

NOTITIE

Aan : D. van Lankeren, D. Blom

Van : Dolf Vermeer

Betreft : Verkeerseffecten bestemmingsplan “Centrumplan Den Hoorn”

Kenmerk : 5704-M4-E

Datum : 22 december 2016

1. Ontwikkelingen centrum Den Hoorn, gemeente Midden-Delfland

Binnen de kern Den Hoorn wordt momenteel gewerkt aan de realisatie van het bestemmingsplan “Centrumplan Den Hoorn 2016. Dit plan ziet toe op de herontwikkeling van het gebied gelegen tussen Dijkshoornseweg, Hof van Delftstraat, Looksingel, Lookwatering in Den Hoorn. Binnen het plangebied is realisatie van de volgende functies voorzien:

- Een supermarkt met een omvang van 1.600 m² bruto vloeroppervlak (bvo);
- Een dagwinkel met een omvang van 150 m² bvo;
- 9 stuks appartementen;
- 13 stuks grondgebonden rijtjeswoningen voor de doorstroming en startende gezinnen.

2. (Lokale) verkeerseffecten als gevolg van het plan

De beoogde ontwikkeling zoals geformuleerd in het bestemmingsplan zal gevolgen hebben voor de lokale verkeerssituatie in Den Hoorn. De nieuwe ontwikkeling zal immers gepaard gaan met extra verkeersgeneratie en extra parkeerbehoefte. Op basis van vigerend beleid van de gemeente Midden-Delfland en landelijke CROW richtlijnen, kunnen uitspraken gedaan worden ten aanzien van deze verkeersaspecten. In dat verband wordt in deze notitie nader ingegaan op de volgende aspecten:

- **Bereikbaarheid**
(hoeveel extra verkeer valt er te verwachten als gevolg van de beoogde ontwikkeling en kan de huidige wegenstructuur van Den Hoorn dit afwikkelen?)
- **Veiligheid**
(welke verkeersveiligheidsaspecten behoeven aandacht?)
- **Parkeren**
(wat is parkeerbehoefte van de nieuwe ontwikkeling en valt dit in te passen, rekening houdende met de parkeerbehoefte die in de huidige situatie reeds aanwezig is?)

3. Uitgangspunten berekening extra verkeer en parkeerbehoefte

- De gemeente Midden-Delfland heeft een eigen “Nota Parkeernormen Midden-Delfland, 2012”. Dit document is nog steeds vigerend beleid en vormt derhalve het uitgangspunt bij het bepalen van de parkeerbehoefte van de nieuwe ontwikkeling en het opstellen van een integrale parkeerbalans.
- Wanneer de gemeente in afwijking van haar nota parkeernormen gebruik maakt van de kencijfers zoals opgenomen in CROW publicatie 317, moet op basis van de stedelijkheidsgraad van het gebied en de (stedelijke) zone waarin het plan zich bevindt een keuze gemaakt worden ten aanzien van de te hanteren parkeerkencijfers per

functie (minimum, maximum of gemiddelde parkeerkencijfer). In de nota parkeernormen van de gemeente is opgenomen dat de planlocatie van het bestemmingsplan "Centrumplan Den Hoorn 2016" de volgende kenmerken heeft:

- Stedelijkheidsgraad van Den Hoorn = "**sterk tot zeer sterk stedelijk**"

Aangezien de geplande ontwikkeling betrekking heeft op het centrum van Den Hoorn, kan verder worden aangenomen dat stedelijke zone van de geplande ontwikkelingen als "**centrum**" aangemerkt kan worden.

- Het CBS publiceert jaarlijks overzichten van de mate van stedelijkheid van alle gebieden in Nederland. Hierover publiceren ze verschillende documenten. In de publicatie "Kerncijfers wijken en buurten 2015" is Den Hoorn opgenomen als wijk van de gemeente Midden-Delfland met een stedelijkheidsgraad niveau 2 = "sterk stedelijk". Dit komt overeen met de stedelijkheidsgraad zoals opgenomen in de Nota Parkeernormen van de gemeente. Indien in afwijking van de Nota Parkeernormen voor het centrumplan Den Hoorn gebruik gemaakt dient te worden van de nieuwere CROW publicatie 317, dan betekent het voorgaande dat dan gebruik gemaakt moet worden van de kencijfers behorende bij:
 - Stedelijkheidsgraad van Den Hoorn = "**sterk stedelijk**"
 - Stedelijke zone = "**centrum**"
- Bovengenoemde stedelijkheidsgraad en locatie qua stedelijke zone zijn niet alleen van toepassing bij het selecteren van de juiste parkeerkencijfers uit CROW publicatie 317, maar ook bij het selecteren van de juiste kencijfers ten aanzien van de verkeersgeneratie die hoort bij de beoogde functies die ontwikkeld worden.

4. BEREIKBAARHEID: hoeveel extra verkeer is er te verwachten?

- Ten aanzien van de appartementen die in het bestemmingsplan zijn voorzien, is momenteel nog niet exact bekend of deze in het goedkope, middeldure of dure segment zullen vallen. Het CROW geeft in haar publicatie 317 voor etagewoningen in elk van de bovengenoemde prijssegmenten parkeerkencijfers en kencijfers voor de verkeersgeneratie weer. De kencijfers voor etagewoningen die in het segment “koop, duur” vallen zijn hierbij de hoogste. Uitgaande van de worst case benadering wordt derhalve uitgegaan van de kencijfers verkeersgeneratie uit CROW publicatie 317 die horen bij functie “koop, etage, duur”. Hiervoor gelden de volgende kencijfers (zie ook onderstaande tabel):
 - 5,4 – 6,2 motorvoertuigbewegingen/woning (sterk stedelijk gebied, centrum)**

koop, etage, duur									
	Verkeersgeneratie (per woning)								aandeel bezoekers
	centrum		schil centrum		rest bebouwde kom		buitengebied		
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	
zeer sterk stedelijk	4,5	5,3	5,4	6,2	6,4	7,2	7,0	7,8	
sterk stedelijk	5,4	6,2	6,4	7,2	6,7	7,5	7,0	7,8	
matig stedelijk	6,4	7,2	6,5	7,3	6,7	7,5	7,0	7,8	
weinig stedelijk	6,8	7,6	6,9	7,7	7,0	7,8	7,0	7,8	
niet stedelijk	6,8	7,6	6,9	7,7	7,0	7,8	7,0	7,8	

