangeduid worden. Tevens wordt aanbevolen om het groen langs het weggetje tussen het voor- en achterterrein te onderhouden, zodat er meer effectieve breedte en beter zicht ontstaat. Ook de verlichting op het terrein en langs looproutes dient te worden nagelopen en op orde te zijn.

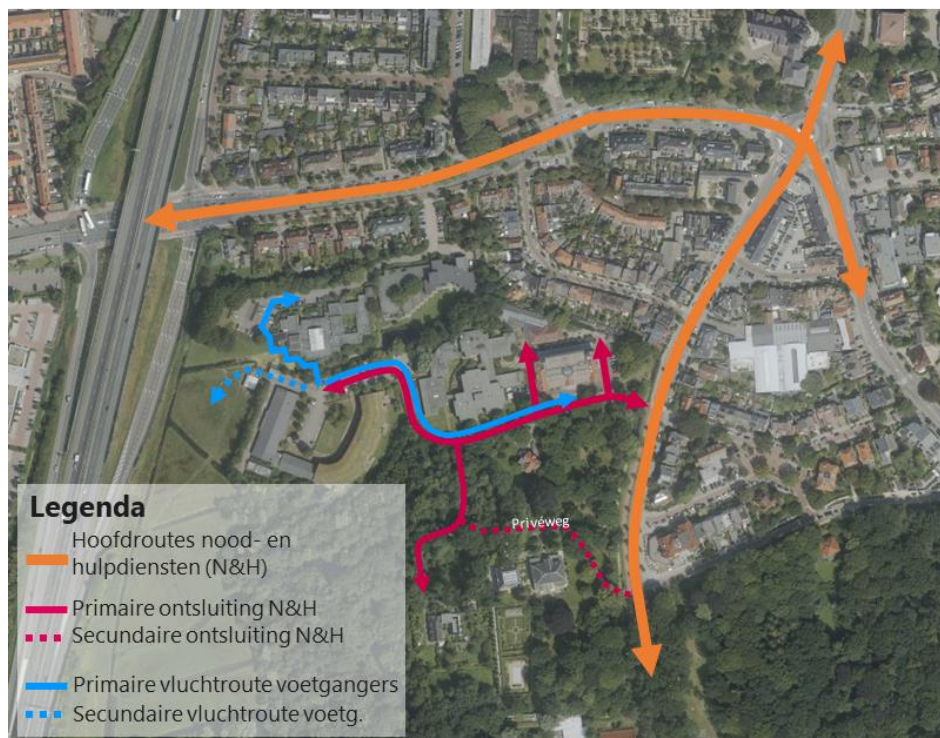


Figuur 5.8: Links de huidige situatie bij de parkeerplaatsen langs het Hoefijzergebouw, en rechts de situatie van enkele jaren geleden (links: eigen foto Goudappel, rechts: foto Cyclomedia)

5.3 Toegankelijkheid nood- en hulpdiensten

Het terrein dient uiteraard toegankelijk te zijn voor nood- en hulpdiensten in geval van calamiteiten. De primaire ontsluiting voor nood- en hulpdiensten is gelijk aan dat van het normale verkeer. Nood- en hulpdiensten kunnen het terrein bereiken vanaf de Rhijngeesterstraatweg, via de toegangspoort en over het weggetje naar 'achteren'. De weg naar het achterterrein kan in één richting door gemotoriseerd verkeer bereden worden. Bij calamiteiten dient deze weg dan ook vrijgehouden te worden, zodat nood- en hulpdiensten snel ter plaatse zijn. In noodsituaties dienen aanwezigen dan ook hun auto te laten staan en te voet bij het incident weg te komen. Mocht het eerste deel van het terrein gestremd zijn voor nood- en hulpdiensten, dan is er in deze uitzonderlijke situatie de mogelijkheid voor nood- en hulpdiensten om via een privéweg het achterterrein te bereiken.

