

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

Den Haag
Anna van Buerenplein 46
2595 DA Den Haag

Eindhoven
Emmasingel 15
5611 AZ Eindhoven

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

Gemeente Huizen

Advisering expeditieverkeer en parkeerbalans winkelcomplex Kerkstraat Huizen

Datum 7 november 2019
Kenmerk 005199.20190926.N1.03
Eerste versie

1 Achtergrond en vraagstelling

In de gemeente Huizen worden enkele winkels (waaronder een supermarkt) en enkele woningen ontwikkeld aan de Kerkstraat, op de hoek van het Prins Bernhardplein. De bevoorrading van de supermarkt is complex, maar moet op een veilige manier opgelost worden. Verder is het van belang dat het aantal parkeerplaatsen overeenkomt met de behoefte (parkeerbalans). De gemeente heeft over deze twee onderwerpen onafhankelijk advies gevraagd van Goudappel Coffeng.

Bevoorrading

Een van de uitgangspunten van het college is dat de bevoorrading (zo veel mogelijk) uit het centrum blijft (dat wil zeggen: niet via Kerkstraat, Keucheniusstraat en Tuinstraat). De ontwikkelaar van de supermarkt heeft een ontwerp gemaakt met inpandige bevoorrading, waarbij de vrachtwagen vanaf de Ceintuurbaan een laad- en lospassage inrijdt en weer rechtdoor wegrijdt door linksaf het Prins Bernhardplein op te draaien. Deze laatste manoeuvre is het onderwerp van discussie. De politie heeft hier bijvoorbeeld negatief op geadviseerd. Daarom wil de gemeente graag een second opinion over de inpandige bevoorrading. In hoofdstuk 2 gaan we hierop in.

Parkeerbalans

De ontwikkelaar heeft een parkeerbalans gemaakt, zoals dat gebruikelijk is. Doordat verschillende functies worden toegevoegd die op verschillende momenten een piekbehoefte kennen, is wellicht dubbelgebruik van parkeerplaatsen door verschillende functies mogelijk. Maar daarbij moet er wel rekening mee gehouden worden dat niet alle parkeerplaatsen voor alle doelgroepen beschikbaar zijn. Binnen het ontwikkelgebied vallen de parkeerplaatsen namelijk in een parkeerschijfzone, waar alleen kortparkerende bezoekers en bewoners met een ontheffing (voor een eerste auto) gebruik van kunnen maken. De overige functies zullen buiten de parkeerschijfzone moeten parkeren

(bijvoorbeeld winkelpersoneel en langduriger bezoek van bewoners). In verband hiermee heeft de gemeente ook over dit onderwerp gevraagd om een duidelijk en onafhankelijk advies. Dit onderwerp komt in hoofdstuk 3 aan de orde.

2 Bevoorrading supermarkt

2.1 Reactie op huidige voorstel en bezwaren van politie

In het huidige plan voor de ontwikkeling van de supermarkt wordt uitgegaan van expeditie conform variant 1 uit eerder onderzoek van Arcadis¹: inrijden via de Ceintuurbaan en linksaf uitrijden via de Kerkstraat en het Prins Bernhardplein (linksaf vanuit de expeditiestraat). Arcadis geeft aan dat dit een lastige manoeuvre zal blijven vanwege de ligging van de voetgangersoversteekplaats, de krapte van de situatie op het plein, de aanwezigheid van veel fietsers en voetgangers en de dode hoeken van de vrachtauto. Arcadis geeft in de afweging tussen de verschillende varianten echter wel de voorkeur aan deze variant, omdat andere varianten weer andere nadelen kennen. De politie weegt het veiligheidsaspect echter zwaar mee in de beoordeling van het plan en geeft nog een aantal specifieke veiligheidsrisico's aan. In het onderstaande geven we daar onze visie op.