- Ten aanzien van de 13 grondgebonden woningen die in het kader van het bestemmingsplan gerealiseerd worden, is bekend dat dit rijtjeswoningen gaan worden. Gelijktijdig zullen in samenhang met de realisatie van het centrumplan 13 bestaande rijtjeswoningen gesloopt worden (gelegen aan Hof van Delftstraat en Looksingel). Dit betekent dat verwacht mag worden dat de realisatie van de nieuwe woningen “netto” geen extra verkeer tot gevolg zal hebben in het centrumgebied van Den Hoorn.
- Het CROW maakt in haar publicatie 317 onderscheid in 5 typen supermarkten. Een filiaal van de Jumbo, waar het in dit geval om gaat, valt onder de typering “fullservice supermarkt (laag en middellaag prijsniveau)”. De kencijfers verkeersgeneratie die daar in dit geval ten aanzien van de ontwikkeling in Den Hoorn bij horen, zijn conform publicatie 317 de volgende (zie ook onderstaande tabel):
 - 43,6 – 85,2 motorvoertuigbewegingen/100m² bvo**

fullservice supermarkt (laag en middellaag prijsniveau)									
	Verkeersgeneratie (per 100 m² bvo)								aandeel bezoekers
	centrum		schil centrum		rest bebouwde kom		buitengebied		
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	
zeer sterk stedelijk	31,1	72,7	57,0	98,6	70,7	111,6	n.v.t.	n.v.t.	99%
sterk stedelijk	43,6	85,2	75,8	117,4	91,9	133,5	n.v.t.	n.v.t.	
matig stedelijk	43,9	85,4	76,2	117,8	92,3	133,9	n.v.t.	n.v.t.	
weinig stedelijk	53,0	94,6	89,9	131,5	108,4	149,9	n.v.t.	n.v.t.	
niet stedelijk	56,2	97,8	94,7	136,3	113,9	155,5	n.v.t.	n.v.t.	

- Van de 150 m² bvo dagwinkel/detailhandel die in het bestemmingsplan wordt voorzien, is nog niet bekend wat de exacte invulling wordt. Het CROW heeft in publicatie 317 parkeerkencijfers opgenomen ten aanzien van winkelvoorzieningen in centra, die afhankelijk zijn van het aantal inwoners dat in de betreffende kern woonachtig is. Volgens het CBS (december 2015) waren in december 2015 in totaal 18709 inwoners woonachtig in de gemeente Midden-Delfland, waarvan 7465 in de kern Den Hoorn. Gelet op het voorgaande kan qua kencijfers voor de 150 m² detailhandel/dagwinkel gebruik gemaakt worden van de kencijfers verkeersgeneratie die gelden voor winkelvoorzieningen in een dorpscentrum (aantal inwoners <20.000). Hiervoor zijn in CROW publicatie 317 de volgende kencijfers opgenomen (zie ook onderstaande tabel).

- 32,7 – 63,9 motorvoertuigbewegingen/100m² bvo (sterk stedelijk gebied, schil centrum). Hierbij dient opgemerkt te worden dat het CROW blijkbaar geen kencijfers heeft voor een centrumlocatie, derhalve worden hier de kencijfers voor een schillocatie aangehouden.

buurt- en dorpscentrum									
	Verkeersgeneratie (per 100 m² bvo)								aandeel bezoekers
	centrum		schil centrum		rest bebouwde kom		buitengebied		
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	
zeer sterk stedelijk	n.v.t.	n.v.t.	28,0	59,2	36,8	68,1	n.v.t.	n.v.t.	94%
sterk stedelijk	n.v.t.	n.v.t.	32,7	63,9	42,4	73,7	n.v.t.	n.v.t.	
matig stedelijk	n.v.t.	n.v.t.	32,8	64,0	42,6	73,8	n.v.t.	n.v.t.	
weinig stedelijk	n.v.t.	n.v.t.	36,2	67,5	46,7	78,0	n.v.t.	n.v.t.	
niet stedelijk	n.v.t.	n.v.t.	37,4	68,7	48,1	79,4	n.v.t.	n.v.t.	

- Uit de voorgaande toelichting volgen de kencijfers verkeersgeneratie die van toepassing zijn op de centrumontwikkeling zoals die wordt voorgestaan in het bestemmingsplan. Zoals te zien is, geeft het CROW ten aanzien van de kencijfers verkeersgeneratie per functie een bepaalde bandbreedte weer. De keuze binnen bovengenoemde bandbreedte komt tot stand op basis van de volgende afwegingspunten, zoals ook aangegeven door het CROW:

- **Beleid van de gemeente.**

Het gemeentelijk beleid is erop gericht om het verkeer in de dorpskernen zoveel mogelijk te beperken (zie pagina 5 nota parkeernormen 2012). Verder beoogt de gemeente om gezamenlijk met de voorgestane centrumontwikkeling ook de bereikbaarheid van de nieuwe supermarkt voor de fiets te verbeteren. Hiertoe wordt onder andere voorzien in de aanleg van fietsparkeerfaciliteiten bij de supermarkt en het verbeteren van de fietsinfrastructuur die van en naar het ontwikkelgebied leidt. Dit zijn concrete aanknopingspunten om binnen de aangegeven bandbreedtes uit te gaan van het minimum.