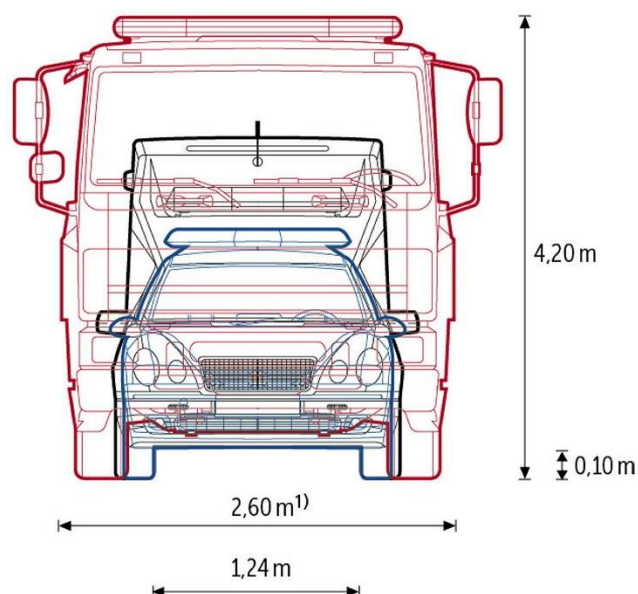
Bij calamiteiten zijn diverse vluchtroutes voor bewoners/voetgangers mogelijk (afhankelijk van de exacte calamiteit en locatie). Bewoners van het COA en Divorce Housing kunnen zich via het eigen terrein naar het voorterrein verplaatsen om daar opgevangen te worden. Mogelijk zijn er ook situaties dat juist een vluchtroute nodig is richting het naastgelegen terrein van Arq Centrum '45 of richting het weiland. Al ligt de vluchtroute richting het weiland niet voor de hand, omdat dit niet aansluit op de omliggende wegen.



Figuur 5.9: Aanrijroutes voor nood- en hulpdiensten en vluchtroutes voor voetgangers

De wegen op het terrein zijn tenminste 3,5 meter breed. Daarmee zijn deze breed genoeg voor een brandweervoertuig (normmaat is 2,6 meter breed) en tevens een landbouwvoertuig (normmaat is 3 meter breed) voor de beheerder van de schapenwei (bron: CROW-publicatie 279, 'Basisinformatie – Karakteristieken van voertuigen en mensen').

Tot slot, de bevindingen in deze paragraaf zijn mondeling besproken en afgestemd met de brandweer op 31 mei 2021.



Figuur 5.10: Normafmetingen voor voertuigen van nood- en hulpdiensten (bron: CROW)

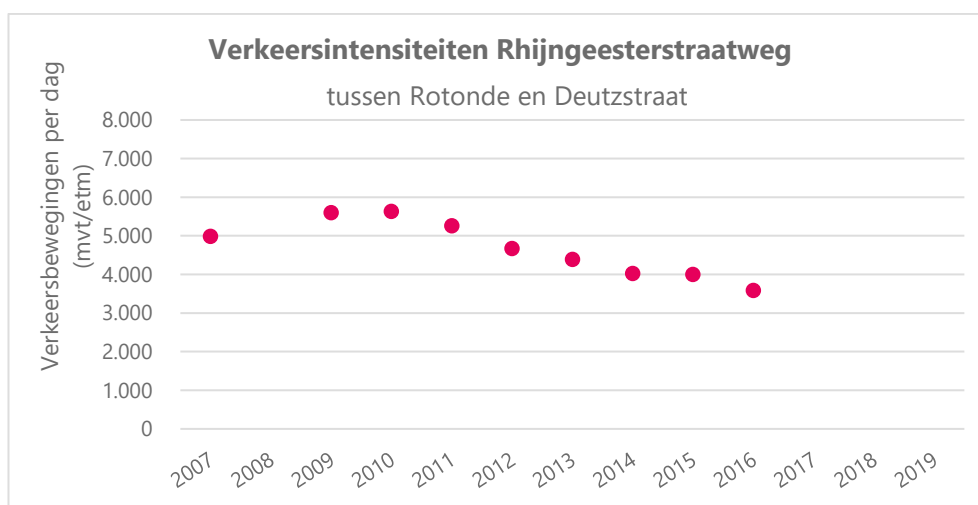
6. Effecten omgeving

In dit hoofdstuk is een nadere beschouwing gegeven van de verkeerseffecten voor de omgeving. Daarvoor is gekeken naar de verkeersintensiteiten op omliggende wegen, de verkeersveiligheid van loop- en fietsroutes, en de toegankelijkheid van het openbaar vervoer in de omgeving.

6.1 Verkeerseffecten omliggende wegen

Door de komst van de tijdelijke huisvesting neemt het aantal verkeersbewegingen van en naar de planlocatie toe ten opzichte van de huidige situatie met leegstand. Daardoor zullen er op de omliggende wegen extra verkeersbewegingen bij komen. De planlocatie is ontsloten op de Rhijngeesterstraatweg, waarbij het verkeer zowel vanuit het noorden als zuiden aan en af kan rijden (afhankelijk van de herkomst en bestemming van het verkeer). Hoe verder weg van de planlocatie, hoe meer het extra verkeer zich verspreidt over het wegennet.

Het grootste effect vindt plaats op de Rhijngeesterstraatweg. Dit is een 50 km/h-gebieds-ontsluitingsweg (bron: Mobiliteitsplan Oegstgeest), daarmee heeft deze weg een verkeersfunctie voor de ontsluiting van een groter gebied. De weg heeft grotendeels vrijliggende fietspaden. De gemeente voert periodiek tellingen uit op verschillende wegen binnen de gemeente. De meest actuele telling van de Rhijngeesterstraatweg is van 2016⁸. Uit de telling van 2016 blijkt dat er dagelijks zo'n 3.600 motorvoertuigen per werkdag over de Rhijngeesterstraatweg rijden (tussen de rotonde en Deutzstraat). De jaren daarvoor reden nog zo'n 4.000 tot 5.600 motorvoertuigen over deze weg, zo blijkt uit historische tellingen.