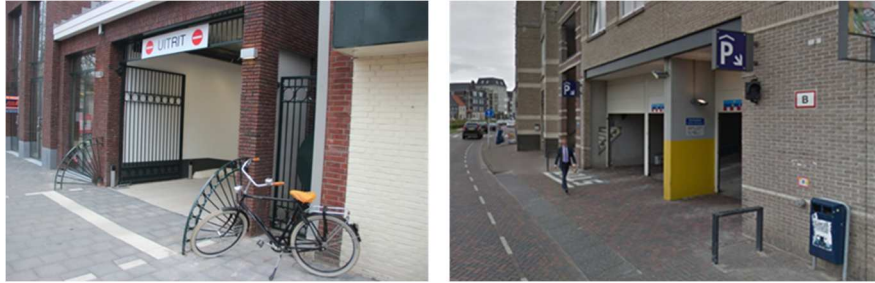
Duurzaam veilig richtlijnen

De filosofie Duurzaam Veilig is bedoeld om de vormgeving van wegen zo goed mogelijk af te stemmen op de functie en het gebruik ervan. Daarbij hoort o.a. dat vrachtverkeer zoveel mogelijk moet worden geconcentreerd op gebiedsontsluitingswegen (conform de wens van het college). In een centrumgebied is een optimale inrichting conform Duurzaam Veilig richtlijnen vaak niet mogelijk, omdat de verblijfsfunctie in een centrum enerzijds erg belangrijk is, maar tegelijkertijd bevoorrading door vrachtauto's onvermijdelijk is. Het gaat er dan om, om de situatie zo veilig mogelijk te maken, binnen de mogelijkheden die er zijn.

Zichtlijnen/taakbelasting chauffeur

- "Het zicht van de chauffeur van de vrachtauto welke de expeditiestraat verlaat, wordt in beide richtingen maar vooral naar rechts ernstig beperkt door het gebouw." Dit is juist, maar dit probleem kan met kleine aanpassingen aan het gebouw verholpen worden (in de nieuwe tekeningen is dit ook al aangepast). Eventueel kan met een hekje voorkomen worden dat voetgangers vlak langs de gevel lopen, waar vrachtauto's naar buiten komen. Deze oplossing wordt ook bij uitgangen van parkeergarages regelmatig toegepast (zie foto's).

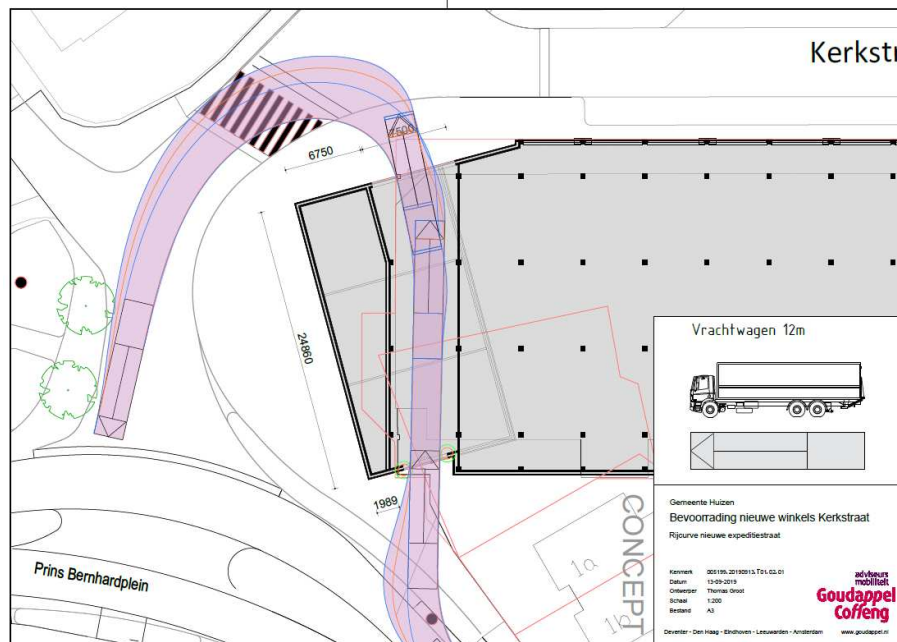
¹ Memo 'Veiligheid bevoorrading geanonimiseerd' d.d. 14 februari 2019.



