

Hoogvliet Beheer BV

Relocatie Hoogvliet Hazerswoude-Rijndijk

Onderbouwing verkeer en parkeren

Omdat we ons verplaatsen

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**

Hoogvliet Beheer BV

Relocatie Hoogvliet Hazerswoude-Rijndijk

Onderbouwing verkeer en parkeren

Datum
Kenmerk
Eerste versie

7 april 2017
HOB001/Tol/0006.01

Documentatiepagina

Opdrachtgever(s)	Hoogvliet Beheer BV
Titel rapport	Ontwikkeling Hoogvliet Hazerswoude-Rijndijk Onderbouwing verkeer en parkeren
Kenmerk	HOB001/Tol/0006.01
Datum publicatie	7 april 2017
Projectteam Goudappel Coffeng	Danny van Beusekom, Lianne van Toledo

	Inhoud	Pagina
1	Inleiding	1
2	Parkeren	2
2.1	Parkeervraag	2
3	Verkeer	7
3.1	Huidige verkeerssituatie	7
3.2	Verkeersgeneratie ontwikkeling Hoogvliet	10
3.3	Toekomstige verkeerssituatie	14
3.4	Expeditie	15
4	Conclusie	17
Bijlage 1	Parkeer- en verkeersonderzoek	B1.1
Bijlage 2	Wegenscans meetpunten	B2.1

1

Inleiding

Hoogvliet Beheer BV is voornemens haar huidige supermarkt – verdeeld over twee locaties aan de Rijndijk in Hazerswoude-Rijndijk – te verplaatsen naar de Willem Kloosstraat in Hazerswoude-Rijndijk. De verhuizing maakt het voor Hoogvliet Beheer mogelijk de huidige, verdeelde supermarkt in één vestiging samen te voegen en deze te vergroten naar 1.500 m² BVO.

Voor de geplande ontwikkeling is door BRO een bestemmingsplan opgesteld. Het ontwerpbestemmingsplan heeft van 27 oktober 2016 tot en met 7 december 2016 ter inzage gelegen. Hierop zijn enkele zienswijzen ingediend. Deze zienswijzen hebben onder andere betrekking op de aspecten parkeren en verkeer. Onderwerpen van de bezwaren zijn onder andere:

- zorgen over de verkeersveiligheid als gevolg van een toename in verkeer;
- een onjuist gebruik van de parkeernorm;
- onduidelijkheid in de berekening van de toekomstige verkeersintensiteit;
- zorgen om voldoende ruimte voor expeditieverkeer.

Lexence N.V. advocaten en notarissen heeft namens Hoogvliet Beheer BV Goudappel Coffeng BV gevraagd een nadere onderbouwing op de bestreden parkeer- en verkeersparagraaf van het bestemmingsplan te stellen. Voorliggende rapportage is hiervan het resultaat.

2

Parkeren

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de verwachte parkeervraag van de toekomstige supermarkt van Hoogvliet aan de Willem Kloosstraat in Hazerswoude-Rijndijk. De analyse laat zien dat er ruim voldoende capaciteit beschikbaar is om de parkeervraag van de supermarkt op te vangen.

2.1 Parkeervraag

Bestemmingsplan

In het opgestelde bestemmingsplan 'Hoogvliet Hazerswoude-Rijndijk – Woningen Rijndijk' is bij het berekenen van de parkeervraag uitgegaan van de gemeentelijke norm¹ voor een fullservice supermarkt. De gemeente schrijft voor deze functie een parkeernorm van 4,5 parkeerplaats per 100 m² bvo voor. Op basis hiervan geldt een parkeervraag van 68 parkeerplaatsen.

Voor de volledigheid is in het bestemmingsplan een alternatieve berekening gemaakt aan de hand van CROW parkeerkencijfers. Op basis van het kencijfer voor de functie 'fullservice supermarkt (laag en middellaag prijsniveau) geldt een parkeervraag van minimaal 39 en maximaal 69 parkeerplaatsen.

De nieuwe supermarkt van Hoogvliet voorziet in een parkeerterrein met 72 parkeerplaatsen op eigen terrein. Geconcludeerd is dat er voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein is.

Gehanteerde parkeernorm

Eén van de bestreden onderdelen van het bestemmingsplan is de keuze voor de functie 'fullservice supermarkt' bij het bepalen van de parkeervraag. Volgens het gestelde in de zienswijze had hier moeten worden uitgegaan van de maximale planologische invulling en daarmee voor de functie 'discount supermarkt'.

¹ Nota parkeernormen en parkeervoorzieningen 2014 gemeente Alphen aan den Rijn. Bijlage bij nota.

De regels in het bestemmingsplan geven aan dat ter plaatse van het bestemmingsvlak een supermarkt mag worden gevestigd met een maximale omvang van 1.500 m² BVO. Er zijn geen beperkingen opgelegd betreffende het soort supermarkt. Planologisch gezien is het mogelijk dat in de toekomst een ander soort supermarkt dan de Hoogvliet hier wordt gevestigd. Bij het bepalen van de parkeervraag dient daarom te worden uitgegaan van de maximale planologische situatie.

Motivatatie geschikte parkeernorm

Het bestemmingsplan maakt alle vormen van supermarkten mogelijk, mits deze niet groter is dan 1500 m² BVO. Theoretisch gezien kan op het perceel, zonder een omgevingsvergunning te hoeven aanvragen, een supermarkt met een andere parkeerbehoefte worden gerealiseerd. Dat betekent dat uitgegaan moet worden van de hoogst mogelijke parkeernorm.

In tabel 2.1 is een overzicht weergegeven van alle mogelijke parkeernormen. Voor de volledigheid zijn ook de CROW parkeerkencijfers opgenomen. Bij de CROW kengetallen is uitgegaan van het gemiddelde binnen de bandbreedte². Opvallend is dat de gemeentelijke normen aanzienlijk hoger liggen dan de gehanteerde CROW kencijfers. Dat kan mogelijk worden verklaard door het feit dat de gemeentelijke normen zijn gebaseerd op bereikbaarheidskenmerken van een gebied en dat Hazerswoude-Rijndijk is aangemerkt als een gebied dat minder goed te bereiken is per fiets en openbaar vervoer.

