

In opdracht van:
IntROview B.V.

Projectnummer:
M08091-CR2-E

Datum:
10 oktober 2025



Onderbouwing verkeer glastuinbouw Moerkapelle



1.	INLEIDING EN CONTEXT	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Leeswijzer	3
2.	BEREKENING VERKEERSAANTREKKENDE WERKING	4
2.1	Berekening op basis van CROW 744	4
2.2	Referentiecijfers	5
2.3	Berekening conform ervaringscijfers	5
3.	BEOORDELING TOEKOMSTIGE VERKEERSSSITUATIE	9
3.1	Ontsluiting	9
3.2	Beoordeling	10
4.	BEOORDELING PARKEEROPGAVE	11
4.1	Berekening extra parkeervraag conform parkeernorm	11
4.2	Invulling autoparkeren	11
4.3	Invulling parkeeropgave 'Bac Orchids'	12
4.4	Invulling parkeeropgave 'SpekFlowers'	13
4.5	Vrachtwagenparkeren (laden & lossen)	13
5.	CONCLUSIE	14
6.	BIJLAGEN	15
6.1	Bijlage 1: Berekening verkeersaantrekkende werking conform conventionele rekenmethoden	15
6.2	Bijlage 2: Ontvangen informatie glastuinbouwbedrijven	16

Colofon
Jasper Doeven en Eelco Bos

Copyright
Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.
No part of this book may be reproduced in any form, by print, photoprint, microfilm or any other means without written permission from the publisher.

1. INLEIDING EN CONTEXT

1.1 Aanleiding

IntrOview B.V. werkt in opdracht van Bac Orchids B.V. en Goede Vooruitzicht B.V (SpekFlowers) aan de uitbreiding van enkele glastuinbouwbedrijven aan de Herenweg te Moerkapelle. Momenteel is er sprake van 9,3 hectare aan kassen. Deze worden uitgebreid met 13,8 hectare, waarvan 8,2 hectare al binnen het huidige bestemmingsplan mogelijk is. Voor de ontwikkeling is een onderbouwing van de aspecten 'parkeren' en 'verkeer' nodig. In deze memo wordt de verkeersaantrekkende werking en parkeervraag op basis van ervaringscijfers van de initiatiefnemers en referentiesituaties onderbouwd. We gaan in dit onderzoek uit van de gehele uitbreiding van 13,8 hectare.

Onderstaande figuur laat een indicatie zien van de beoogde uitbreidingen.



Figuur 1: Links: bestaande situatie, rechts: Overzichtskaat uitbreidingen. Gebaseerd op de ontwerp tekening 'VO2 0112.053 – 20120928'.

1.2 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 beschouwen we de extra verkeersaantrekkende werking. We kijken hierbij naar reguliere methoden maar beschouwen ook de toename in verkeer op basis van ervaringscijfers. In hoofdstuk 3 beoordelen we de verkeerskundige impact van deze toename in verkeer. In hoofdstuk 4 gaan we in op de parkeeropgave en in hoeverre deze op eigen terrein kan worden opgelost. Hoofdstuk 5 biedt een beknopte conclusie.



2. BEREKENING VERKEERSAANTREKKENDE WERKING

In dit hoofdstuk berekenen we de toename in verkeer die kan worden verwacht als gevolg van de ontwikkeling. In eerste instantie baseren we ons op de conventionele methoden in CROW-744 "Parkeerkencijfers 2024"

Vervolgens verkennen we methoden die bij andere ontwikkelingen zijn toegepast en beschouwen we de toename in verkeer die op basis van ervaringscijfers kan worden verwacht.

2.1 Berekening op basis van CROW 744

CROW-publicatie 744 bevat twee mogelijke benaderingen voor het bepalen van de verkeersaantrekkende werking: een standaardberekening op basis van reguliere kencijfers en een berekening op basis van zogeheten 'werkgebieden'. De benadering conform CROW-kencijfers is de standaardmethode in de praktijk. De benadering conform de 'werkgebieden' is hiervoor een alternatief en is bedoeld voor meer grootschalige ontwikkelingen. We komen hiermee uit op de volgende aantallen, waarbij er geen verschil is tussen de kencijfers uit beide publicaties: (zie bijlage 1 voor de berekening):

- Conform CROW-kencijfers (standaardmethode): 10.462 motorvoertuigbewegingen per werkdagemaal. Bij deze methode worden glastuinbouwbedrijven gerekend onder de functie 'bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief'. Hierbij kan worden gedacht aan opslaglocaties, stallingsplaatsen of laboratoria, het gaat dus om functies die niet veel verkeer genereren, maar wel geconcentreerd zijn.
- Conform CROW-werkgebied 'distributiekantoor': 3.121 motorvoertuigbewegingen per werkdagemaal. Hoewel de werkgebieden zijn bedoeld voor meer grootschalige ontwikkelingen van enkele hectaren, is er geen functie die past bij een glastuinbouwbedrijf. De meest overeenkomende functie is 'distributiekantoor'.