- Doordat inmiddels uitgegaan wordt van expeditie met een 12 m bakwagen² in plaats van met een trekker-oplegger-combinatie is er geen grote dode hoek meer aan de rechterzijde van de oplegger.
- Er blijft wel sprake van een lastige draaibeweging voor chauffeurs waarbij zij op veel verschillende verkeersbewegingen vanuit verschillende richtingen moeten letten. Om een goede inschatting te maken van de taakbelasting in een situatie waarbij met een 12 m lange bakwagen gereden wordt, zijn aanvullende rijcurvesimulaties uitgevoerd (zie hierna).

Klemrijden tegemoetkomend verkeer door sleeplijn achterwielen.

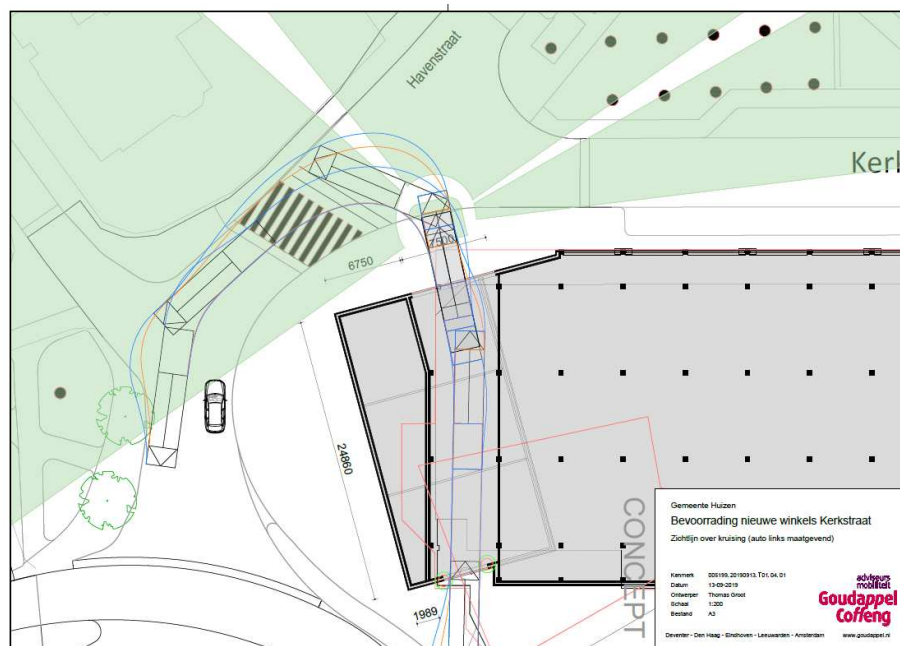
In figuur 2.1 is een rijcurvesimulatie gemaakt van een 12 m lange bakwagen die in één soepele keerbeweging terugrijdt van het expeditiehof naar het Prins Bernhardplein.



Figuur 2.1: rijcurvesimulatie 12 m bakwagen

² 12 meter is de maximaal toegestane lengte voor een bakwagen. In de praktijk zijn bakwagens over het algemeen minder lang (ca 10 m), maar er is hier uitgegaan van de 'worst case'.