Gemeentelijk beleid	Norm	Parkeervraag Hoogvliet
Discount supermarkt	5,5 pp / 100 m ² BVO	83 parkeerplaatsen
Fullservice, lagere prijs	4,5 pp / 100 m ² BVO	68 parkeerplaatsen
Fullservice, hogere prijs	4,5 pp / 100 m ² BVO	68 parkeerplaatsen
CROW	Kencijfer	Parkeervraag Hoogvliet
Discount supermarkt	3,7 pp / 100 m ² BVO	56 parkeerplaatsen
Fullservice supermarkt (laag en middellaag prijsniveau)	3,6 pp / 100 m ² BVO	54 parkeerplaatsen
Fullservice supermarkt (middelhoog en hoog prijsniveau)	4,1 pp / 100 m ² BVO	62 parkeerplaatsen

Tabel 2.1: Parkeervraag Hoogvliet op basis van verschillende bronnen

Uit de distributieve onderbouwing, die als bijlage bij het bestemmingsplan is opgenomen, blijkt dat de nieuwe supermarkt met name een lokaal verzorgingskarakter heeft. Op gemeenteniveau is er weinig distributieve uitbreidingsruimte, maar de ontwikkeling versterkt op kernniveau (dorpsniveau) de voorzieningenstructuur. Door de

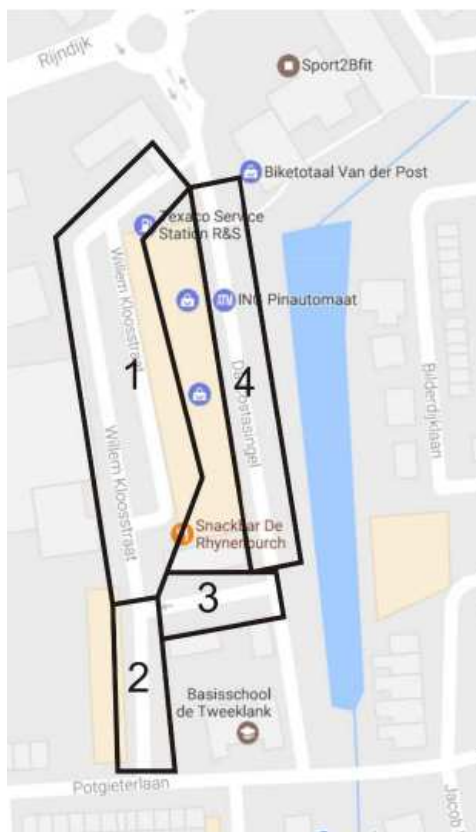
² De gemeente Alphen aan den Rijn kent namelijk een gemiddeld aantal auto's per huishouden.
Bron: CBS

korte afstanden in het dorp is te verwachten dat veel klanten met de fiets komen. Op basis hiervan zou een lagere parkeernorm realistischer zijn.

Uitgaande van een worst-case scenario zal de parkeervraag uitkomen op 83 parkeerplaatsen (parkeernorm van 5,5 parkeerplaatsen per 100 m² bvo). Het parkeerterrein van Hoogvliet biedt plaats aan 72 auto's en is daarmee niet voldoende om de volledige parkeervraag van een discountsupermarkt op te vangen. Er is een tekort van 11 parkeerplaatsen. Hier kan de restcapaciteit van de openbare ruimte wellicht in helpen. Om dit inzichtelijk te krijgen is een parkeeronderzoek uitgevoerd.

Parkeeronderzoek

Op zaterdag 1 april 2017 is tussen 13.30 – 15.30 uur elk half uur een parkeerdrukmeting uitgevoerd in de directe omgeving van de nieuwe locatie van Hoogvliet. Hiermee ontstaat inzicht in de huidige parkeerdruk en wordt bekend of een eventuele restcapaciteit kan worden ingezet om de parkeerbehoefte vanuit de nieuwe supermarkt op te vangen. In figuur 2.1 is het onderzoeksgebied weergegeven.

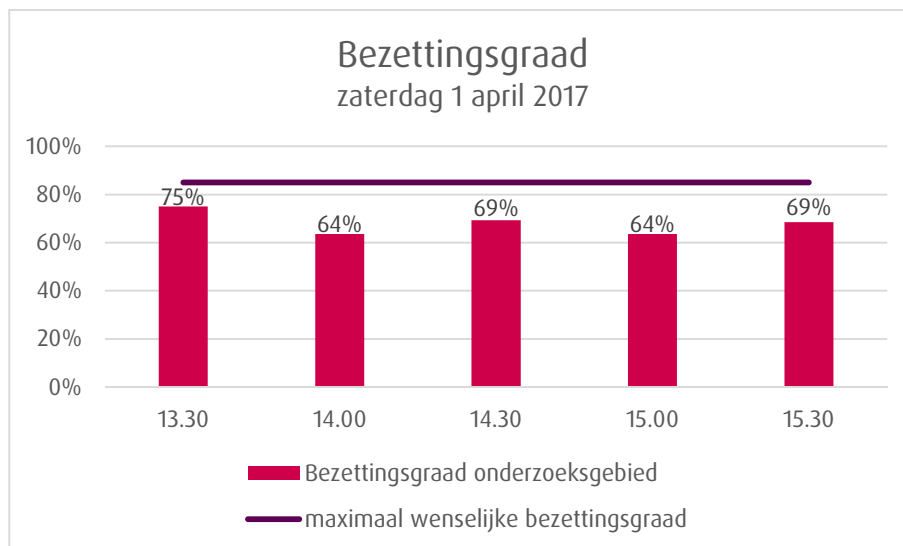


Figuur 2.1: Onderzoeksgebied parkeeronderzoek

De keuze voor de dag en het tijdstip waarop is gemeten is gemaakt op basis van geregistreerde bezoekersaantallen van Jumbo en Hoogvliet via Google Maps. Voor Jumbo

is het bezoekersaantal het hoogst op zaterdag tussen 13.00 en 17.00 uur. Voor Hoogvliet geldt ook dat zaterdag de drukste dag is, waarbij het accent qua drukte ligt op het begin van de middag. Deze bezoekersaantallen gecombineerd maakt dat het moment van onderzoek is vastgelegd op 13.30 tot 15.30 uur.