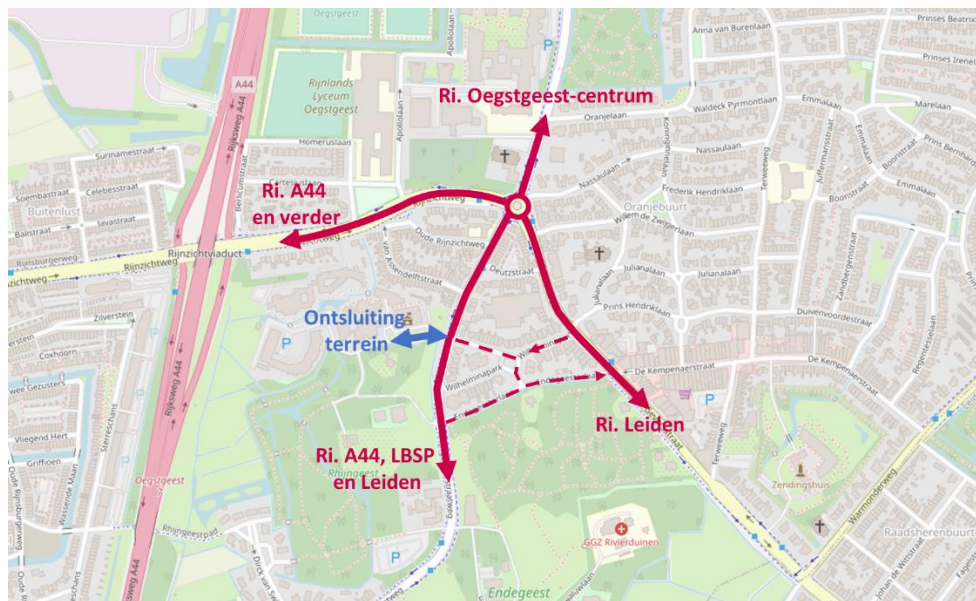


Figuur 6.1: Ontwikkeling van de verkeersintensiteit op de Rhijngeesterstraatweg (bron: periodieke verkeerstellingen gemeente Oegstgeest 2007-2019)

⁸ Door corona is de huidige verkeerssituatie mogelijk niet representatief.

Met deze intensiteiten van 3.600 zit de Rhijngheesterstraatweg ruim onder de limietwaarde, die meestal wordt aangehouden voor een dergelijke weg van circa 10.000 mvt/etmaal⁹. De verwachte toename door de tijdelijke huisvesting is 320 verkeersbewegingen per dag en dat kan deze weg dan ook prima verwerken. Bij een verdeling van 2/3 deel richting noord en 1/3 deel zuid betekent een toename van 6% en 3%. De verkeersbewegingen van/naar de nieuwe functies vinden verspreid over de dag plaats en is daardoor minder sterk geconcentreerd in de ochtend- en avondspits. Dat komt bijvoorbeeld doordat het COA ook gedurende de dag bezoekers en werknemers aantrekt die de locatie bezoeken. Buiten de ochtend- en avondspits is het vaak een stuk rustiger op de weg en is er voldoende restcapaciteit. De extra verkeersbewegingen in de spitsperiodes zijn procentueel gezien zo beperkt dat dit niet tot waarneembare verkeerseffecten zal zorgen. Het extra verkeer gaat op in het heersende verkeersbeeld.

De Rhijngheeststraatweg maakt onderdeel uit van de hoofdwegenstructuur van Oegstgeest, en kan zoals hiervoor gesteld prima extra verkeer afwikkelen. Er is echter een kans dat door de tijdelijke huisvesting er ook extra verkeer via het Wilhelminapark gaat rijden. Dit is niet uit te sluiten, en daarom is hier een aparte beschouwing voor gegeven. Het extra verkeer door COA en Divorce Housing zal zich verdelen over de verschillende windrichtingen: naar de Rhijngheesterstraatweg in noordelijke richting, de Rhijngheesterstraatweg in zuidelijke richting en deels mogelijk via het Wilhelminapark en de Endegeesterlaan.