Deze verkeersaantrekkende werking is niet realistisch. Als 13,8 hectare glastuinbouw 3.121 motorvoertuigbewegingen per etmaal genereert, zou de huidige situatie met 9,3 hectare ruim 2.100 motorvoertuigbewegingen per etmaal genereren en dit is niet het geval.

Kencijfers gelden voor vergelijkbare bedrijven/situaties en gaan ervan uit dat alle aspecten van een bedrijf lineair meegroeien wanneer de oppervlakte groeit. Voor een glastuinbouwbedrijf ontbreken kencijfers en bestaan ook geen vergelijkbare functies. De daadwerkelijke verkeersaantrekkende werking van een glastuinbouwcomplex ligt vele malen lager, omdat er geen sprake is van een lineaire groei van het verkeer op basis van de oppervlakte.

De reguliere kencijfers zijn doorgaans bedoeld voor bedrijven tot enkele duizenden vierkante meters bvo. De methode conform de werkgebieden zijn gebaseerd op gebieden die bestaan uit meerdere van dit soort bedrijven en is bedoeld voor situaties waarvan de precieze invulling van deze bedrijven nog niet zeker is. Bij de methode conform de werkgebieden wordt doorgaans uitgegaan van oppervlaktes van enkele hectaren. Voor glastuinbouwbedrijven zijn deze methoden gezien de grote oppervlakte dan ook niet passend.

Glastuinbouw kent daarbij zeer hoge oppervlakten in relatie tot het benodigd aantal medewerkers. Het CROW gaat uit van oppervlakten aan bebouwing. Hoewel een kassencomplex feitelijk bebouwing is, kent glastuinbouw meer overeenkomsten met landbouwfuncties.



2.2 Referentiecijfers

Glastuinbouw wordt gekenmerkt door grote oppervlakten aan bebouwing met een type bedrijvigheid dat relatief weinig verkeer genereert, doorgaans wordt gesproken van een verkeersaantrekkende werking of parkeervraag per hectare.

Om een realistische verkeersaantrekkende werking te bepalen, kijken we naar referentiesituaties¹.

Op basis van deze referenties zijn de volgende uitgangspunten realistisch:

- parkeernorm: 4 parkeerplaatsen per hectare, gebaseerd op de algemene parkeernorm van de gemeente Westland die veel ervaring heeft met glastuinbouw;
- verkeersaantrekkende werking: 7 tot 8 verkeersbewegingen per etmaal per hectare.

Dit soort referenties zijn zeer globaal van aard, feitelijk wordt er namelijk uitgegaan van een gemiddelde van alle glastuinbouwbedrijven. Als een glastuinbouwbedrijf door het type teelt en bedrijfsvoering een relatief kleine hoeveelheid verkeer genereert, zoals bij de ontwikkeling in dit onderzoek, zal een gemiddelde parkeernorm aan de hoge kant zijn. De verkeersaantrekkende werking dient op basis hiervan ook per situatie te worden onderzocht.

2.3 Berekening conform ervaringscijfers

Verkeerskundig gezien rekenen we altijd met de maatgevende momenten. In eerste instantie gaan we daarom uit van de verkeerssituatie tijdens de oogsttijd (begin oktober – eind mei). Dit is de periode waarin extra seizoensmedewerkers worden ingehuurd en er het meeste wordt geproduceerd. Buiten de oogsttijd is er geen productie, er zijn dan geen seizoensmedewerkers en er worden geen producten afgevoerd.

Verder ronden we de ontvangen gegevens waar mogelijk naar boven af. De verkeersaantrekkende werking in de toekomstige situatie blijft altijd een schatting, hierin moet dus een marge worden aangehouden. De aantallen zijn voorgelegd aan de branchevereniging Glastuinbouw Nederland die de benadering en de aantallen als realistisch ziet. De benadering is gebaseerd op door de initiatiefnemers aangeleverde cijfers die zijn opgenomen in bijlage 2.

2.3.1 'Bac Orchids'

'Bac Orchids' is een familiebedrijf waar orchideeën worden gekweekt. Het gaat hierbij om relatief kleine volumes. Het bedrijf beschikt momenteel over 5,6 hectare aan kassen die bij de ontwikkeling worden uitgebreid met 7,6 hectare. Dit leidt tot een ruime verdubbeling in productie.

¹ https://www.planviewer.nl/imro/files/NL.IMRO.1705.114-VG01/b_NL.IMRO.1705.114-VG01_tb12.pdf,
https://www.maassluis.nl/_flysystem/media/notitie-parkeren-en-verkeer-zuidbuurt-13-maassluis.pdf,
<https://www.commissiener.nl/projectdocumenten/00002101.pdf>



We kunnen de verkeersbewegingen opdelen in vijf doelgroepen en behandelen per groep het effect van de beoogde ontwikkeling.