Uit het parkeeronderzoek blijkt dat er in de huidige situatie (dus zonder het parkeerterrein van de toekomstige Hoogvliet) in het onderzoeksgebied een totale parkeercapaciteit is van 140 parkeerplaatsen. In figuur 2.2 is het resultaat van het parkeerdrukonderzoek in een grafiek weergegeven. Voor het resultaat in tabelvorm wordt verwezen naar bijlage 1. De paarse lijn in figuur 2.2 duidt de 85%-grens aan. Deze grens wordt over het algemeen gebruikt als maximale wenselijke bezettingsgraad. Is de parkeerdruk hoger dan dit, is er een grotere kans op zoekverkeer en oogt de parkeerruimte 'vol'. De roze balken geven de gemeten bezettingsgraad weer.



Figuur 2.2: Bezettingsgraad onderzoeksgebied

In figuur 2.2 is te zien dat de parkeerbezetting gedurende alle gemeten momenten ruim beneden de maximaal wenselijke bezettingsgraad van 85% blijft. Op het drukste moment, 13.30 uur, is er nog een restcapaciteit van 35 parkeerplaatsen. Dat is ruim voldoende om het tekort van, uitgaande van de (hoogste) parkeervraag ingeval een discount supermarkt, 11 parkeerplaatsen op het terrein van Hoogvliet op te vangen.

Marktdag

Op donderdag tussen 10.00 en 17.00 uur is er weekmarkt aan de Da Costasingel. Gedurende deze tijd is de parkeerruimte aan deze straat niet beschikbaar voor winkelend publiek. Dat betekent dat de totale parkeercapaciteit met 40 parkeerplaatsen wordt verminderd. Op donderdagen is het echter ook rustiger in het centrum. Zowel de Jumbo als Hoogvliet kennen dan een veel lager bezoekersaantal. Bovendien ligt het accent

volgens de bezoekersaantallen in Google Maps wat betreft drukte op de uren na de weekmarkt. Dan zijn de parkeerplaatsen aan de Da Costasingel ook weer beschikbaar. Gemiddeld zijn 60% van de parkeerplaatsen van de Hoogvliet supermarkt bezet op een werkdag middag (bron: CROW publicatie 317 – Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie). Dit betekent dat op het terrein van Hoogvliet een restcapaciteit beschikbaar is tijdens marktdagen. De beschikbare parkeercapaciteit wordt tijdens marktdagen dus groter dan thans aanwezig is.

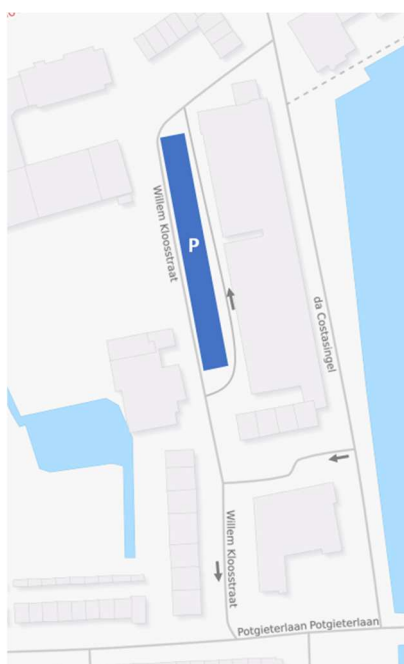
3

Verkeer

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de verwachte verkeersdruk op de wegen rondom de nieuwe supermarkt. De analyse laat zien dat er na realisatie van de supermarkt er sprake is van een acceptabele verkeerssituatie.

3.1 Huidige verkeerssituatie

In figuur 3.1 zijn de toegestane rijrichtingen voor gemotoriseerd verkeer weergegeven van de in de directe omgeving gelegen wegen. De Willem Kloosstraat is tot de kruising met de Herman Gorterstraat in twee richtingen te berijden. De wegen om de basisschool 'De Tweeklank' zijn ingericht als woonerf.



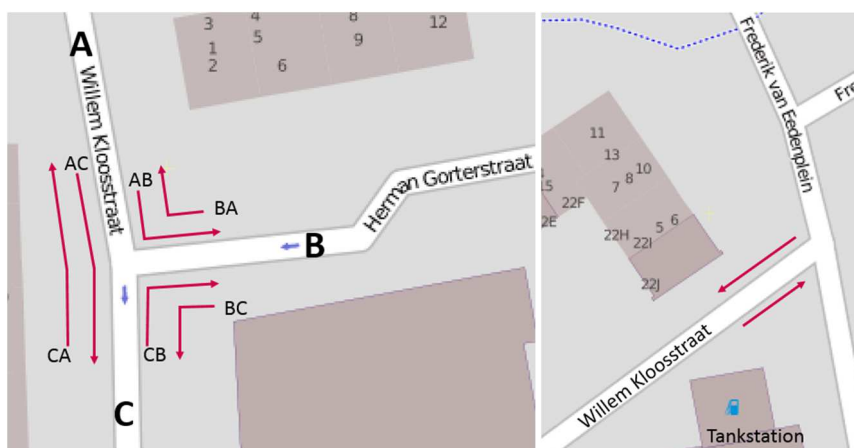
Figuur 3.1: Toegestane rijrichtingen

Verkeerstelling

Om een indruk te krijgen van de huidige verkeersintensiteit is op zaterdag 1 april 2017 tussen 13.30 en 15.30 uur een verkeerstelling gedaan. Er is op twee manieren geteld:

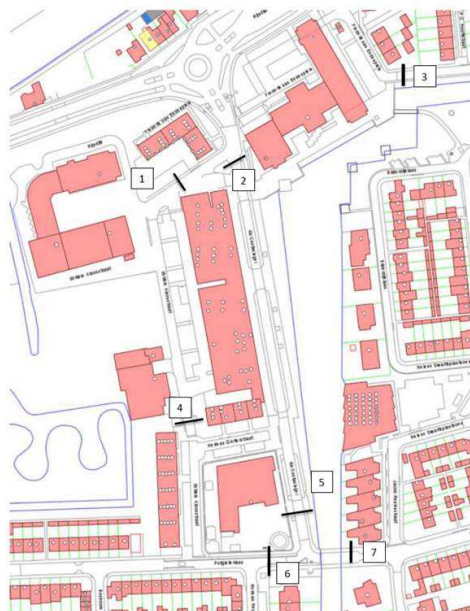
- Een kruispunttelling op de kruising Willem Kloosstraat – Herman Gorterstraat (zie figuur 3.2). De kruispunttelling maakt nog onderscheid tussen aantal getelde voertuigen en fietsers. Verder wordt opgemerkt dat de richtingen AB en CB niet zijn toegestaan voor gemotoriseerd verkeer.
- Een intensiteitstelling vanaf het Frederik van Eedenplein; hoeveel voertuigen gaan naar en komen vanaf het parkeerterrein aan de Willem Kloosstraat? Bij deze telling is een worst-case benadering gehanteerd, omdat alle voertuigen zijn geteld die de Willem Kloosstraat in en uit gaan. Dit zijn ook voertuigen geweest die enkel een bezoek brengen aan het daar gelegen tankstation Texaco en vervolgens weer vertrekken.

In figuur 3.2 is weergegeven waar is geteld. In bijlage 1 zijn de tabellen van beide tellingen opgenomen.



Figuur 3.2: Details verkeertellingen

Daarnaast heeft de gemeente Alphen aan den Rijn tellingen tussen 9 en 23 maart 2017 uitgevoerd op een groot aantal wegen in Hazerswoude-Rijndijk. In figuur 3.3 zijn de tellocaties weergegeven.



Figuur 3.3: Tellocaties (tellingen uitgevoerd door de gemeente Alphen aan den Rijn)

Kruispunttelling Willem Kloosstraat / Herman Gorterstraat

Uit de kruispunttelling blijkt dat het drukste uur tussen 13.30 en 14.30 uur was. Gedurende dit uur passeerden 91 voertuigen en 30 fietsen het kruispunt. Hiervan waren twee voertuigen die vanaf de Willem Kloosstraat aan de noordzijde linksaf sloegen naar de Herman Gorterstraat. Deze rijrichting (AB in figuur 3.2) is niet toegestaan. De andere verboden rijrichting (CB in figuur 3.2) zijn geen passerende voertuigen geteld.

Intensiteitstelling Frederik van Eedenplein / Willem Kloosstraat noord

Uit de intensiteitstelling blijkt dat het drukste uur eveneens tussen 13.30 en 14.30 uur is. Gedurende dit uur passeerden 181 voertuigen. De verhouding tussen aankomende en vertrekkende voertuigen is nagenoeg gelijk; er kwamen 90 voertuigen aan en er vertrokken 91 voertuigen.

Tellingen gemeente Alphen aan den Rijn

In tabel 3.1 zijn de gemiddelde telresultaten voor de locaties 1 (Willem Kloosstraat noord), 2 (Da Costasingel) en 4 (Willem Kloosstraat ten noorden van Herman Gorterstraat) weergegeven. Als gevolg van de markt op donderdag op de Da Costasingel is op die dag de verkeersdruk op de Willem Kloosstraat hoger.

	gemiddelde werkdag	gemiddelde zaterdag	gemiddelde donderdag
1 Willem Kloosstraat	1.116	1.041	1.810
2 Da Costasingel	1.819	2.216	701
4 Willem Kloosstraat	739	618	1.327

Tabel 3.1: Gemeten motorvoertuigen per etmaal (doorsnede)

3.2 Verkeersgeneratie ontwikkeling Hoogvliet

Bestemmingsplan

In het bestemmingsplan 'Hoogvliet Hazerswoude-Rijndijk – Woningen Rijndijk' is de verkeersgeneratie van de toekomstige Hoogvliet berekend aan de hand van CROW rekentool. Deze rekentool maakt gebruik van de kengetallen uit CROW publicatie 317. Met behulp van extra informatie uit CROW publicatie 272 is vervolgens bepaald wat de drukste dag en het drukste uur is.

Verkeersgeneratie Hoogvliet

In het vorige hoofdstuk, het bepalen van de parkeervraag, is geconcludeerd dat voor deze ontwikkeling uitgegaan moet worden van de maximale planologische invulling. Hetzelfde principe geldt ook voor het bepalen van de verkeersgeneratie. In tabel 3.2 zijn de verkeersgeneratiekengetallen van alle relevante functies weergegeven, deze functies zijn planologisch gezien mogelijk in het huidige bestemmingsplan. Hierbij zijn dezelfde uitgangspunten gehanteerd als bij het bepalen van de parkeervraag; de stedelijkheidsgraad 'weinig stedelijk', de stedelijke zone 'centrum' en een gemiddelde binnen de bandbreedte.

De verkeersgeneratie van de functie van het huidige bestemmingsplan komt te vervallen en mag daarom in mindering worden gebracht op de verwachte verkeersgeneratie. Om deze reden zijn in onderstaande tabel tevens de mogelijke CROW functies voor de huidige functie opgenomen.

functie CROW	kengetal (bandbreedte)	gemiddelde
Motorvoertuigen per etmaal		
Bedrijf (bestemmingsplan)		
Kantoor	5,5 – 7,2	6,35
Commerciële dienstverlening	10,5 – 12,9	11,7
Bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief	6,3 – 8,0	7,15
Bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief	2,6 – 4,4	3,5
Supermarkt (nieuw)		
Discount supermarkt	48,8 – 84,7	66,75
Fullservice (laag tot middellaag prijsniveau)	53,0 – 94,6	73,8
Fullservice (middelhoog tot hoog prijsniveau)	63,5 – 105,1	84,3

Tabel 3.2: Verkeersgeneratie kengetallen relevante CROW-functies (weekdag)

Nog belangrijk om op te merken is dat genoteerde kengetallen een gemiddelde weekdag betreffen. Dat is niet hetzelfde als de maatgevende dag. Voor bedrijven is dat namelijk de werkdag, voor supermarkten (detailhandel) is dat een zaterdag. De standaard vuistregel om dit om te rekenen is:

- bedrijven; van weekdag naar werkdag vermenigvuldigen met 1,33;
- supermarkt; van weekdag naar zaterdag vermenigvuldigen met 1,2³.