Figuur: ontsluiting van het terrein op de Rhijngheesterstraatweg en de hoofdroutes voor autoverkeer

Het gros van het extra verkeer zal via de hoofdwegen rijden. Verkeer van/naar de richting Leiden zou ook via het Wilhelminapark en de Endegeesterlaan kunnen gaan rijden (dit is de kortste route). Deze straten betreffen erftoegangswegen met deels éénrichtingsverkeer waar maximaal 4.000 motorvoertuigbewegingen per dag acceptabel zijn (bron: CROW). De verkeersintensiteit op deze straten bedraagt nu minder dan 1.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Zelfs in de hypothetische (maar zeer onwaarschijnlijke) situatie dat al het extra

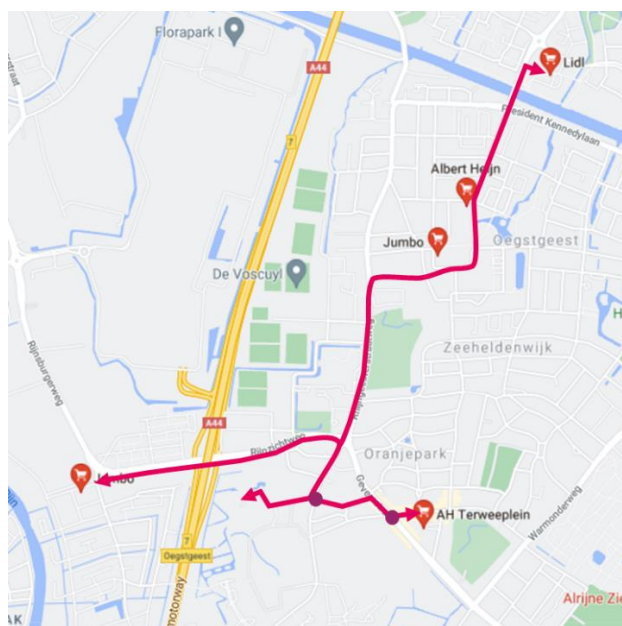
⁹ Typische maximaal acceptabele verkeersintensiteit voor een wijkontsluitingsweg met fietsstroken binnen de bebouwde kom op basis van voorkeurskenmerken Duurzaam Veilig.

verkeer t.g.v. de tijdelijke huisvesting (totaal maximaal +320 verkeersbewegingen) door het Wilhelminapark gaat rijden, blijft de verkeersintensiteit op deze straten nog ruimschoots binnen de maximaal wenselijke verkeersintensiteit van 4.000¹⁰ motorvoertuigbewegingen per etmaal voor erftoegangswegen. De straten van het Wilhelminapark zijn smaller dan de hoofdwegen, en mede door het eenrichtingsverkeer, is dit geen logische doorgaande route voor autoverkeer. Een deel van het verkeer richting Leiden kiest er waarschijnlijk voor om via de Willibrordrotonde te rijden, aangezien dat de meest comfortabele route is die over de hoofdwegen leidt. En überhaupt verdeeld het verkeer zich in de verschillende windrichtingen, waardoor de effecten voor het Wilhelminapark beperkt zijn. We concluderen dat de mogelijke extra verkeersbewegingen door het Wilhelminapark en over de Endegeesterlaan passen binnen de richtlijnen en niet voor knelpunten zullen zorgen.

6.2 Loop- en fietsroutes naar winkels

De nieuwe bewoners van het terrein zullen zich geregeld verplaatsen naar de winkels. Op de hiernavolgende kaart in figuur 6.2 zijn op basis van de routeplanner Google Maps, de loop- en fietsroutes vanaf het terrein naar enkele winkellocaties in Oegstgeest geïnventariseerd. De routes naar de dichtstbij gelegen Albert Heijn, Jumbo en Lidl-supermarkt zijn bekeken. De routes kennen alle vrijliggende voetpaden voor voetgangers en er zijn veilige fietsroutes. Voor fietsers zijn er langs de 50 km/h-wegen fietsstroken of vrijliggende fietspaden en op 30 km/h-straten is er gemengd verkeer, wat veilig mogelijk is.

Op de route naar de Albert Heijn aan het Terweeplein kruist de looproute twee keer een gebiedsontsluitingsweg, de Rhijingeesterstraatweg en de Geversstraat. Op deze locaties is nader ingezoomd om de inrichting van deze oversteeklocaties te beoordelen. Op de overige routes wordt ter hoogte van rotondes en kruispunten overgestoken en niet op wegvakken.



Figuur 6.2: Loop- en fietsroutes op basis van Google Maps naar verschillende winkellocaties

¹⁰ De gewenste maximale verkeersintensiteit op basis van Duurzaam Veilig is 4.000 motorvoertuigen per etmaal, de maximaal acceptabele verkeersintensiteit betreft 6.000 motorvoertuigen per etmaal.