- **Vaste medewerkers:** momenteel zijn er 10 vaste medewerkers in dienst. Een deel hiervan is familie en woont vlak bij het bedrijf en een ander deel woont in de omliggende kernen en dus dichtbij genoeg om met de fiets te komen. Vaak werken er bijvoorbeeld scholieren die na een tijdelijke (vakantie)baan doorstromen naar vast werk. In totaal komt $\frac{2}{3}$ van de vaste medewerkers momenteel met de fiets. Na de ontwikkeling worden er maximaal 10 extra vaste medewerkers verwacht. Omdat we niet weten waar de toekomstige medewerkers precies vandaan komen, nemen we aan dat iedereen met de auto komt.
 - verkeersgeneratie: 20 extra autobewegingen per dag;
 - momenten: vlak voor de ochtendspits en tijdens de avondspits.
- **Seizoensmedewerkers:** in de oogsttijd worden er via een uitzendbureau seizoensmedewerkers aangenomen. Momenteel zijn dit er 5 die samen in 1 auto van en naar het bedrijf rijden. Na de uitbreiding verdubbelt dit aantal, en zullen het 2 auto's zijn.
 - verkeersgeneratie: 2 extra autobewegingen per dag;
 - momenten: vlak voor de ochtendspits en tijdens de avondspits.
- **Afvoer product bestelwagens:** met eigen bestelwagens wordt een deel van de productie vervoerd naar veilingen in Aalsmeer en Naaldwijk. Momenteel gebeurt dit circa 200 keer per jaar. De bestelwagens zijn gerelateerd aan het oogstseizoen (halverwege september t/m eind mei). Dit zijn ongeveer 40 weken * 5 werkdagen = 200 bestelbussen. Dit komt neer op gemiddeld 1 bestelbus per werkdag. In de toekomst verdubbelt dit naar 2 bestelbussen per werkdag.
 - verkeersgeneratie: 2 extra autobewegingen per dag;
 - momenten: vlak na de ochtendspits en 's middags.
- **Afvoer product vrachtwagen:** aan het eind van de werkdag (tussen 17:00 en 23:00) wordt het product opgehaald met een vrachtwagen. Momenteel komt dit neer op gemiddeld 1 vrachtwagen per werkdag. In de toekomst stijgt dit naar 2 vrachtwagen per werkdag.
 - verkeersgeneratie: 2 extra vrachtwagenbewegingen per werkdag;
 - momenten: na de ochtendspits en na de avondspits.
- **Leveranciers:** 1 keer per week vindt er een levering per vrachtwagen plaats. In de toekomst neemt dit toe tot 2 á 3 vrachtwagenbewegingen per week. Ook in de toekomstige situatie is er dus niet sprake van meer dan 1 vrachtwagen per dag.
 - verkeersgeneratie: geen noemenswaardige toename;
 - momenten: tussen 7:00 en 17:00.

Hiermee komen we voor Bac Orchids op de volgende toename verkeersaantrekkende werking ten opzichte van de huidige situatie:

- personenauto's: +24 autobewegingen per werkdagemaal;
- vrachtwagens: +2 vrachtwagenbewegingen per werkdagemaal.

2.3.2 Ervaringscijfers 'SpekFlowers'

SpekFlowers valt onder telersvereniging Anthogether. Bij het bedrijf worden snijanthuriums gekweekt. Het bedrijf beschikt nu over circa 3,6 hectare aan kassen aan de Herenweg. Er wordt een uitbreiding beoogd van circa 6,2 hectare. Belangrijk in deze ontwikkeling is dat er nu een ruw product wordt geproduceerd, en dat er in de toekomstige situatie een verwerkt product wordt gerealiseerd. Dit bewerkte product heeft een kleiner volume. Het bedrijf kent verder een vergelijkbare bedrijfsvoering als 'Bac Orchids'.



Duiding volume

Momenteel wordt het product verwerkt op een externe locatie, per vrachtwagen worden circa 7.200 stelen vervoerd (Figuur 2, links). In de toekomstige situatie wordt het product op locatie verwerkt en wordt er een verwerkt product getransporteerd. Door het product te verwerken kan er circa 10 keer zoveel worden vervoerd per vrachtwagen. Hoewel het bedrijf in hectares groeit, neemt het netto aantal vrachtwagenbewegingen dus af.



Figuur 2: Huidige en toekomstige manier van transport.