In tabel 3.3 en 3.4 is met deze kengetallen (inclusief omrekenfactoren 1,33 en 1,2) de verwachte verkeersgeneratie voor Hoogvliet weergegeven voor respectievelijk de werkdag en zaterdag.

functie	omvang	kengetal (incl. omrekenfactor)	motorvoertuigen per etmaal
Bedrijf (sloop)	4.300 m ² BVO	15,6 motorvoertuigen per etmaal	-/- 671
Supermarkt (nieuw)	1.500 m ² BVO	80,9 motorvoertuigen per etmaal	+ 1.214
Verwachte toename verkeersintensiteit werkdag			+ 543

Tabel 3.3: Verwachte toename verkeersintensiteit na realisatie Hoogvliet (werkdag)

functie	omvang	kengetal (incl. omrekenfactor)	motorvoertuigen per etmaal
Bedrijf (sloop)	4.300 m ² BVO	3,9 motorvoertuigen per etmaal	-/- 168
Supermarkt (nieuw)	1.500 m ² BVO	101,2 motorvoertuigen per etmaal	+ 1.518
Verwachte toename verkeersintensiteit zaterdag			+ 1.350

Tabel 3.4: Verwachte toename verkeersintensiteit na realisatie Hoogvliet (zaterdag)

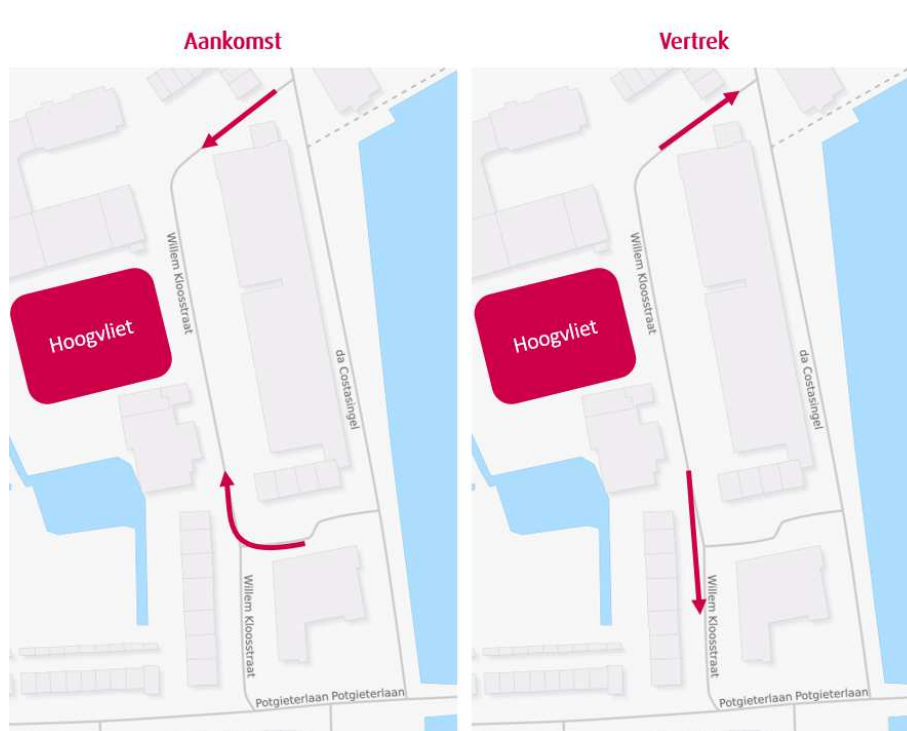
Uit de berekening blijkt dat de voorgenomen ontwikkeling leidt tot 543 / 1.350 extra motorvoertuigen per etmaal op een werkdag. Dit zijn zowel aankomende als vertrekkende motorvoertuigen. Aangenomen dat de verhouding aankomsten en vertrekken gelijk verdeeld is (50/50), is het aantal voertuigen per richting:

- Aankomende voertuigen: 272 / 675 motorvoertuigen
- Vertrekkende voertuigen: 272 / 675 motorvoertuigen +
- Totaal: 544 / 1.350 motorvoertuigen

Verdeling over wegennet

De nieuwe supermarkt ligt ongeveer in het midden van de Willem Kloosstraat. Bezoekers van de supermarkt kunnen het parkeerterrein bereiken via de Willem Kloosstraat (noordkant) of via de Herman Gorterstraat. Bij het verlaten van de supermarkt kunnen zij rijden via de Willem Kloosstraat (noordzijde) of de Willem Kloosstraat (zuidzijde). Deze mogelijke rijrichtingen zijn weergegeven in figuur 3.4.

³ CROW publicatie 272



Figuur 3.4: Aankomst- en vertrekdirichtingen bezoekers nieuwe Hoogvliet

Om te kijken hoe deze 544 / 1.350 extra verkeersbewegingen worden verdeeld over het wegennet is gebruik gemaakt van het gemeentelijk verkeersmodel. Dit verkeersmodel toont aan wat de verhouding tussen de huidige verkeersintensiteiten is. In tabel 3.5 zijn deze weergegeven.

wegvak	verkeersintensiteit (motorvoertuigen per etmaal)
1 Willem Kloosstraat (noordzijde)	700
4 Willem Kloosstraat (zuidzijde)	500
Herman Gorterstraat	250

Tabel 3.5: Verkeersintensiteiten conform gemeentelijk verkeersmodel

De 544 / 1.350 extra verkeersbewegingen zullen naar verwachting conform dezelfde verhoudingen als in tabel 3.5 worden verdeeld over het wegennet. In tabel 3.6 is de verdeling van die 544 / 1.350 verkeersbewegingen weergegeven.