- **De specifieke eigenschappen van de functie: aantrekkelijkheid, kwaliteit e.d. ten opzichte van concurrenten of alternatieven.**

Er zijn geen zwaarwegende redenen aanwezig waaruit blijkt dat de voorziene nieuwe supermarkt en nieuwbouwwoningen anders gaan functioneren in vergelijking met concurrenten en/of alternatieven in en om Den Hoorn. Er is derhalve geen aanknopingspunt om een hoger kencijfer dan het hiervoor genoemde minimum te hanteren.

- **Mobiliteitskenmerken van gebruikers/bezoekers: mate van autogebruik ten opzichte van concurrenten.**

Ondanks het feit dat de gemeente (ook) inzet op een goede bereikbaarheid van de nieuwe supermarktlocatie voor de fiets, is het aannemelijk dat een groot deel van de supermarktbezoekers met de auto zal komen. Temeer omdat ook rekening wordt gehouden met toevloeiing van koopkracht uit de kern Schipluiden en de Delftse wijken Harnaschpolder, Molenbuurt en Hoornse Hof (zie onder andere het rapport "Centrumplan Den Hoorn, second opinion" van WPM Groep, gedateerd november 2014). Redelijkerwijs kan er derhalve van uitgegaan worden dat het autogebruik van bezoekers aanzienlijk zal zijn. Dit is een concreet aanknopingspunt om een hoger kencijfer dan het hiervoor genoemde minimum te hanteren, namelijk het gemiddelde kencijfer binnen de aangeduide bandbreedtes.

Conclusie:

Gelet op het voorgaande kan binnen de bandbreedte die het CROW aangeeft voor de verkeersgeneratie worden uitgegaan van het gemiddelde kencijfer, behorend bij een stedelijkheidsgraad “sterk stedelijk” en stedelijke zone “centrum”. Toepassing van dit uitgangspunt levert de volgende berekening op van de hoeveelheid extra verkeer die in de toekomst verwacht kan worden.

- **Appartementen: 9 woningen x 5,8 = 52,2 motorvoertuigbewegingen**
- **Supermarkt: $(1600 \text{ m}^2/100) \times 64,4 = 1030,4$ motorvoertuigbewegingen**
- **Dagwinkel/detailhandel: $(150 \text{ m}^2/100) \times 48,3 = 72,45$ motorvoertuigbewegingen**
- **Hieraan toegevoegd: 6 vrachtwagens bevoorrading = 6 motorvoertuigbewegingen, aangezien deze voertuigen in één richting zullen rijden (van noord naar zuid).**

Het totaal komt hiermee uit op: $1161,05 \approx 1200$ motorvoertuigbewegingen/ gemiddelde weekdag.

(N.B.: wanneer met de maximale kencijfers binnen de aangegeven bandbreedtes wordt gerekend, dan komt de totale extra verkeersgeneratie uit op 1527 motorvoertuigbewegingen.)

5. BEREIKBAARHEID: past het extra verkeer?

Het Centrumplan Den Hoorn is niet de enige ontwikkeling die leidt tot een veranderend verkeersbeeld in Den Hoorn. In en om Den Hoorn vinden ook andere ontwikkelingen plaats die effect hebben of zullen hebben op de wijze waarop het wegennetwerk in Den Hoorn gebruikt gaat worden. Om hier inzicht in te krijgen, heeft Goudappel Coffeng in opdracht van de gemeente Midden-Delfland het document “Verkeersplan Centrum Den Hoorn” opgesteld, d.d. 30 april 2015. Hierin wordt enerzijds geschetst welke ontwikkelingen de komende jaren plaatsvinden, waaronder het “Centrumplan Den Hoorn”, en wordt anderzijds middels gebruikmaking van het regionale verkeersmodel inzichtelijk gemaakt welke verkeersstromen in 2030 verwacht kunnen worden op het wegennetwerk van Den Hoorn.

Een verkeersmodel is een algemeen geaccepteerd middel om uitspraken te kunnen doen over te verwachten toekomstige verkeersintensiteiten in gebieden waar ontwikkelingen gaan plaatsvinden. Uit de toelichting die in het “Verkeersplan Centrum Den Hoorn” is opgenomen, valt op te maken dat in het toegepaste verkeersmodel rekening is gehouden met de komst van de nieuwe supermarkt, de nieuwbouwwoningen alsmede (infrastructurele) plannen in de omgeving waarvan redelijkerwijs aangenomen kan worden dat deze in 2030 ook zijn gerealiseerd. Er zijn ons inziens dan ook geen zwaarwegende redenen om aan de toepassing van het verkeersmodel te twifelen.

In het “Verkeersplan Centrum Den Hoorn” wordt geconcludeerd dat de verkeersintensiteiten in 2030 acceptabel zijn. Deze conclusie wordt getrokken door de modeluitkomsten te toetsen aan algemene richtlijnen van het CROW ten aanzien van de maximale hoeveelheid verkeer die acceptabel wordt geacht op verschillende wegcategorieën. Over het algemeen moet bij een dergelijke toetsing eerst gekeken worden naar vigerend beleid van de gemeente, waar mogelijke uitspraken in staan over maximaal acceptabele verkeersintensiteiten. De gemeente Midden-Delfland beschikt echter niet over een verkeers- en vervoersplan waarin dergelijk informatie is opgenomen. Derhalve kunnen de algemene CROW richtlijnen inderdaad aangehouden worden voor de toetsing.