Verwerking van het product aan de Herenweg betekent ook dat het afvalproduct aan de Herenweg wordt verwerkt. De hoeveelheid restproduct dat dient te worden getransporteerd is echter marginaal. Het restproduct beslaat circa 1% á 2% van het totale volume. Dit komt eerst terecht bij het groenafval op locatie waar het inklinkt voordat het wordt afgevoerd. Uiteindelijk gaat het qua volume om een enkele vrachtwagenbeweging per maand en is de impact op het verkeer hiervan nihil.

Beschouwing extra verkeer

De toename in verkeer komt per doelgroep op het volgende neer.

- **Vaste medewerkers:** Momenteel werken er 7 vaste medewerkers in dienst die met de auto komen. In de toekomstige situatie komen er 3 vaste medewerkers bij, we nemen aan dat deze allemaal met de auto komen.
 - Verkeersgeneratie: 6 extra autobewegingen per dag.
 - Momenten: vlak voor de ochtendspits en tijdens de avondspits.
- **Seizoensmedewerkers:** in de oogsttijd worden er net zoals bij Bac Orchids via een uitzendbureau seizoensmedewerkers aangenomen. Momenteel zijn dit er 6 die in 3 auto's komen. In de toekomstige situatie zullen er 10 extra seizoensmedewerkers nodig zijn. Uitgaande van dezelfde bezetting per auto komt dit neer op 5 extra auto's per dag.
 - Verkeersgeneratie: 10 extra autobewegingen per dag.
 - Momenten: vlak voor de ochtendspits en tijdens de avondspits.
- **Vrachtwagens:** momenteel is er sprake van 4 vrachtwagens per werkdag voor het afvoeren van producten, deze komen aan om 6:00, 9:00, 13:00 en 15:00 en vertrekken een uur later. Daarnaast komt er 1 keer per week een toeleverancier met 1 vrachtwagen. In de toekomstige situatie komen er nog maar 3 vrachtwagens per dag, deze komen aan om 7:00, 10:00 en 19:00 en vertrekken ongeveer 2 uur later.



Het aantal vrachtwagenbewegingen van de toeleverancier neemt toe van 1x per week naar 2 keer per week. Op etmaalbasis betekent dit een toename van gemiddeld 0,2 naar 0,4 vrachtwagens per etmaal. Naar boven afgerond blijft dit dus 1.

- Verkeersgeneratie: afname 2 vrachtwagenbeweging per dag.

Hiermee komen we voor SpekFlowers op de volgende verkeersaantrekkende werking:

- medewerkers: +16 autobewegingen per werkdag etmaal;
- afvoer product: -2 vrachtwagenbeweging per werkdag etmaal.

3. BEOORDELING TOEKOMSTIGE VERKEERSSITUATIE

Om de impact van de toename in verkeer te beoordelen, kijken we naar de maximaal acceptabele intensiteit op de belangrijkste wegen binnen het plangebied. We baseren deze intensiteit op richtlijnen van het CROW met betrekking tot verkeersveiligheid en -leefbaarheid. De cijfers zeggen niets over verkeersdoorstroming, omdat een weg technisch gezien meer verkeer zou kunnen verwerken.

3.1 Ontsluiting

In totaal is er sprake van 40 extra autobewegingen. Het aantal vrachtwagenbewegingen blijft per saldo gelijk. Vanaf de bedrijven rijdt verkeer via de Akkerweg naar de Moerkapelse zijde. Op de Dorpsstraat is namelijk sprake van éénrichtingsverkeer richting het noorden. Een klein deel van het verkeer, circa 20% van de autobewegingen rijdt hier naar het westen. Voor vrachtverkeer is deze route niet mogelijk. Vrijwel alle vrachtverkeer rijdt via de Bredeweg richting de A12. Ook voor het autoverkeer is dit de meest gebruikte ontsluitingsroute. Richting het bedrijf wordt over de Dorpsstraat gereden in plaats van over de Akkerweg. Deze routes door Moerkapelle worden al meer dan 10 jaar op deze manier gebruikt, bij de ontwikkeling is geen wijziging in de rijroutes beoogd.

Onderstaande figuur laat de verdeling van het verkeer per etmaal zien op basis van ervaringscijfers en op basis van referentiecijfers. Wanneer we uitgaan van referentiecijfers bedraagt de verkeersaantrekkende werking $13,8 * 8 = 111$ verkeersbewegingen. Dit komt afgerond neer op 56 extra verkeersbewegingen op de Dorpsstraat en 56 op de Akkerweg.



Figuur 3: Toename in verkeer per etmaal op omliggend wegennet.



3.2 Beoordeling

In deze paragraaf beschouwen we de impact van de toename in verkeer op de verkeersveiligheid en -leefbaarheid.