6.2.1 Oversteeklocaties

Ter hoogte van de toegang tot het terrein is een oversteeklocatie gelegen over de Rhijngeesterstraatweg. Voetgangers kunnen de 50 km/h-weg via het zebrapad veilig oversteken. Markering op de weg wijst weggebruikers op eventuele overstekende voetgangers, zodat weggebruikers hun gedrag en snelheid aanpassen. De inrichting als zebrapad voldoet aan de ontwerprichtlijnen. Bij verkeersintensiteiten boven de 8.000 mvt/etm is voor een goede oversteekbaarheid een middeneiland nodig (o.b.v. wegontwerp bibeko conform ASVV 2012). Op de Rhijngeesterstraatweg rijden nu zo'n 3.600 mvt/etm (bron: verkeerstelling 2016 van gemeente Oegstgeest) en is een middeneiland niet nodig, ook niet bij enige verkeerstoename.



Figuur 6.3: Inrichting van de oversteeklocatie over de Rhijngeesterstraatweg

Ook om de Geversstraat over te steken, is een oversteeklocatie ingericht voor voetgangers. De Geversstraat is drukker qua autoverkeer, dagelijks rijden hier zo'n 14.000 motorvoertuigen per dag (bron: verkeerstelling 2018 van gemeente Oegstgeest). Voor een goede oversteekbaarheid van de weg zijn dan een zebrapad met middeneiland en snelheidsremmende maatregelen nodig (conform wegontwerp bibeko o.b.v. ASVV 2012). Bij de oversteeklocatie over de Geversstraat zijn deze elementen aanwezig. De as van de rijbaan verspringt voor de oversteeklocaties om op die manier de snelheid van het autoverkeer te remmen, en ook zijn attentieverhogende maatregelen zoals borden en markering aanwezig. De oversteeklocatie voldoet dan ook aan de ontwerprichtlijnen voor een verkeersveilige oversteeklocatie.



Figuur 6.4: Inrichting van de oversteeklocatie over de Geversstraat

6.3 Toegankelijkheid openbaar vervoer

Nabij de planlocatie zijn op korte afstand verschillende bushaltes gelegen. De toegang tot het openbaar vervoer is daarmee goed te noemen. Statushouders hebben geen beschikking over een eigen auto, en daarom is het openbaar vervoer belangrijk om ook over langere afstand verplaatsingen te kunnen maken. Ter hoogte van de toegangspoort is een bushalte gelegen, waar een bus halteert die tussen het centrum van Oegstgeest en station Leiden Centraal rijdt. Daarmee zijn er vanaf de planlocatie goede OV-verbindingen naar het centrum en het treinstation.



Figuur 6.5: Buslijnen en bushaltes in de omgeving (bron: openbusmap.org)

7. Conclusies en aanbevelingen

In twee leegstaande gebouwen aan de Rhijngeesterstraatweg in Oegstgeest wordt beoogd een tijdelijke huisvesting voor statushouders en spoedzoekers te realiseren. Daarvoor wordt een omgevingsvergunning aangevraagd, en in dat kader is een parkeer- en verkeersonderzoek gewenst op verzoek van de gemeenteraad. Het parkeer- en verkeersonderzoek dient uit te wijzen of het huidige terrein en de aanwezige verkeersvoorzieningen geschikt zijn om deze tijdelijke huisvesting mogelijk te maken, en zo niet wat er dan nodig is om het terrein geschikt te maken zodanig dat het terrein voor alle gebruikers veilig te gebruiken en toegankelijk is. Het voorliggende rapport beschrijft de bevindingen van dat onderzoek.

Voldoende parkeergelegenheid beschikbaar, waarschijnlijk overschot

Op basis van het gemeentelijke parkeerbeleid is een parkeerbalans opgesteld met een zekere bandbreedte om te beoordelen of er voldoende parkeergelegenheid is. Uit deze analyse blijkt dat er op alle weekmomenten voldoende parkeerplaatsen zijn om de extra parkeervraag van de tijdelijke huisvesting van statushouders en spoedzoekers op te vangen. In de parkeerbalans zijn een 'worst case'-situatie (bovengrens) en een waarschijnlijke situatie beschouwd. Waarschijnlijk is er ruim voldoende parkeergelegenheid, zodat een aantal parkeerplaatsen opgeheven kunnen worden en als (extra) speel- en buitenplaats voor statushouders gebruikt kunnen worden.

In eerste instantie wordt alle parkeergelegenheid behouden, en wordt eerst in de praktijk bekeken hoe de parkeervraag exact uitvalt en of inderdaad een aantal parkeerplaatsen opgeheven kan worden. De locatiemanager van het COA en de gemeente zullen dit in overleg besluiten.

Verder wordt aanbevolen de parkeerplaatsen vrij te maken van overwoekerd groen en onkruid, de parkeerplaatsen goed aan te duiden, en de looproute achter het gebouw van Divorce Housing langs op orde te maken. Ook voldoet de parkeerstrook langs het Hoefijzergebouw niet aan de afmetingen volgens de NEN-ontwerprichtlijnen. Ondanks dat deze parkeervakken (voor vaste gebruikers) wel bruikbaar zijn, wordt aanbevolen de schuine parkeervakken om te zetten naar langsparkeervakken.