De wegen in de directe omgeving van het ontwikkelgebied betreffen in dit geval allen erftoegangswegen binnen de bebouwde kom, met een snelheidsregime van 30 km/uur. Voor dergelijke wegen acht het CROW in zijn algemeenheid een verkeersintensiteit van maximaal 5.000-6.000 motorvoertuigen/etmaal acceptabel. De praktijk wijst echter uit dat binnen de categorie “erftoegangswegen” vaak onderscheid gemaakt kan worden tussen wegen die enkel en alleen dienen om van en naar aangelegene woningen te rijden en wegen die een “hogere” functie hebben omdat zij bijvoorbeeld een wijkontsluitende functie hebben

in het lokale wegennetwerk. Op laatstgenoemde erftoegangswegen kan, gezien de functie van de weg, meer verkeer acceptabel bevonden worden dan op overige erftoegangswegen. In dat verband zien wij in de praktijk steeds meer voorbeelden waarbij bijvoorbeeld de volgende onderverdeling wordt aangehouden:

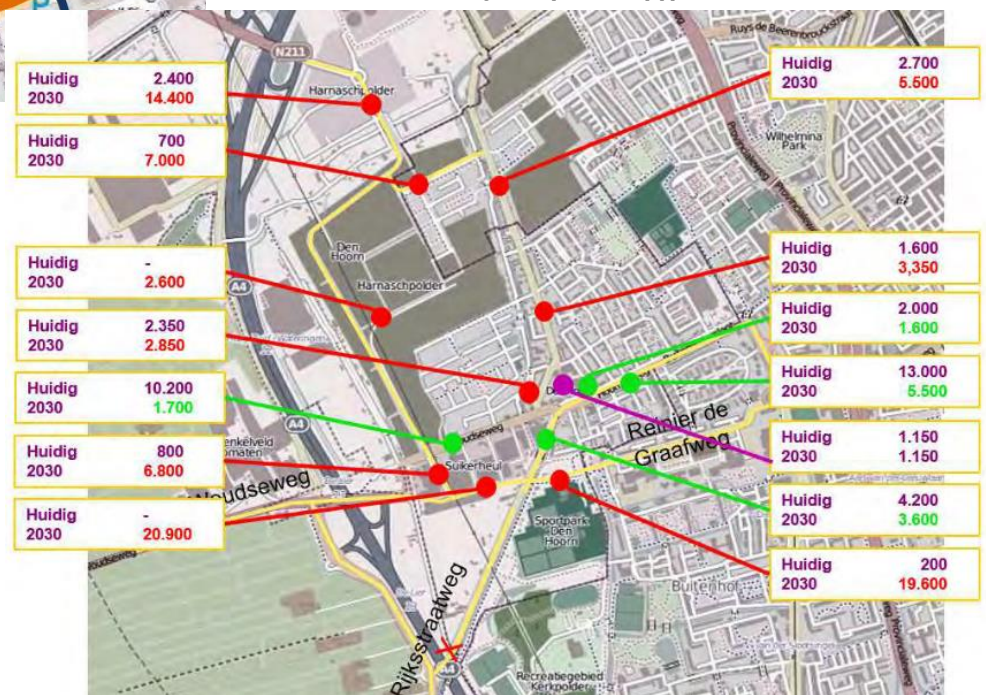
- **Erftoegangswegen met een (wijk)ontsluitende functie:**
maximaal 6.000 motorvoertuigen / etmaal (of hoger bij een juiste inrichting)
- **Overige erftoegangswegen van “lagere” orde:**
maximaal 4.000 motorvoertuigen / etmaal

In de “Totaalvisie Verkeer Den Hoorn” zijn de Dijkshoornseweg, de Hof van Delftstraat en Voordijkshoorn tot en met Weideland aangeduid als erftoegangswegen met een (wijk)ontsluitingsfunctie (= gele en oranje lijnen), waarmee deze als “hogere orde” wegen bestemd kunnen worden dan de overige erftoegangswegen in de directe omgeving van het ontwikkelgebied in het centrum (zie onderstaande figuur). Conform hetgeen hierboven is toegelicht, kan op deze wegen een maximale intensiteit van 6.000 motorvoertuigen/etmaal acceptabel bevonden worden.



De prognoses uit het verkeersmodel voor het toekomstjaar 2030 wijzen uit dat de sprake zal zijn van een toename van verkeer, maar dat de verkeersintensiteiten binnen de bovengenoemde maxima blijven. Er kan dus gesteld worden dat sprake zal zijn van acceptabele verkeersintensiteiten.

Tegelijkertijd is hier wel een belangrijk kanttekening op zijn plaats: de inrichting van de betrokken wegen dient wel afgestemd te zijn op het (toekomstige) gebruik. Dit betekent dat de gemeente Midden-Delfland waar nodig maatregelen zal moeten nemen om inrichting en gebruik op elkaar af te stemmen. Voor zover bekend gaat de gemeente dit ook doen en zijn tijdens de informerende raadsbijeenkomst van 6 december 2016 de eerste ideeën gepresenteerd. De verdere uitwerking van de maatregelen zal plaatsvinden in samenwerking met belanghebbenden door deze te betrekken bij het (ontwerp)proces.



6. VERKEERSVEILIGHEID: knel- en aandachtspunten

6.1 Knelpunten vragen om oplossingen

Veranderende verkeerstromen kunnen bestaande verkeersveiligheidsknelpunten vergroten dan wel leiden tot nieuwe verkeersveiligheidsknelpunten. Het is daarom van belang dat identificatie van dergelijke knelpunten plaatsvindt en hier concrete maatregelen tegenover worden gezet.

In de "Concept Totaalvisie Verkeer Den Hoorn", zoals deze in de werkgroep verkeer tot stand is gekomen, is een overzicht opgenomen van knelpunten die omwonenden in de huidige situatie reeds ervaren en knelpunten die omwonenden in de toekomst voorzien, mede op basis van de beoogde centrumontwikkeling. Een toelichting op deze knelpunten wordt gegeven in het document "Verkeersplan centrum Den Hoorn" van Goudappel Cof-feng d.d. 30 april 2015. In paragraaf 4.4 van dit verkeersplan (pagina 19) is voorts een overzicht weergegeven van de maatregelen die volgens de werkgroep verkeer genomen moeten worden om de geconstateerde knelpunten op te lossen.