3.2.1 Herenweg

De Herenweg is een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom met een snelheidslimiet van 60 kilometer per uur en gemengd langzaam verkeer. Er is geen telling beschikbaar, maar gezien de functies die op de weg aanwezig zijn kunnen we aannemen dat de verkeersintensiteit momenteel zeer beperkt is. Conform richtlijnen van het CROW geldt een streefwaarde van maximaal 2.500 motorvoertuigbewegingen² per etmaal. Een toename in verkeer van maximaal 111 auto's per etmaal zal dan ook niet leiden tot verkeersveiligheids- en/of leefbaarheidsknelpunten.

3.2.2 Akkerweg/Hollevoeterlaan

De Akkerweg en de Hollevoeterlaan zijn erftoegangswegen met een snelheidslimiet van 30 kilometer per uur en gemengd langzaam verkeer. De weg heeft daarnaast een wijkontsluitende functie en wordt al jaren gebruikt als ontsluitingsroute voor de glastuinbouwbedrijven. Op de Hollevoeterlaan nabij de Moerkapelse zijde rijden momenteel circa 5.000 motorvoertuigen per etmaal, dit is een verkeersintensiteit die past bij de inrichting van de weg. De worst-case toename in verkeer die we in kaart hebben gebracht komt neer op 56 extra motorvoertuigbewegingen per etmaal, een marginale toename van 1,12% die niet tot verkeersveiligheids- en leefbaarheidsknelpunten zal leiden.

3.2.3 Dorpsstraat

De Dorpsstraat is een erftoegangsweg met een snelheidslimiet van 30 kilometer per uur en gemengd langzaam verkeer. Door het eenrichtingsverkeer heeft de straat een minder ontsluitende functie, ook is de weg relatief smal. Toch is ook dit al jaren een belangrijke route voor het verkeer richting de glastuinbouwbedrijven. Momenteel bedraagt de intensiteit op deze weg circa 3.500 motorvoertuigbewegingen per etmaal, ook deze verkeersintensiteit past goed de inrichting van de weg. De maximaal mogelijke toename in verkeer van 56 motorvoertuigbewegingen is een toename van slechts 1,6%. Ook deze toename zal niet tot verkeersveiligheids- of leefbaarheidsknelpunten leiden.

² Publicatie 351: Ontwerpwijzer fietsverkeer -tabel 5-3 (paragraaf 5.4.1) p. 102 [2016]

4. BEOORDELING PARKEEROPGAVE

In dit hoofdstuk brengen we de parkeeropgave in kaart en gaan we in op de extra parkeervraag die kan worden verwacht.

4.1 Berekening extra parkeervraag conform parkeernorm

De gemeente Zuidplas heeft parkeernormen vastgelegd in de 'Nota Parkeernormen 2019'. Glastuinbouw wordt hier gerekend als 'bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief' (paragraaf 3.6 van de Nota Parkeernormen). De ontwikkeling ligt in 'Zone C' waarvoor een parkeernorm van 1,3 parkeerplaatsen per 100 m² bvo geldt.

Een uitbreiding van 13,8 hectare komt dan neer op $138.000 / 100 * 1,3 = 1.794$ parkeerplaatsen. Net zoals bij het berekenen van de extra verkeersaantrekkende werking, geldt hier dat de parkeervraag niet lineair meegroeit met de oppervlakte van de ontwikkeling. De parkeernormen zijn daardoor niet toepasbaar op deze ontwikkelingen. We benaderen daarom de parkeervraag op basis van ervaringscijfers.

Zoals in paragraaf 2.2 beschreven heeft de gemeente Westland wel een onderbouwde parkeernorm voor glastuinbouw, deze komt neer op 4 parkeerplaatsen per hectare. Dit betekent het volgende voor de parkeeropgave:

- Bac Orchids: $(5,6 + 7,6) * 4 = 52,8$, afgerond 53 parkeerplaatsen;
- SpekFlowers: $(3,6 + 6,2) * 4 = 39,2$, afgerond 40 parkeerplaatsen.

4.2 Invulling autoparkeren

De parkeervraag voor beide bedrijven neemt toe. De ASVV 2021 van het CROW geeft in paragraaf 11.2.6 aan dat een parkeervak 2,5 meter breed en 5,13 meter lang moet zijn. Belangrijk is dat de parkeervraag bij dit soort bedrijven niet wordt opgelost in formele parkeervakken maar informeel wordt opgelost in de ruimte op eigen terrein. Parkeren op eigen terrein is randvoorwaardelijk en de initiatiefnemers nemen hiervoor verantwoordelijkheid. Gezien de beschikbare ruimte is er namelijk geen noodzaak voor het aanleggen van parkeerplaatsen. Zie hieronder enkele voorbeelden ter illustratie van hoe er wordt geparkeerd.



Figuur 4: Parkeren bij glastuinbouwbedrijven.

4.3 Invulling parkeeropgave 'Bac Orchids'

We gaan eerst in op de parkeeropgave voor 'Bac orchids' en verkennen hoe deze kan worden ingepast.