wegvak	verhouding	motorvoertuigen (etmaal)	
		werkdag	zaterdag
Willem Kloosstraat (noordzijde – telpunt 1)	48%	+ 261	+ 648
Willem Kloosstraat (zuidzijde – telpunt 4)	52%	+ 282	+ 702
Totaal		+ 543	+ 1.350

Tabel 3.6: Verdeling extra verkeersbewegingen Hoogvliet

Verdeling naar verkeerintensiteit per uur

Op basis van de berekende verdeling van verkeersbewegingen kan vervolgens worden uitgerekend hoeveel verkeer voor het drukste uur te verwachten is (zie tabel 3.7). Uit de verkeerstellingen van de gemeente blijkt dat tussen 13.30 en 14.30 uur circa 10% van de totale etmaalintensiteit bedraagt.

wegvak	verkeersintensiteit (motorvoertuigen) – zaterdag	
	Per etmaal	per uur
Willem Kloosstraat (noordzijde – telpunt 1)	+ 648	+ 65
Willem Kloosstraat (zuidzijde – telpunt 4)	+ 702	+ 70
Totaal	+ 1.350	+ 135

Tabel 3.7: Aantal verkeersbewegingen per etmaal/uur

Uit tabel 3.7 blijkt dat op het drukste uur circa 135 motorvoertuigen van en naar de nieuwe te ontwikkelen supermarkt gaan. Hiervan reizen ongeveer 65 motorvoertuigen via de noordkant van de Willem Kloosstraat. Het gaat hier om zowel aankomend als vertrekkend verkeer, want dit gedeelte is tweerichtingsverkeer. Voor de zuidzijde van de Willem Kloosstraat gaat het om 70 motorvoertuigen per uur in twee richtingen.

3.3 Toekomstige verkeerssituatie

Op basis van de verkeerstellingen is inzicht ontstaan over de huidige verkeersintensiteit. Door hierbij de verwachte verkeersgeneratie op te tellen kan een uitspraak worden gedaan over de verwachte verkeersintensiteit na het realiseren van een supermarkt.

Toekomstige verkeersintensiteit

In tabel 3.8 is de huidige en toekomstige verkeersintensiteit voor de werkdag (na realisatie van een discount supermarkt) per wegvak weergegeven. In tabel 3.9 is hetzelfde gedaan voor de zaterdag.

meetpunt	omschrijving	motorvoertuigen per etmaal		
		huidig	ontwikkeling	toekomstig
1	Willem Kloosstraat, nabij Texaco	1.116	+ 261	1.377
4	Willem Kloosstraat, zuidkant	739	+ 282	1.021

Tabel 3.8: Toekomstige verkeersintensiteit per etmaal (werkdag)

meetpunt	omschrijving	motorvoertuigen per etmaal		
		huidig	ontwikkeling	toekomstig
1	Willem Kloosstraat, nabij Texaco	1.041	+ 648	1.689
4	Willem Kloosstraat, zuidkant	618	+ 702	1.320

Tabel 3.9: Toekomstige verkeersintensiteit per etmaal (zaterdag)

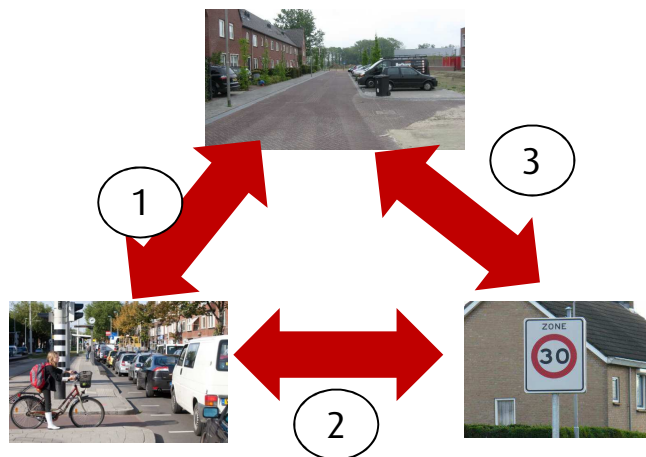
Uit de tabellen blijkt dat als gevolg van de toevoeging van een supermarkt de verkeersintensiteit toeneemt. In de navolgende Wegenscan wordt getoetst in hoeverre de nieuwe verkeersintensiteiten kunnen worden verwerkt via de bestaande wegen.

Hierbij wordt opgemerkt dat bij de berekeningen steeds is uitgegaan van de hoogste kengetallen voor verkeersgeneratie (maximale planologische situatie en situatie op zaterdag).

Wegenscan

Met de Wegenscan, een door Goudappel Coffeng ontwikkelde tool voor het bepalen van verkeersintensiteitsgrenzen, is getoetst of de toekomstige verkeersintensiteiten op de Willem Kloosstraat leiden tot een acceptabele en verkeersveilige verkeersdruk.

De Wegenscan bevat hulpmiddelen voor het beoordelen van de relatie vorm – functie – gebruik van de weg. De relatie vorm – functie – gebruik is een van de uitgangspunten van het verkeersveiligheidsbeleid Duurzaam Veilig (zie figuur 3.5).



Figuur 3.5: Relatie tussen vorm - functie - gebruik van de weg

De volgende aspecten worden beoordeeld in de Wegenscan:

1. Gebruik van de weg - vormgeving van de weg: intensiteitsgrenzen.
2. Vormgeving van de weg - functie: basissenmerken.
3. Functie van de weg - vormgeving (en omgeving): verkenning wegfunctie.

Resultaten

Uit de Wegenscan blijken de volgende maximale wenselijke intensiteiten (capaciteit) voor de vier meetpunten:

meetpunt	omschrijving	motorvoertuigen per etmaal	
		capaciteit	intensiteit
1	Willem Kloosstraat, nabij Texaco	5.800	1.689
4	Willem Kloosstraat, zuidzijde	2.500	1.320

Tabel 3.10: Maximale verkeersintensiteit voor de vier meetpunten

Uit bovenstaande tabel blijkt dat de toekomstige verkeersintensiteiten passen bij de acceptabele verkeersdruk per wegvak.