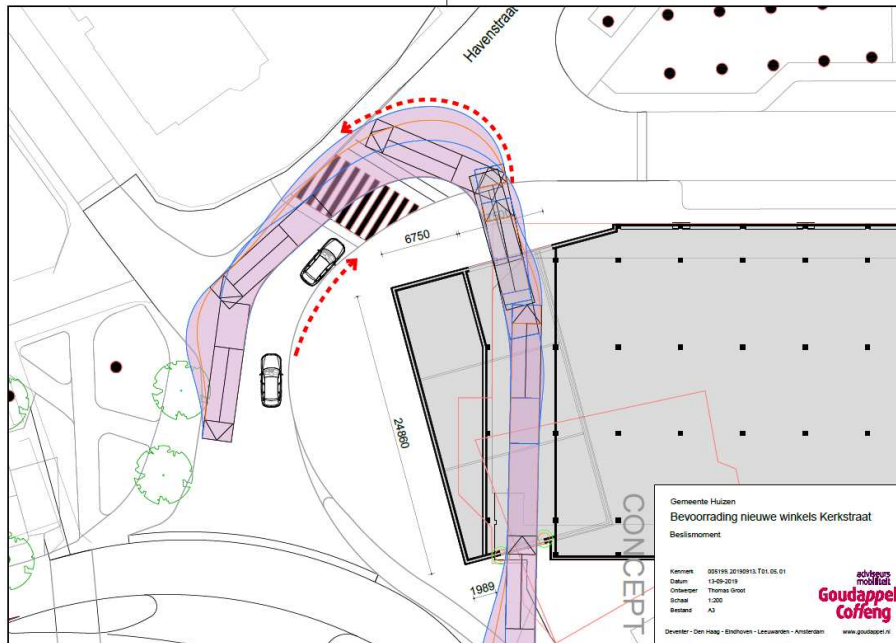
In figuur 2.2 zijn de zichtvlakken van de chauffeur van de bakwagen getekend op het punt waar hij vanaf het trottoir de weg op moet rijden. Daaruit blijkt dat het zicht van de chauffeur op het gehele kruispunt goed is. Ook de voetgangersoversteekplaats (zebrapad) is goed te zien, zodra de bakwagen uit de expeditiehof komt. Een auto die net vanaf het Prins Bernhardplein het centrum in rijdt, valt echter buiten zijn gezichtsveld.



Figuur 2.2: zicht van de bakwagenchauffeur op het kruispunt

Als de chauffeur van de bakwagen op het kruispunt oprijdt, zal de auto nog een stukje doorrijden en tot voor het zebrapad tot stilstand komen. De bakwagen kan hier dan nog omheen draaien, door de neus van de wagen iets over het trottoir te steken³ en door wat meer ruimte te pakken bij de Koningin Julianastraat. Hij kan een naderende personenauto dan ruim passeren (zie figuur 2.3).

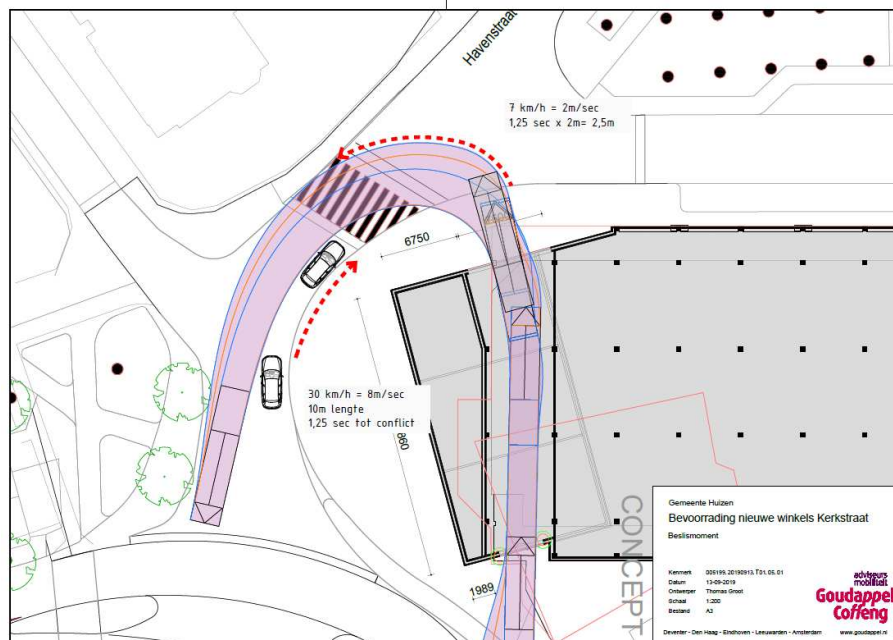
³ Mogelijk betekent dit dat een verkeersbord op het trottoir iets verplaatst moet worden.