4.3.1 Ervaringscijfers 'Bac Orchids'

We gaan wederom per doelgroep in op de te verwachten extra parkeervraag.

- **Vaste medewerkers:** toename van 4 naar maximaal 14 auto's, wat leidt tot een extra parkeervraag van 10 gedurende de werkdag.
- **Seizoensmedewerkers:** toename van 1 naar 2 auto's per werkdag, extra parkeervraag van 1 parkeerplaats gedurende de werkdag.
- **Afvoer product bestelwagen:** toename van 1 naar 2 ritten per dag, indien hiervoor een tweede bus wordt aangeschaft dient hiervoor ruimte op eigen terrein beschikbaar te zijn.

In totaal is er in de toekomstige situatie een parkeervraag van 16 personenauto's en 1 á 2 bestelbussen.

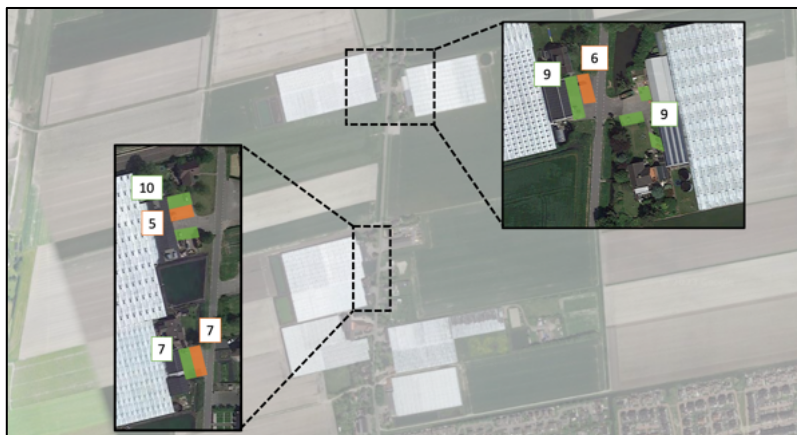
4.3.2 Invulling autoparkeren

Bij Bac Orchids wijzigt in principe niets aan de voorterreinen. Qua parkeervraag zien we het volgende:

- huidige situatie: 6 parkeerplaatsen;
- toekomstige situatie o.b.v. ervaringscijfers: $6 + 10 = 16$ parkeerplaatsen;
- toekomstige situatie o.b.v. referentiecijfers: $6 + (7,6 * 4) = 36,4$, afgerond 36 parkeerplaatsen;
- geheel conform parkeernorm: $(5,6 + 7,6) * 4 = 52,8$, afgerond 53 parkeerplaatsen.

Op basis van de gehele oppervlakte in de toekomstige situatie bedraagt de maximaal mogelijke parkeervraag (conform referentiecijfers) maximaal 53 parkeerplaatsen. Op basis van een globale verkenning (Figuur 5) zien we dat er ruimte is om tenminste 53 auto's te parkeren. Indien nodig zou er namelijk dubbel kunnen worden geparkeerd, bijvoorbeeld wanneer personeelsleden tegelijkertijd werken. De terreinen bieden dus in ieder geval voldoende ruimte om de worst-case parkeervraag van 53 parkeerplaatsen op te vangen. Hoewel de verwachting is dat Bac Orchids een kleinere parkeerbehoefte zal hebben, is dit aantal parkeerplaatsen wel op eigen terrein te realiseren. De bedrijfslocatie is daarmee toekomstbestendig.

Wanneer de voorterreinen toch onvoldoende ruimte bieden voor de toekomstige parkeervraag, bestaat de mogelijkheid om de terreinen met circa 200 m² uit te breiden. We adviseren echter om deze mogelijkheid pas te overwegen wanneer de in de vorige alinea genoemde oplossing onvoldoende blijkt.



Figuur 5: Potentiële parkeerruimte voorterreinen Bac Orchids B.V.

4.4 Invulling parkeeropgave 'SpekFlowers'

In deze paragraaf behandelen we de parkeeropgave voor 'SpekFlowers' en hoe deze kan worden ingepast.

4.4.1 Ervaringscijfers 'SpekFlowers'

Net zoals in paragraaf 4.3.1 gaan we in op de extra parkeervraag die kan worden verwacht op basis van ervaringscijfers.

- **Vaste medewerkers:** toename van 3 vaste medewerkers. Ten opzichte van de 7 vaste medewerkers die nu met de auto komen stijgt de parkeervraag van 7 naar 10.
- **Seizoensmedewerkers:** Momenteel zijn er 6 seizoensmedewerkers nodig die met 3 auto's komen. In de toekomstige situatie zullen er 10 extra seizoensmedewerkers nodig zijn. Uitgaande van dezelfde bezetting stijgt de parkeervraag dus van 3 naar 8 parkeerplaatsen.