3.4 Expeditie

Een andere bezwaargrond heeft betrekking op de expeditieroutes van bevoorradingsverkeer van Hoogvliet. Verondersteld is dat deze routes niet genoeg ruimte bieden om het bevoorradingsverkeer te laten manoeuvreren.

Bestemmingsplan

In het bestemmingsplan 'Hoogvliet Hazerswoude-Rijndijk - Woningen Rijndijk' is voor het terrein van de nieuwe supermarkt een rijcurvesimulatie gemaakt.

Toets expeditieroutes

Uit de rijcurvesimulatie blijkt dat er voldoende ruimte is voor bevoorradingsverkeer van de supermarkt. Het bevoorradingsverkeer kan het parkeerterrein van de supermarkt in- en uitdraaien en er is geen probleem met betrekking tot het laden en lossen. Verder blijkt uit de Wegenscans van de verschillende meetpunten dat vrachtwagens elkaar kunnen passeren op de wegen rondom de supermarkt.

4

Conclusie

Goudappel Coffeng BV is gevraagd een nadere onderbouwing op te stellen ten aanzien van de bestreden parkeer- en verkeersparagraaf van het bestemmingsplan 'Hoogvliet Hazerswoude-Rijndijk - Woningen Rijndijk'. Op basis van voorgaande kan het volgende worden geconcludeerd:

Parkeren

- Uitgaande van een maximale planologische invulling geldt een maximale parkeervraag van 83 parkeerplaatsen.
- Het parkeerterrein van 72 parkeerplaatsen op eigen terrein van de supermarkt biedt in het maximale scenario onvoldoende ruimte om de parkeervraag op te vangen.
- Uit de parkeertelling blijkt dat op de drukste dag (zaterdag), op het maatgevende moment nog 35 parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Deze restcapaciteit kan worden ingezet om de parkeervraag vanuit de supermarkt op te vangen.
- Op de marktdag komen er extra parkeerplaatsen in het gebied beschikbaar, aangezien de Hoogvliet dan niet de hoogste parkeervraag heeft.

Verkeer

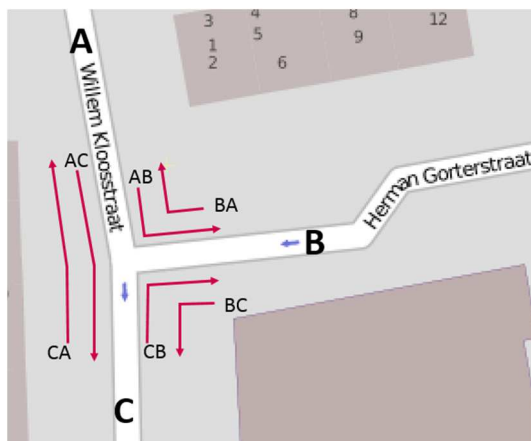
- Met verkeerstellingen is inzichtelijk gemaakt wat de verkeersintensiteit per uur en per etmaal is voor diverse meetpunten.
- Door de resultaten van de verkeerstelling te combineren met de verwachte verkeersgeneratie als gevolg van een supermarkt is voor de Willem Kloosstraat berekend wat de verwachte toekomstige verkeersintensiteit is.
- Uit de Wegenscan blijkt dat de verwachte toekomstige verkeersintensiteit voor alle meetpunten ruim binnen de maximale capaciteit valt.
- Het bevoorradingsverkeer heeft voldoende manoeuvreerruimte op het terrein en in de omgeving van de supermarkt.

Bijlage 1

Parkeer- en verkeersonderzoek

Sectie	Omschrijving	Parkeercapaciteit	13.30	14.00	14.30	15.00	15.30
1	Parkeerterrein	64	48	34	39	32	40
2	Willem Kloosstraat	25	18	17	15	17	20
3	Herman Gorterstraat	11	9	8	8	8	8
4	Da Costasingel	40	30	30	35	32	28
Totaal		140	105	89	97	89	96

Tabel B1.1: parkeerdruk onderzoeksgebied (zaterdag 1 april 2017)



rijrichting	getelde voertuigen per kwartier							
	13.30	13.45	14.00	14.15	14.30	14.45	15.00	15.15
AC	9	5	7	13	3	3	7	7
AB		2						
BA	7	8	9	8	5	7	8	8
BC	7	5	5	4	4	1	3	1
CB								
CA	1		1		1			1

Tabel B1.2: Kruispunttelling; aantal voertuigen (zaterdag 1 april 2017)

Is er geen getal weergegeven in de tabel, betekent dat er in dat kwartier geen voertuigen zijn geteld.

rijrichting	getelde fietsen per kwartier							
	13.30	13.45	14.00	14.15	14.30	14.45	15.00	15.15
AC				1	3	3	1	1
AB		1		5				
BA		16						1
BC		1	1		1	1		4
CB				2		4	2	1
CA	1	1	1		1			1

Tabel B1.3: Kruispunttelling; aantal fietsen (zaterdag 1 april 2017)

Is er geen getal weergegeven in de tabel, betekent dat er in dat kwartier geen fietsen zijn geteld.

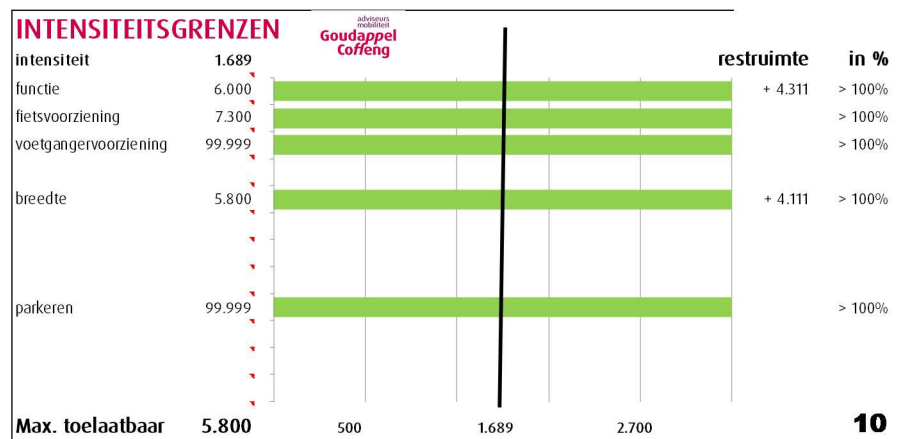
Tijdstip	Aantal voertuigen	
	Richting parkeerterrein	Vanaf parkeerterrein
13.30 - 13.45 uur	22	24
13.45 - 14.00 uur	23	25
14.00 - 14.15 uur	16	19
14.15 - 14.30 uur	29	23
14.30 - 14.45 uur	15	17
14.45 - 15.00 uur	19	24
15.00 - 15.15 uur	22	20
15.15 - 15.30 uur	22	20