De gemeente is voornemens om de benoemde knelpunten daadwerkelijk aan te pakken en heeft daartoe onder meer een nadere toelichting gegeven tijdens de informerende raadsbijeenkomst van 6 december 2016 j.l. In vervolg hierop zullen de beoogde maatregelen verder worden uitgewerkt in samenspraak met de werkgroep verkeer.

6.2 Verkeersveiligheid fietsverkeer

Op erftoegangswegen binnen de bebouwde kom vindt menging van langzaam en gemotoriseerd verkeer plaats. Op het moment dat verkeersintensiteiten gaan toenemen, kan besloten worden om de positie van de fiets te versterken door bijvoorbeeld aanleg van fiets(suggestie)stroken. Het CROW heeft in haar publicatie 230 'Ontwerpwijzer fiets' richtlijnen opgenomen die gebruikt kunnen worden om te bepalen bij welke verkeersintensiteiten op erftoegangswegen extra maatregelen aan te bevelen zijn (zie onderstaande tabel). Gelet op deze richtlijnen zijn in ieder geval op het deel van de Dijkshoornseweg waar de verkeersintensiteit tot 5500 motorvoertuigen / etmaal stijgt aanvullende maatregelen nodig.

Weg-categorie	Maximumsnelheid autoverkeer (km/h)	Intensiteit autoverkeer (mvt/etm)	Fietsnetwerkcategorie		
			basisnet werk ($I_{\text{fiets}} < 750/\text{etm}$)	fietsroute ($I_{\text{fiets}} 500-2500/\text{etm}$)	hoofd fietsroute ($I_{\text{fiets}} > 2000/\text{etm}$)
Erftoegangsweg	n.v.t.	0	solitair pad		
	stapvoets of 30 km/h	1 - 2.500	gemengd verkeer		fietsstraat (met voorrang)
		2.000 - 5.000			fietspad of fietsstrook (met voorrang)
		> 4.000	fietsstrook of fietspad		
Gebiedsontsluitingsweg	50 km/h	niet relevant	fietspad of parallelweg		
	2x1 rijstrook				
	2x2 rijstroken		fiets-/bromfietspad of parallelweg		
	70 km/h				

Verder is het noodzakelijk dat de gemeente een duidelijke keuze maakt ten aanzien van de wijze waarop de Dijkshoornseweg in de nieuwe situatie gebruikt wordt: staat het autoverkeer hier centraal of het langzaam verkeer? De inrichting van de weg dient vervolgens overeenkomstig aangepast te worden. De gemeente Midden-Delfland heeft, gelet op de voorgenomen (inrichtings)maatregelen, een duidelijke keuze gemaakt voor fietsers en voetgangers (langzaam verkeer).

7. PARKEREN: wat is de parkeerbehoefte van het plan?

7.1 NORMATIEVE PARKEERBEHOEFTE

Voor de beoogde ontwikkeling kan worden uitgegaan van de volgende parkeernormen zoals opgenomen in de Nota Parkeernormen:

- 1,5 parkeerplaats per woning;
- 3,0 parkeerplaats per 100 m² bvo van de te bouwen supermarkt, uitgaande van de functie "Winkelen, supermarkt/dorpscentra";
- 3,0 parkeerplaats per 100 m² bvo van de te bouwen dagwinkel/detailhandel, uitgaande van de functie "Winkelen, supermarkt/dorpscentra".

Op basis van deze parkeernormen is een totale (normatieve) parkeerbehoefte van **86 parkeerplaatsen** berekend, namelijk als volgt (zie de integrale parkeerbalans in bijlage 1):

- **Appartementen: 9 woningen x 1,5 = 13,5 parkeerplaatsen**
- **Grondgebonden woningen: 13 woningen x 1,5 = 19,5 parkeerplaatsen**
- **Supermarkt: (1600 m²/100) x 3,0 = 48 parkeerplaatsen**
- **Dagwinkel/detailhandel: (150 m²/100) x 3,0 = 4,5 parkeerplaatsen**

Volledigheidshalve hebben wij gecheckt in hoeverre de bovenstaande parkeernormen afwijken van de nieuwe parkeerkencijfers zoals die in CROW publicatie 317 zijn opgenomen. Deze check heeft uitgewezen dat de parkeernormen in de Nota Parkeernormen prima passen binnen de bandbreedtes die in publicatie 317 zijn opgenomen en derhalve nog steeds prima bruikbaar zijn. Hieronder een toelichting op deze check.

- Ten aanzien van de appartementen die in het bestemmingsplan zijn voorzien, is momenteel nog niet exact bekend of deze in het goedkope, middeldure of dure segment zullen vallen. Het CROW geeft in haar publicatie 317 voor etagewoningen in elk van de bovengenoemde prijssegmenten parkeerkencijfers weer. De parkeerkencijfers voor etagewoningen die in het segment "koop, duur" vallen zijn hierbij de hoogste. Uitgaande van de worst case wordt derhalve uitgegaan van de parkeerkencijfers uit CROW publicatie 317 die horen bij functie "koop, etage, duur". Hiervoor gelden de volgende parkeerkencijfers (zie ook onderstaande tabel):
 - **1,0 – 1,8 parkeerplaats/woning (sterk stedelijk gebied, centrum)**

koop. etage. duur									
	Parkeerkencijfers (per woning)								aandeel bezoekers
	centrum		schil centrum		rest bebouwde kom		buitengebied		
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	
zeer sterk stedelijk	1,0	1,8	1,2	2,0	1,5	2,3	1,7	2,5	0,3 pp per woning
sterk stedelijk	1,0	1,8	1,2	2,0	1,5	2,3	1,7	2,5	
matig stedelijk	1,2	2,0	1,3	2,1	1,6	2,4	1,7	2,5	
weinig stedelijk	1,2	2,0	1,5	2,3	1,7	2,5	1,7	2,5	
niet stedelijk	1,2	2,0	1,5	2,3	1,7	2,5	1,7	2,5	