In totaal stijgt de parkeervraag bij SpekFlowers van 10 naar 18 parkeerplaatsen.

4.4.2 Inpassing

Bij SpekFlowers wordt het kassencomplex herontwikkeld waarbij ook een groot nieuw voorterrein wordt beoogd. Qua parkeervraag zien we het volgende:

- huidige situatie: 10 parkeerplaatsen;
- toekomstige situatie o.b.v. ervaringscijfers: $10 + 8 = 18$ parkeerplaatsen;
- toekomstige situatie o.b.v. referentiecijfers: $10 + (6,2 * 4) = 34,8$, afgerond 35 parkeerplaatsen;
- geheel conform parkeernorm: $(3,6 + 6,2) * 4 = 39,2$, afgerond 40 parkeerplaatsen.

Het voorterrein zoals deze in de situatietekening is opgenomen is niet meer actueel maar krijgt een andere vorm. De afmetingen zijn ongeveer 90 bij 30 meter. Hier kunnen zonder problemen 40 auto's worden geparkeerd, bijvoorbeeld in twee rijen van 20. Indien dit onvoldoende blijkt te zijn, zou er net zoals bij Bac Orchids dubbel kunnen worden geparkeerd. Daarnaast is er nog een tweede terrein waar ruimte is om circa 30 auto's te parkeren (Figuur 6). Hoewel de verwachting is dat ook Spekflowers een kleinere parkeerbehoefte zal hebben, is dit aantal parkeerplaatsen wel op eigen terrein te realiseren. De bedrijfslocatie is daarmee toekomstbestendig.



Figuur 6: Verkenning beschikbare ruimte parkeren SpekFlowers.

4.5 Vrachtwagenparkeren (laden & lossen)

Aan het vrachtwagenparkeren wijzigt niets ten opzichte van de huidige situatie. De aan- en afrijtijden van de vrachtwagens wijzigen, maar net zoals in de huidige situatie is er maximaal 1 vrachtwagen aanwezig op de terreinen van Bac Orchids B.V. en Goede Vooruitzicht B.V. (SpekFlowers). Het vrachtwagenparkeren kan dus binnen de huidige contouren worden opgelost.



5. CONCLUSIE

De verwachte toename in verkeer bedraagt 40 autobewegingen op basis van ervaringscijfers, het aantal autobewegingen stijgt dan van 32 naar maximaal 72 bewegingen. Wanneer we uitgaan van referentiecijfers bedraagt de toename maximaal 111 autobewegingen. Het aantal autobewegingen stijgt dan van 32 naar 143. Het aantal dagelijkse vrachtwagenbewegingen blijft gelijk, namelijk 10 bewegingen. De toename in verkeer heeft geen noemenswaardige impact op de verkeersveiligheid en -doorstroming.

De autoparkeeropgave voor Bac Orchids stijgt conform ervaringscijfers van 6 naar maximaal 16 parkeerplaatsen. Wanneer wordt uitgegaan van de referentiecijfers van de gemeente Westland stijgt de parkeervraag van 6 naar 36 parkeerplaatsen. Wanneer voor de gehele oppervlakte wordt uitgegaan van de referentiecijfers, bedraagt de parkeeropgave 53 parkeerplaatsen.

De autoparkeeropgave voor SpekFlowers stijgt conform ervaringscijfers van 10 naar maximaal 18 parkeerplaatsen. Wanneer wordt uitgegaan van de referentiecijfers van de gemeente Westland stijgt de parkeervraag van 10 naar 35 parkeerplaatsen. Wanneer voor de gehele oppervlakte wordt uitgegaan van de referentiecijfers, bedraagt de parkeeropgave 40 parkeerplaatsen.

Er is op de terreinen voor de glastuinbouwbedrijven voldoende ruimte om deze auto's een plek te bieden, zelfs wanneer als een worst-case scenario geheel wordt uitgegaan van de parkeernorm van de gemeente Westland. Parkeren zal op dezelfde informele manier plaatsvinden als in de huidige situatie.



6. BIJLAGEN

6.1 Bijlage 1: Berekening verkeersaantrekkende werking conform conventionele rekenmethoden

Berekening conform CROW-kencijfers

De parkeernormen die de gemeente Zuidplas gebruikt zijn gebaseerd op de parkeerkencijfers van het CROW uit publicatie 381 (2018). In 2024 zijn de kencijfers van het CROW geactualiseerd met publicatie 744: 'Parkeerkencijfers 2024', waar kencijfers voor de verkeersgeneratie in staan. In dit onderzoek gaan we uit van de meest recente kencijfers uit publicatie 744. De verkeersaantrekkende werking wordt berekend op basis van dezelfde uitgangspunten als waarmee de parkeernormen zijn vastgesteld. In het parkeerbeleid wordt in paragraaf 3.6 gesteld dat glastuinbouwbedrijven worden gerekend als functie 'bedrijf, arbeidsextensief/bezoekersextensief'.