Figuur 2.3: Rijcurve bakwagen bij naderende personenauto

Indien de chauffeur van de bakwagen echter niet op tijd reageert op de naderende personenauto, kan het voorkomen dat de ruimte voor de personenauto erg krap wordt. In het meest ongunstige geval dat er nét op het moment dat de bakwagen de weg op rijdt een auto van het Prins Bernhardplein komt én de bakwagenchauffeur geen optimale rijlijn volgt, kan het voorkomen dat de automobilist:

- ofwel achteruit moeten rijden om de bakwagen meer ruimte te geven;
- ofwel naar rechts moeten uitwijken (het trottoir op).



Figuur 2.4: auto naast niet optimaal uitdraaiende bakwagen

Achteruitrijdende auto's vormen een groter risico dan auto's die een klein stukje het trottoir oprijden. Dit laatste zou zelfs iets meer gefaciliteerd kunnen worden, door schuine trottoirbanden toe te passen⁴. Om te voorkomen dat auto's nog verder over het trottoir gaan rijden (of parkeren), kan overwogen worden paaltjes op ca. 1 m afstand van de band te plaatsen.



Figuur 2.5: Schuine band om uitwijken in geval van nood mogelijk te maken.

Op het moment dat er veel verkeer het centrum in wil rijden, zou tevens een rijtje wachtende auto's kunnen ontstaan met terugslag op de Naarderstraat/Ceintuurbaan tot gevolg. Dit zal echter slechts incidenteel plaatsvinden en het duurt niet lang.

⁴ Een andere optie is om het profiel iets aan te passen, maar dat is duurder en gaat ten koste van de openbare ruimte.

Risico's bij inrijden expeditiestraat

De politie geeft aan dat er een verhoogde kans op kop-staartbotsingen is op de Ceintuurbaan/Prins Bernhardplein omdat automobilisten op de Ceintuurbaan mogelijk niet verwachten dat een bakwagen de expeditiestraat in wil rijden (een richtingaanwijzer naar rechts kan geïnterpreteerd worden als een wens om iets verderop rechtsaf te slaan het centrum in). Dit beoordelen wij echter niet als een groot gevaar, om de volgende redenen:

- Auto's die achter een vrachtauto rijden, kunnen in de regel niet goed zien wat er vóór de vrachtauto gebeurt en moeten er dus altijd rekening mee houden dat een vrachtauto stil komt te staan op de rijbaan (dit kan ook het gevolg zijn van een auto voor de vrachtauto die rechtsaf wil slaan het centrum in).
- Vrachtauto's die willen afslaan naar de expeditiestraat zullen al tijdig hun vaart minderen en niet 'plotseling' remmen op de Ceintuurbaan/Prins Bernhardplein.

Het is echter wel van belang dat het expeditiehof open is op het moment dat een vrachtauto binnen wil rijden. Als eerst nog een hek geopend moet worden o.i.d. ontstaat daardoor onnodige congestie op de Ceintuurbaan.

Laad/loshaven overig vrachtverkeer.

De politie wijst ook op de mogelijkheid dat er meer dan één vracht tegelijk komt laden/lossen, terwijl in de expeditiestraat ruimte is voor één combinatie. Nu uitgegaan wordt van bakwagens in plaats van trekker-oplegger-combinaties is er echter wel ruimte voor twee voertuigen in de expeditiestraat. Voor zeer incidentele gevallen dat er onvoldoende ruimte is, kunnen nadere afspraken worden gemaakt. Een vrachtauto zal in zo'n geval zoeken naar een veilige locatie om te wachten. Het ligt niet voor de hand dat een vrachtauto gaat stilstaan op de Ceintuurbaan op een locatie bij of vlak voor een middeneiland. Het is waarschijnlijker dat een vrachtauto in een dergelijk geval naar de Kerkstraat rijdt en daar de vrachtauto stil zet. Deze problematiek doet zich maar heel incidenteel voor en lost zichzelf in de praktijk op. Indien vrachtauto's gaan staan op ongewenste locaties, kan alsnog gekozen worden om hier maatregelen tegen te nemen (bijvoorbeeld met paaltjes), of juist een losplek te faciliteren.