- Ten aanzien van de 13 grondgebonden woningen die in het kader van het bestemmingsplan gerealiseerd worden, is bekend dat dit rijtjeswoningen gaan worden. Gelet op de ontwikkeling in het centrum van Den Hoorn, zijn voor koopwoningen (tussen- en hoekwoningen) in CROW publicatie 317 de volgende parkeerkencijfers opgenomen (zie ook onderstaande tabel):
 - **1,0 – 1,8 parkeerplaats/woning (sterk stedelijk gebied, centrum)**

koop. tussen/hoek									
	Parkeerkencijfers (per woning)								aandeel bezoekers
	centrum		schil centrum		rest bebouwde kom		buitengebied		
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	
zeer sterk stedelijk	1,0	1,8	1,2	2,0	1,4	2,2	1,6	2,4	0,3 pp per woning
sterk stedelijk	1,0	1,8	1,2	2,0	1,4	2,2	1,6	2,4	
matig stedelijk	1,1	1,9	1,3	2,1	1,5	2,3	1,6	2,4	
weinig stedelijk	1,1	1,9	1,4	2,2	1,6	2,4	1,6	2,4	
niet stedelijk	1,1	1,9	1,4	2,2	1,6	2,4	1,6	2,4	

- Het CROW maakt in haar publicatie 317 onderscheid in 5 typen supermarkten. Een filiaal van de Jumbo, waar het in dit geval om gaat, valt onder de typering "fullservice supermarkt (laag en middellaag prijsniveau). De parkeerkencijfers die daar in dit geval ten aanzien van de ontwikkeling in Den Hoorn bij horen, zijn conform publicatie 317 de volgende (zie ook onderstaande tabel):
 - 2,1 – 4,1 parkeerplaats/100m² bvo (sterk stedelijk gebied, centrum)**

fullservice supermarkt (laag en middellaag prijsniveau)									
	Parkeerkencijfers (per 100 m² bvo)								aandeel bezoekers
	centrum		schil centrum		rest bebouwde kom		buitengebied		
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	
zeer sterk stedelijk	1,5	3,5	2,7	4,7	3,4	5,4	n.v.t.	n.v.t.	93%
sterk stedelijk	2,1	4,1	3,6	5,6	4,4	6,4	n.v.t.	n.v.t.	
matig stedelijk	2,1	4,1	3,7	5,7	4,4	6,4	n.v.t.	n.v.t.	
weinig stedelijk	2,6	4,6	4,3	6,3	5,2	7,2	n.v.t.	n.v.t.	
niet stedelijk	2,7	4,7	4,6	6,6	5,5	7,5	n.v.t.	n.v.t.	

- Van de 150 m² bvo dagwinkel/detailhandel die in het bestemmingsplan wordt voorzien, is nog niet bekend wat de exacte invulling wordt. Het CROW heeft in publicatie 317 parkeerkencijfers opgenomen ten aanzien van winkelvoorzieningen in centra die afhankelijk zijn van het aantal inwoners dat in de betreffende kern woonachtig is. Volgens het CBS (december 2015) waren in december 2015 in totaal 18709 inwoners woonachtig in de gemeente, waarvan 7465 in de kern Den Hoorn. Gelet op het voorgaande kan qua parkeerkencijfer voor de 150 m² detailhandel/dagwinkel gebruik gemaakt worden van de kencijfers die gelden voor winkelvoorzieningen in een dorpscentrum (aantal inwoners <20.000). Hiervoor zijn in CROW publicatie 317 de volgende parkeerkencijfers opgenomen (zie ook onderstaande tabel).
 - 2,1 – 4,1 parkeerplaats/100m² bvo (sterk stedelijk gebied, schil centrum)** (hierbij dient opgemerkt te worden dat het CROW blijkbaar geen kencijfers heeft voor een centrumlocatie, derhalve worden hier de kencijfers voor een schillocatie aangehouden).

buurt- en dorpscentrum									
	Parkeerkencijfers (per 100 m² bvo)								aandeel bezoekers
	centrum		schil centrum		rest bebouwde kom		buitengebied		
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	
zeer sterk stedelijk	n.v.t.	n.v.t.	1,8	3,8	2,4	4,4	n.v.t.	n.v.t.	72%
sterk stedelijk	n.v.t.	n.v.t.	2,1	4,1	2,7	4,7	n.v.t.	n.v.t.	
matig stedelijk	n.v.t.	n.v.t.	2,1	4,1	2,7	4,7	n.v.t.	n.v.t.	
weinig stedelijk	n.v.t.	n.v.t.	2,3	4,3	3,0	5,0	n.v.t.	n.v.t.	
niet stedelijk	n.v.t.	n.v.t.	2,4	4,3	3,1	5,1	n.v.t.	n.v.t.	

7.2 INTEGRALE PARKEERBALANS

De planlocaties van de nieuwe supermarkt en de nieuwbouwwoningen liggen direct naast elkaar, waardoor medegebruik van elkaars (openbare) parkeergelegenheid door bezoekers/bewoners zeer aannemelijk is. In dat verband moet een integrale parkeerbalans opgesteld worden om vast te kunnen stellen of dubbelgebruik mogelijk is. Daartoe dient gebruik gemaakt te worden van de aanwezigheidspercentages die horen bij elk van de functies, zoals opgenomen in de Nota Parkeernormen.

Uit deze integrale parkeerbalans volgt dat de maximale parkeervraag zich voordoet op de zaterdagmiddag (zie bijlage 1). Op dit maatgevende moment is de gecombineerde parkeervraag van bewoners en supermarktbezoekers $72,3 = 73$ parkeerplaatsen.