Bij het Hoefijzergebouw en het gebouw waar Divorce Housing inkomt, worden extra fietsenrekken geplaatst om in voldoende stallingsmogelijkheden voor fietsen te voorzien.

Het terrein en de wegen zijn goed ingericht voor extra gebruikers en verkeer

De tijdelijke huisvesting van statushouders en spoedzoekers zorgt voor extra verkeersbewegingen, fietsers en voetgangers op het terrein en de omliggende wegen ten opzichte van de huidige situatie met leegstand. In dit onderzoek zijn de wegen van het terrein beoordeeld, en geconcludeerd wordt dat een aantal wegen smal is, maar geschikt voor de verwachte verkeersbewegingen.

De wegen op het terrein hebben een erfachtige inrichting, waarbij auto's, fietsers en voetgangers dezelfde ruimte delen. Dit kan op een veilige manier, zolang de verkeersintensiteiten en snelheid laag zijn. De wegen op het terrein worden enkel door bestemmingsverkeer gebruikt, en de snelheid van het gemotoriseerde verkeer zal door de uitstraling van de omgeving, de smalle wegen en het gemengde gebruik voldoende laag zijn. Wel wordt aanbevolen op het weggetje tussen het voor- en achterterrein nabij het kruispunt met de zijweg een drempel aan te leggen om de snelheid van verkeer te remmen. Ook wordt aanbevolen hier een spiegel te monteren en het groen te snoeien om het zicht te verbeteren.

Ook de toegangspoort tot het terrein is smal en hier kan één auto per keer passeren. Er is voor en achter de poort voldoende ruimte voor auto's om op elkaar te wachten. Bovendien zijn de verkeersintensiteiten relatief beperkt, waardoor de kans op ontmoetingen bij de poort zeer klein is. Ook zijn er veel verkeersbewegingen dezelfde richting op, omdat werknemers van het gemeentehuis, CJG en het COA veelal in de ochtend aankomen en in de middag/avond vertrekken.