2.2 Beoordeling van varianten voor expeditie supermarkt

In eerder onderzoek van Arcadis⁵ zijn vier varianten voor de bevoorrading met elkaar vergeleken.

- Variant 1: inrijden via de Ceintuurbaan en linksaf uitrijden via de Kerkstraat en het Prins Bernhardplein (linksaf vanuit de expeditiestraat);
- Variant 2: inrijden via de Ceintuurbaan en het achteruit uitrijden terug via de Ceintuurbaan, eventueel onder begeleiding van verkeersregelaars (medewerkers van de geanonimiseerd);
- Variant 3: inrijden via de Ceintuurbaan en uitrijden via de Kerkstraat, de Keucheniusstraat en de Tuinstraat (rechtsaf vanuit de expeditiestraat);

⁵ Memo 'Veiligheid bevoorrading geanonimiseerd' d.d. 14 februari 2019.

- Variant 4: inrijden via de Melkweg en Havenstraat en uitrijden via de Ceintuurbaan (vrachtverkeer staat dus andersom met de neus richting de Ceintuurbaan in de expeditiestraat).

Over twee van deze vier varianten kunnen we kort zijn:

- Variant 2 valt af: een manoeuvre waarbij een vrachtauto vanuit een inpandige expeditie achteruit een drukke openbare weg op moet rijden, zoals de Ceintuurbaan, is zeer gevaarlijk (ook als dat een bakwagen is). Arcadis raadt deze variant terecht af en ook voor de gemeente en de politie is deze variant niet acceptabel⁶.
- Variant 4 is onlogisch: in vergelijking met variant 3 is sprake van een duidelijk langere route door het centrum via een smalle weg met relatief veel centrumfuncties langs de weg. Als al een route door het centrum gereden moet worden ligt variant 3 daarom meer voor de hand dan variant 4.

De afweging moet naar ons oordeel dan ook gaan tussen variant 1 en variant 3. Variant 1 vraagt extra attentie van de bakwagenchauffeur bij de keerbeweging, maar het zicht op alle verkeer op het kruispunt is voldoende en er is voldoende ruimte voor de draaibeweging van een 12 m lange bakwagen. Bij variant 3 hoeft de bakwagen geen U-turn te maken, maar alleen normale bochten. Maar de bocht van Keucheniusstraat naar de Tuinstraat is ook vrij krap (en scherper dan haaks) en de route van de bakwagen door het centrum is langer. Ook dat kent veiligheidsrisico's en heeft een negatieve uitwerking op de leefbaarheid.

Alles afwegende beoordelen we variant 3 en variant 1 (uitgaande van een 12 m bakwagen) gelijkwaardig op het gebied van verkeersveiligheid, maar variant 1 scoort beter op het aspect leefbaarheid. Het aspect verkeersafwikkeling vinden we van ondergeschikt belang: als al sprake is van effect op de verkeersafwikkeling is dat effect zeer beperkt en van korte duur.

Zowel variant 1 als variant 3 zijn verkeerskundig acceptabel. Doordat nu uitgegaan wordt van een 12 m bakwagen, kan de draai bij variant 1 goed gemaakt worden en zal in de meeste gevallen ook voor auto's die het centrum in willen rijden, voldoende ruimte zijn. In een enkel (ongunstig) geval kan het voorkomen dat er te weinig ruimte overblijft voor een automobilist die het centrum inrijdt, maar daarvoor zijn nog aanvullende maatregelen te nemen (zie figuur 2.5 eerder in deze notitie en tevens volgende paragraaf).