Het kencijfer wordt bepaald op basis van de stedelijkheidsgraad van de gemeente en het normgebied (ligging binnen de gemeente). Er wordt dan een bandbreedte geboden met een minimaal en maximaal kencijfer. We gaan uit van de volgende uitgangspunten:

- stedelijkheidsgraad: matig stedelijk (Nota Parkeernormen, paragraaf 3.4);
- normgebied: buitengebied, komt overeen met Zone C uit het parkeerbeleid. (Nota Parkeernormen, paragraaf 3.4);
- bandbreedte: maximaal kencijfer, de parkeernormen in zone B en C zijn gebaseerd op maximale parkeerkencijfers.

Op basis van de bovenstaande uitgangspunten bedraagt het kencijfer 5,7 motorvoertuigbewegingen per weekdagemaal per 100 m² bvo. De functie 'bedrijf, arbeidsextensief/bezoekersextensief' valt onder de hoofdgroep 'werken'. Hoewel met de kencijfers de verkeersaantrekkende werking per weekdagemaal wordt berekend, is de verkeersaantrekkende werking per werkdagetmaal verkeerskundig gezien relevant. Het CROW geeft in zijn publicaties aan dat er een omrekenfactor van 1,33 geldt.

Op basis van de CROW-kencijfers komen we tot de volgende verkeersaantrekkende werking:

$138.000 / 100 * 5,7 * 1,33 = 10.462$ motorvoertuigbewegingen per werkdagetmaal.

Berekening conform CROW-werkgebieden

Een alternatief voor het hanteren van de functies van het CROW is het rekenen met de zogeheten 'werkgebieden' (CROW-publicatie 744, paragraaf 2.2). In deze kencijfers is meer rekening gehouden met de schaal van een ontwikkeling en kan bijvoorbeeld de verkeersaantrekkende werking van een bedrijventerrein worden berekend.

Het glastuinbouwbedrijf komt het meest overeen met het werkgebied 'Distributiepark'. Hierbij geldt conform CROW-publicatie 744 een kencijfer van 170 motorvoertuigbewegingen per weekdag per netto hectare. Hier geldt een omrekenfactor naar werkdagetmaal van 1,33. We komen hiermee tot de volgende verkeersaantrekkende werking:

$13,8 * 170 * 1,33 = 3.121$ motorvoertuigbewegingen per werkdagetmaal.



6.2 Bijlage 2: Ontvangen informatie glastuinbouwbedrijven

Ervaringscijfers 'Bac Orchids'

Huidige situatie (per etmaal)

Tijd	Personenauto	Opmerking	Vrachtwagens*	Opmerking
6:00				
7:00	5	heenweg		
9:00	1	Bestelbus heen		
12:00				
13:00	1	Bestelbus terug		
14:00				
15:00	3	Terugweg		
17:00	2	terugweg	2	Heenweg/terugweg
19:00				
21:00				

* exclusief toeleverancier, 1 vrachtwagen per week

Toekomstige situatie (per etmaal)

Tijd	Personenauto	Opmerking	Vrachtwagens*	Opmerking
6:00				
7:00	10	Heenweg		
10:00	2	Bestelbus heen	2	Heenweg/terugweg
13:00	2	Bestelbus terug		
16:00	5	Terugweg		
17:00	5	terugweg		
19:00			2	Heenweg/terugweg
21:00				

* exclusief toeleverancier, gemiddeld 1,5 vrachtwagens per week

Ervaringscijfers 'SpekFlowers'

Huidige situatie (per etmaal)

Tijd	Personenauto	Opmerking	Vrachtwagens*	Opmerking
6:00	4	heenweg	1	heenweg
7:00	6	heenweg	1	terugweg
9:00			1	heenweg
12:00			1	terugweg
13:00			1	heenweg
14:00			1	terugweg
15:00	5	terugweg	1	heenweg
17:00	5	terugweg	1	terugweg
19:00				
21:00				

* exclusief toeleverancier, 1 x per week altijd tussen 10 en 15 uur

*Toekomstige situatie (per etmaal)*

Tijd	Personenauto	Opmerking	Vrachtwagens*	Opmerking
6:00	6	heenweg		
7:00	9	heenweg	1	heenweg
10:00			2	heenweg/terugweg
12:00			1	terugweg
15:00	5	terugweg		
17:00	10	terugweg		
19:00			1	heenweg
21:00			1	terugweg

* exclusief toeleverancier, 2 x per week altijd tussen 10 en 15 uur

DELFT • 'S-HERTOGENBOSCH • ZWOLLE • OTTAWA

Postbus 2873 • 2601 CW Delft • t (015) 214 78 99 • info@mobycon.nl • www.mobycon.nl