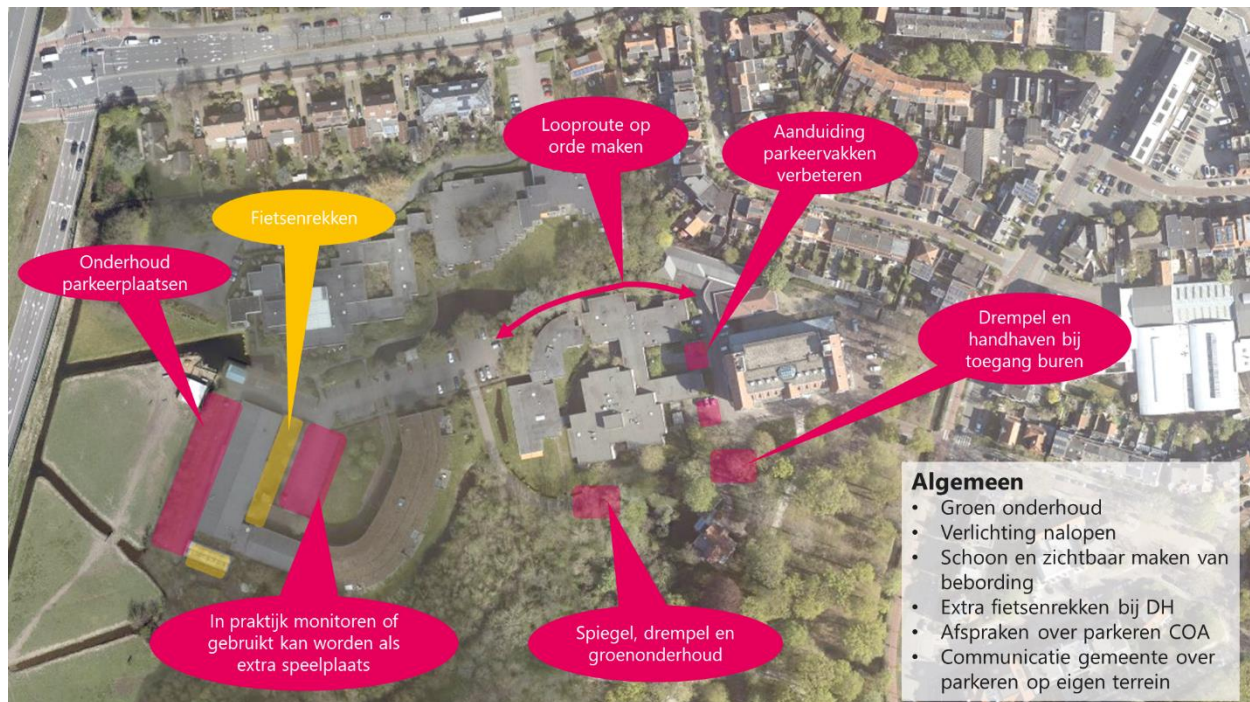
Omgevingseffecten

Door de tijdelijke huisvesting zullen extra verkeersbewegingen van en naar de planlocatie plaatsvinden: ongeveer 320 autoritten per werkdag. Dit aantal ligt lager dan in de oorspronkelijke situatie die binnen het bestemmingsplan mogelijk is. De grootste effecten treden op de Rhijngeesterstraatweg op. Hoe verder van de planlocatie, hoe meer het verkeer zich verspreidt over verschillende wegen en hoe kleiner de effecten worden. De effecten op de Rhijngeesterstraatweg zijn beperkt: een toename van 3 tot 6%. Deze weg kan extra verkeer van de tijdelijke huisvesting ruimschoots veilig opvangen. Ook voor fietsers en voetgangers zijn er veilige routes in de omgeving.

Er is een kans dat bezoekers of werknemers van het gemeentehuis in de naastgelegen wijk parkeren, omdat de parkeerplaatsen op kortere loopafstanden zijn gelegen of omdat deze meer op de aanrijroute liggen. De komst van de tijdelijke huisvesting heeft hier geen effect op, en ook in de huidige situatie komt dit mogelijk reeds voor. Op het terrein is voldoende parkeergelegenheid om op de verschillende momenten de gehele parkeervraag op te vangen. Aanbevolen wordt dat de gemeente intern en in haar communicatie omtrent raadsvergaderingen en informatieavonden, werknemers en bezoekers oproept zo veel mogelijk op de fiets te komen en anders netjes op het eigen terrein te parkeren. Het netter en op orde maken van het terrein (groenonderhoud, goede verlichting) kan overigens ook helpen in het vergroten van het gebruik van de parkeergelegenheid op eigen terrein, waardoor omgevingseffecten beperkt worden.

Aanbevelingen

Op de luchtfoto hierna zijn de aanbevelingen die in dit rapport gedaan zijn, samengevat.



Figuur 7.1: Aanbevelingen om het terrein geschikt te maken

Bijlage 1: Parkeertelling 2016

Op basis van foto-opnames van het terrein van Streetsmart Cyclomedia is een parkeertelling uitgevoerd op het terrein voor de situatie in 2016. In 2016 stonden de gebouwen van de Jelgersmakliniek leeg, en was naast het gemeentehuis enkel een kringloopwinkel actief (waar nu het CJG actief is). Op basis van deze parkeertelling is de benodigde parkeercapaciteit voor het gemeentehuis afgeleid, en toegelicht in deze bijlage. In totaal stonden 55 auto's geparkeerd op het terrein, waarvan 7 auto's links van het gemeentehuis, die zijn toegekend aan de kringloopwinkel en antikraak-bewoners. De parkeerbehoefte van het gemeentehuis komt daarmee uit op 48 parkeerplaatsen. Op basis van soortgelijke beelden is voor een werkdagochtend in 2015 eenzelfde parkeervraag gevonden voor het gemeentehuis, deze kwam uit op 47 parkeerplaatsen.



Figuur B1.1: Geparkeerde auto's op het tweede deel van het parkeerterrein op dinsdagochtend 2 februari 2016 rond 11.00 uur (bron: Streetsmart Cyclomedia)



Figuur B1.2: Geparkeerde auto's op eerste deel van het parkeerterrein op dinsdagochtend 2 februari 2016 rond 11.00 uur (bron: Streetsmart Cyclomedia)



*Figuur B1.3: Geparkeerde auto's links van het gemeentehuis op dinsdagochtend
2 februari 2016 rond 11.00 uur (bron: Streetsmart Cyclomedia)*



*Figuur B1.4: Geparkeerde auto's rechts van het gemeentehuis op dinsdagochtend
2 februari 2016 rond 11.00 uur (bron: Streetsmart Cyclomedia)*

Bijlage 2: Referenties Divorce Housing

Divorce Housing biedt in de regio op meerdere locaties tijdelijke huisvesting aan voor spoedzoekers. De ervaring van Divorce Housing is dat het autobezit van bewoners van hun woonruimte rond de 0,3 auto's per bewoner is gelegen. Dit is gebaseerd op de vier onderstaande referentieprojecten in de regio.