Tabel B1.4: Intensiteitstelling vanaf Frederik van Eedenplein (ter hoogte van Texaco)

Bijlage 2

Wegenscans meetpunten

Meetpunt 1 – Willem Kloosstraat (nabij Texaco)

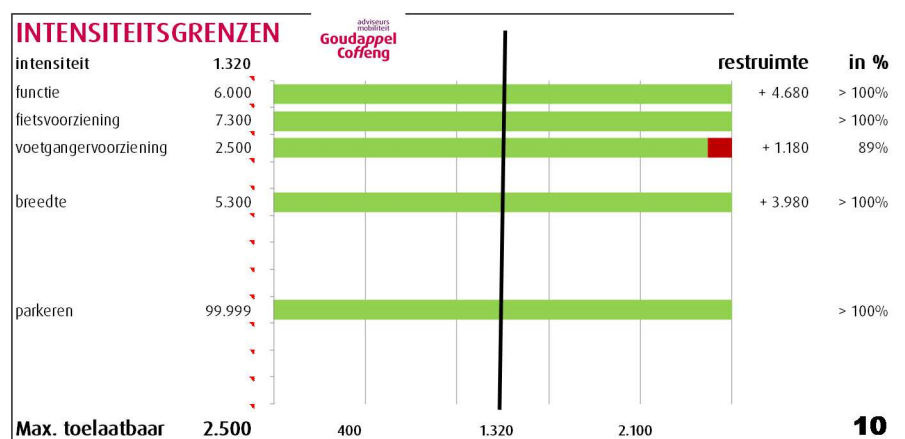


Figuur B2.1: Resultaat Wegenscan meetpunt 1

functie		vormgeving	
wegtype	☒ erftoegangs	rijbaanbreedte	☒ 5,8 meter
ligging	☐ dorps	fietsvoorzieningen	☒ gemengd
gewenste oversteekkwaliteit?	☐ goed	voetgangervoorzieningen	☒ trottoir
parkeerwisselingen	☐ veel	parkeervakken zijde 1	☒ geen
spelen op straat uitgangspunt?	☐ gemiddeld	schrikruimte tot parkeren 1	☐ 0 meter
gebruik		parkeervakken zijde 2	☒ geen
intensiteit autoverkeer	1689 mvt/etmaal	schrikruimte tot parkeren 2	☐ 0 meter
aandeel vrachtverkeer	8,0 %	oversteek fiets	☐ middengele
aantal bussen	< 2 per uur	oversteek voet	☐ middengele
intensiteit fietsverkeer	312 fts/etmaal	dichtheid zijstraten	☐ 1 tot 4 per 5
intensiteit oversteek fiets	laag	aantal takken kruispunt	☐ 3
intensiteit oversteek voetgangers	Middel	vormgeving kruispunt	☐ voorrangskg
intensiteit drukste zijweg	2216 mvt/etmaal	ondergrond (bermschade)	☐ veen/klei
snelheid (v85)	30 km/h	rijrichtingscheiding	☐ enkele mark
eenrichtingverkeer	tweeërchtig	banden en zijmarkering	☐ banden
parkeren op de rijbaan	niet	bushaltes	☐ haven
		verharding	☒ klinkers

Figuur B2.2: Invoergegevens Wegenscan meetpunt 1

Meetpunt 4 – Willem Kloosstraat net ten noorden van Herman Gorterstraat



Figuur B2.3: Resultaat Wegenscan meetpunt 2

functie		vormgeving	
wegtype	☒ erftoegangs	rijbaanbreedte	☒ 5,5 meter
ligging	☐ dorps	fietsvoorzieningen	☒ gemengd
gewenste oversteekkwaliteit?	☐ goed	voetgangervoorzieningen	☒ op rijbaan
parkeerwisselingen	☐ veel	parkeervakken zijde 1	☒ geen
spelen op straat uitgangspunt?	☐ beperkt	schrikruimte tot parkeren 1	☐ 0 meter
sociale interactie van belang	☐ beperkt	parkeervakken zijde 2	☒ geen
gebruik		schrikruimte tot parkeren 2	☐ 0 meter
intensiteit autoverkeer	1320 mvt/etmaal	oversteek fiets	☐ middengele
aandeel vrachtverkeer	10,0 %	oversteek voet	☐ middengele
aantal bussen	<2 per uur	dichtheid zijstraten	☐ 1 tot 4 per 5
intensiteit fietsverkeer	400 fts/etmaal	aantal takken kruispunt	☐ 3
intensiteit oversteek fiets	laag	vormgeving kruispunt	☐ voorrangskp
intensiteit oversteek voetgangers	Middel	ondergrond (bermschade)	☐ veen/klei
intensiteit drukste zijweg	817 mvt/etmaal	rijrichtingscheiding	☐ enkele mark
snelheid (v85)	30 km/h	banden en zijmarkering	☐ banden
eenrichtingverkeer	tweerichting	bushaltes	☐ geen
parkeeren op de rijbaan	☐ niet	verharding	☒ klinkers

Figuur B2.4: Invoergegevens Wegenscan meetpunt 2

Vestiging Amsterdam

De Ruyterkade 143

1011 AC Amsterdam

T (020) 420 92 17

F (020) 420 63 47

www.goudappel.nl

goudappel@goudappel.nl

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**