Hierbij merken wij op dat in de nieuwe CROW publicatie 317 aanwezigheidspercentages zijn opgenomen die afwijken van de aanwezigheidspercentages zoals die in de Nota Parkeernormen staan. Volledigheidshalve hebben wij daarom twee integrale parkeerbalansen opgesteld: eentje met gebruikmaking van de aanwezigheidspercentages uit de Nota Parkeernormen en eentje met gebruikmaking van de aanwezigheidspercentages uit CROW publicatie 317. Beide parkeerbalansen zijn in bijlage 1 te vinden en laten zien dat het resultaat hetzelfde is: de maatgevende parkeervraag doet zich in beide gevallen voor op de zaterdagmiddag en bedraagt 73 parkeerplaatsen.

Functie	Werkdag			Koop avond	Zaterdag		Zondag
	overdag	middag	avond		middag	avond	middag
Woningen	50	60	100	90	60	60	70
Detailhandel	30	70	20	75	100	0	0

Aanwezighedspercentages zoals opgenomen in de Nota Parkeernormen Midden-Delfland 2012

Tabel 6.3/8. Aanwezighedspercentages

	werkdagochtend	werkdagmiddag	werkdagavond	koopavond	werkdagnacht	zaterdagmiddag	zaterdagavond	zondagmiddag
woningen bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
woningen bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%
commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	75%	0%	0%	0%	0%
detailhandel	30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%	0%
grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	80%	0%	100%	0%	0%
supermarkt	30%	60%	40%	80%	0%	100%	40%	0%
sportfuncties binnen	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	75%

Aanwezighedspercentages zoals opgenomen in CROW publicatie 317

In de plannen wordt rekening gehouden met de realisatie van in totaal 84 parkeerplaatsen. Hiervan zijn 73 parkeerplaatsen bestemd voor de nieuwe supermarkt en de nieuwbouwwoningen, worden 8 parkeerplaatsen aangelegd in verband met autonome parkeerbehoefte en de overige 3 parkeerplaatsen zijn extra. Gelet op de parkeerbalans wordt derhalve voorzien in voldoende parkeercapaciteit voor de beoogde nieuwbouwwontwikkeling.

N.B.: indien de realisatie van de supermarkt(incl. appartementen) en de nieuwbouwwoningen niet gelijktijdig, maar separaat van elkaar gaat plaatsvinden, dan zal de gemeente zorgdragen voor voldoende parkeercapaciteit om aan de parkeerbehoefte van elk (deel)plan tegemoet te komen. Met toepassing van de uitgangspunten en berekeningen zoals toegelicht in hoofdstuk 7 van deze notitie.

8. Compensatie huidige parkeervraag

De integrale parkeerbalans heeft enkel betrekking op de parkeerbehoefte van de nieuw te bouwen supermarkt en woningen. In deze parkeerbalans is echter geen rekening gehouden met bestaande parkeerbehoefte in en om het ontwikkelgebied. Zo wordt het huidige parkeerterrein aan de Dijkshoornseweg (capaciteit van 35 parkeerplaatsen), dat op de ontwikkellocatie ligt, door omwonenden en bezoekers van het centrum gebruikt. Op het moment dat de geplande ontwikkeling wordt gerealiseerd, zal dit parkeerterrein verdwijnen en plaats maken voor de supermarkt, nieuwbouwwoningen en de daarbij behorende parkeerfaciliteiten. Dit betekent echter wel dat voor de parkeerders die in de huidige situatie op het parkeerterrein in kwestie parkeren, parkeermogelijkheid moet zijn in de directe omgeving van het ontwikkelgebied.

Gelet op het voorgaande heeft de gemeente in september 2016 een parkeeronderzoek laten uitvoeren. Enerzijds om inzichtelijk te maken hoe de parkeersituatie rondom de ontwikkellocatie in het centrum van Den Hoorn in de huidige situatie is (hoeveel parkeerplaatsen in/om de ontwikkellocatie zijn in de huidige situatie in gebruik en hoeveel parkeerplaatsen zijn nog minimaal beschikbaar om een eventuele extra parkeervraag op te kunnen vangen). Anderzijds om vast te kunnen stellen welke bestaande parkeerbehoefte er in en om de ontwikkellocatie aanwezig is (o.a. het aantal parkeerders dat van het huidige parkeerterrein aan de Dijkshoornseweg gebruik maakt en in de nieuwe situatie ergens anders zal moeten parkeren).

Daarnaast houdt de gemeente rekening met de aanleg van 8 extra parkeerplaatsen die verband houden met (autonome) ontwikkelingen in de directe omgeving van het ontwikkelgebied. Deze ontwikkelingen bestaan uit een samenspel van onder meer: het verdwijnen/aanleggen van parkeerplaatsen als gevolg van herinrichting van wegen, autonome groei van de parkeervraag in de omgeving en het aanleggen/verdwijnen van tijdelijke parkeerterreinen.

De resultaten van het parkeeronderzoek, in combinatie met de hierboven geschetste (autonome) ontwikkelingen, hebben geresulteerd in de volgende conclusies van de gemeente (zie notitie van de gemeente Midden-Delfland met kenmerk 2016-35043 / 16Z.005496) :

- Naast de 73 parkeerplaatsen die nodig zijn voor de nieuwe supermarkt en nieuwbouwwoningen op het maatgevend moment, zijn 8 extra parkeerplaatsen nodig om de parkeerbehoefte als gevolg van (autonome) ontwikkelingen in de omgeving te faciliteren. Op de ontwikkellocatie is een parkeerterrein van in totaal 84 parkeerplaatsen voorzien: dit is voldoende om de totale parkeerbehoefte van $73 + 8$ op te vangen.
- De gemeente onderkent het feit dat voor bestaande parkeerders in de omgeving van de ontwikkellocatie, waaronder onder meer parkeerders op het huidige parkeerterrein aan de Dijkshoornseweg, een parkeeralternatief geboden moet worden in de toekomstige situatie. In dat verband concludeert de gemeente dat voorzien moet worden in de realisatie/het beschikbaar stellen van ten minste 33 extra parkeerplaatsen. Daarnaast is verkend waar aanleg van verdere aanvullende parkeercapaciteit mogelijk is en welke reguleringsmaatregelen mogelijk zijn om het parkeren in goede banen te leiden.