Locatie	Aantal wooneenheden	Aantal autobezitters	Gemiddeld autobezit
Opaalstraat, Leiden	38	12	0,32
Vijfmeilaan, Leiden	32	10	0,31
Schipholweg, Leiden	60	18	0,30
Jan Evertsenlaan, Katwijk	24	7	0,29

Tabel: parkeerbehoefte bij referentielocaties van Divorce Housing (bron: opgave Divorce Housing)

Bijlage 3: Referenties COA-locaties

De parkeervraag van het COA voor deze locatie is gebaseerd op het programma van eisen van het COA. Er is in Nederland nog geen (zelfde) Regionale opvanglocatie voor Statushouders, maar er zijn wel diverse AZC-locaties die qua parkeerbehoefte vergelijkbaar zijn. In deze bijlage zijn daarom een tweetal AZC-locaties als referentie beschreven. Op deze locaties is in de praktijk gebleken dat de parkeergelegenheid voldoende is om de parkeervraag bij de COA-locatie op te vangen. De twee referentie-locaties betreft:

- AZC in Rotterdam, aan de Edo Bergsmaweg
- AZC in Rijswijk, aan de Lange Kleiweg

AZC Rotterdam

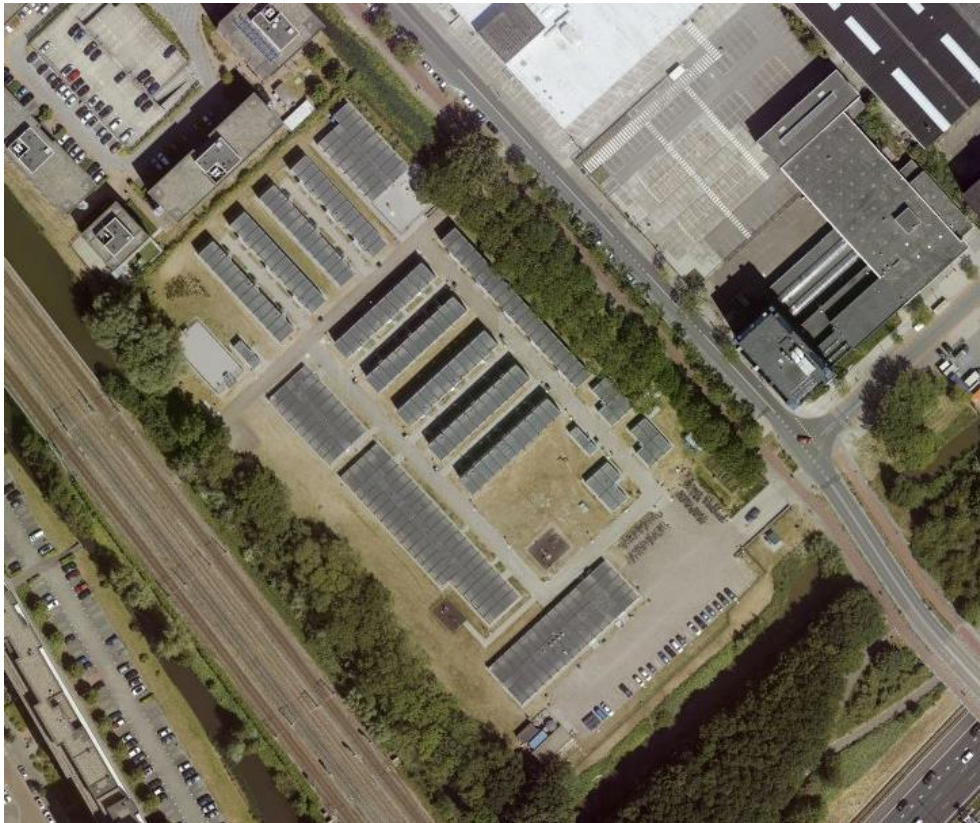
De AZC in Rotterdam is recent gesloten, en was voor 5 jaar actief. Op deze locatie woonden 600 asielzoekers. Totaal waren 39 parkeerplaatsen beschikbaar. Daarmee lag de verhouding tussen het aantal parkeerplaatsen en bewoners op: 0,65 per 10 bewoners. Daarmee ligt deze onder de 1,0 parkeerplaats per 10 bewoners die in het PvE voor de huisvesting in Oegstgeest wordt aangehouden.



Figuur: luchtfoto van de tijdelijke COA-locatie in Rotterdam, met aan de zuidkant van de locatie parkeergelegenheid voor auto's (bron: Cyclomedia)

AZC Rijswijk

Op de COA locatie aan de Lange Kleiweg in Rijswijk wonen 500 mensen. Totaal zijn hier 35 parkeerplaatsen aanwezig. Daarmee ligt de verhouding tussen het aantal parkeerplaatsen en mensen op 0,7 parkeerplaats per 10 bewoners.



Figuur: luchtfoto van de AZC aan de Lange Kleiweg in Rijswijk, met aan de zuidkant van de locatie parkeergelegenheid (bron: Cyclomedia)



Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
The Netherlands

Postbus 161
7400 AD Deventer
The Netherlands

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32