Gelet op het voorgaande kan geconcludeerd worden dat in de toekomstige situatie wordt voorzien in voldoende parkeeraanbod voor zowel reeds bestaande parkeervraag als de nieuwe parkeervraag.

BIJLAGE 1: INTEGRALE PARKEERBALANS BE- OOGDE NIEUWBOUW

LOCATIE: DEN HOORN		PARKEERVRAAG CONFORM PARKEERKENCIJFERS GEMEENTE MIDDEN-DELFLAND					BEZETTINGSGRAAD CONFORM NOTA PARKEERNORMEN GEMEENTE							
NIEUWE SITUATIE		Functieomschrijving in Nota P-normen		Aantal / bvo	Parkeernorm	Parkeervraag	werkdag- ochtend	werkdag- middag	werkdag- avond	koop- avond	nacht	zaterdag- middag	zaterdag- avond	zondag- middag
Jumbo supermarkt		Supermarkt / dorpscentra		1600 m2	3,0 pp / 100 m2	48	0,3	0,7	0,2	0,75	-	1	0	0,6
Dagwinkel/detailhandel		Supermarkt / dorpscentra		150 m2	3,0 pp / 100 m2	4,5	0,3	0,7	0,2	0,75	-	1	0	0
9 appartementen		Woning - bewoner		9 woning	1,2 pp / woning	10,8	0,5	0,6	1	0,9	-	0,6	0,6	0,7
9 appartementen		Woning - bezoeker		9 woning	0,3 pp / woning	2,7	0,5	0,6	1	0,9	-	0,6	0,6	0,7
13 grondgeb. Woningen		Woning - bewoner		13 woning	1,2 pp / woning	15,6	0,5	0,6	1	0,9	-	0,6	0,6	0,7
13 grondgeb. Woningen		Woning - bezoeker		13 woning	0,3 pp / woning	3,9	0,5	0,6	1	0,9	-	0,6	0,6	0,7

= geen kencijfers bekend voor zondag. Aanname: gelijk aan werkdagmiddag

AANTAL PARKERENDE VOERTUIGEN												
	werkdag- overdag			werkdag- koop- avond			zaterdag- overdag			zaterdag- koop- avond		
	overtredend	middag	avond	overtredend	middag	avond	overtredend	middag	avond	overtredend	middag	avond
Supermarkt	14,40	33,60	9,60	36,00	-	-	48,00	0,00	0,00	28,80		
Dagwinkel / detailhandel	1,35	3,15	0,90	3,38	-	-	4,50	0,00	0,00	0,00		
9 appartementen - bewoners	5,40	6,48	10,80	9,72	-	-	6,48	6,48	6,48	7,56		
9 appartementen - bezoekers	1,35	1,62	2,70	2,43	-	-	1,62	1,62	1,62	1,89		
13 grondgeb. woningen - bewoners	7,80	9,36	15,60	14,04	-	-	9,36	9,36	9,36	10,92		
13 grondgeb. woningen - bezoekers	1,95	2,34	3,90	3,51	-	-	2,34	2,34	2,34	2,73		
	32,25	56,55	43,50	69,08	0,00	72,30	19,80	51,90				

LOCATIE: DEN HOORN	PARKEERVRAAG CONFORM PARKEERKENCIJFERS GEMEENTE MIDDEN-DELFLAND					BEZETTINGSGRAAD CONFORM CROW PUBLICATIE 317						
	NIEUWE SITUATIE											
	Funcieomschrijving in Nota P-normen	Aantal / bvo	Parkeernorm	Parkeervraag	werkdag- ochtend	werkdag- middag	werkdag- avond	koop- avond	nacht	zaterdag- middag	zaterdag- avond	zondag- middag
Jumbo supermarkt	Supermarkt / dorpscentra	1600 m2	3,0 pp / 100 m2	48	0,3	0,6	0,4	0,8	0	1	0,4	0,6
Dagwinkel/detailhandel	Supermarkt / dorpscentra	150 m2	3,0 pp / 100 m2	4,5	0,3	0,6	0,1	0,75	0	1	0	0
9 appartementen	Woning - bewoner	9 woning	1,2 pp / woning	10,8	0,5	0,5	0,9	0,8	1	0,6	0,8	0,7
9 appartementen	Woning - bezoeker	9 woning	0,3 pp / woning	2,7	0,1	0,2	0,8	0,7	0	0,6	1	0,7
13 grondgeb. Woningen	Woning - bewoner	13 woning	1,2 pp / woning	15,6	0,5	0,5	0,9	0,8	1	0,6	0,8	0,7
13 grondgeb. Woningen	Woning - bezoeker	13 woning	0,3 pp / woning	3,9	0,1	0,2	0,8	0,7	0	0,6	1	0,7

= geen kencijfers bekend voor zondag. Aanname: gelijk aan werkdagmiddag

AANTAL PARKERENDE VOERTUIGEN												
werkdag- ochtend	werkdag- middag	werkdag- avond	koop- avond	nacht	zaterdag- middag	zaterdag- avond	zondag- middag	zondag- avond				
14,40	28,80	19,20	38,40	0,00	48,00	19,20	28,80					
1,35	2,70	0,45	3,38	0,00	4,50	0,00	0,00					
5,40	5,40	9,72	8,64	10,80	6,48	8,64	7,56					
0,27	0,54	2,16	1,89	0,00	1,62	2,70	1,89					
7,80	7,80	14,04	12,48	15,60	9,36	12,48	10,92					
0,39	0,78	3,12	2,73	0,00	2,34	3,90	2,73					
29,61	46,02	48,69	67,52	26,40	72,30	46,92	51,90					

Supermarkt
Dagwinkel / detailhandel
9 appartementen - bewoners
9 appartementen - bezoekers
13 grondgeb. woningen - bewoners
13 grondgeb. woningen - bezoekers