2.3 Mogelijke aanvullende maatregelen

Indien gekozen wordt voor de expeditie van de supermarkt conform variant 1, dan stellen we voor om de banden aan de oostzijde van de Havenstraat (nabij Prins Bernhardplein) aan te passen naar schuine banden, zodat fietsers en auto's in geval van nood iets kunnen uitwijken naar het trottoir. Een andere optie is het profiel iets aan te passen.

⁶ Resultaat van overleg tussen Arcadis, gemeente en politie op 25 januari 2019.

Verder is de fietsbeweging van de Ceintuurbaan naar de Naarderstraat onduidelijk: fietsers moeten bij het Prins Bernhardplein schuin oversteken naar het fietspad tussen de woningen en het parkeerterrein langs de Naarderstraat. Waar de fietsers hier voorheen voorrang hadden, is dat nu niet meer duidelijk (het lijkt niet meer op rechtdoorgaand verkeer op dezelfde weg, maar eerder op een rechtsafbeweging, gevolgd door een linksafbeweging). Dit heeft een relatie met het expeditieverkeer indien de situatie zich voordoet dat een auto op dit weggedeelte achteruit gaat rijden om een tegemoetkomende vrachtauto meer ruimte te geven. Deze achteruitrijdende auto kan in conflict komen met een fietser die van het fietspad langs de Ceintuurbaan naar het fietspad langs de Naarderstraat rijdt. Een oplossing hiervoor kan zijn om het fietspad eerst direct langs de hoofdrijbaan te laten oversteken en pas daarna af te buigen naar het fietspad achter het parkeerterrein langs.

Eventuele waarschuwborden of verkeerslichten om verkeer te attenderen (of stil te zetten) op het moment dat een vrachtauto het expeditiehof verlaat, achten we niet nodig en raden we zelfs af. Het maakt de situatie nog onrustiger en zal niet altijd goed worden begrepen, waardoor juist meer onverwachte situaties kunnen ontstaan.

3 Parkeerbalans

Zowel door de ontwikkelaar als door de gemeente is al eerder een parkeerbalans opgesteld voor het ontwikkelgebied. Deze verschillen op onderdelen van elkaar. In dit hoofdstuk geven wij onze visie op de toe te passen parkeernormen.

3.1 Bestemmingsplanregels

In de bestemmingsplanregels (artikel 24.2) zijn de parkeernormen voor de nieuwe functies in het gebied opgenomen. Deze bedragen:

- 4 parkeerplaatsen per 100 m² bvo voor een nieuwe supermarkt;
- 3 parkeerplaatsen per 100 m² bvo voor overige detailhandel;
- 1 parkeerplaats per 15 m² bvo voor horeca;
- 1,5 parkeerplaats per woning.

Als deze regels toegepast worden op de nieuwe functies dan zijn in totaal 152 parkeerplaatsen nodig (zie tabel 3.1).

functie	Parkeernorm (per 100 m2 bvo of per woning)	m2 bvo/ aantal woningen	aantal parkeerplaatsen
supermarkt	4,0	1.675	67
overige detailhandel	3,0	360	10,8
horeca	6,67	363	24,2
woningen	1,5	33	49,5
totaal (afgerond)			152

Tabel 3.1: parkeerbehoefte per functie volgens normen bestemmingsplan

Het parkeeraanbod in de parkeerkelder en het parkeerdek bedraagt samen 92 parkeerplaatsen. Er zou volgens deze berekening dus een tekort zijn van 60 parkeerplaatsen.

Het nadeel van deze eenvoudige berekening is, dat geen recht gedaan wordt aan twee wezenlijke aspecten:

- Bij een menging van winkels en detailhandel is dubbelgebruik van parkeerplaatsen mogelijk: overdag zijn niet alle bewoners thuis en kunnen parkeerplaatsen van bewoners dus gebruikt worden door winkelbezoekers; 's avonds en vooral 's nachts zijn er meer bewoners thuis, maar zijn er minder of geen winkelbezoekers. Het is zeer gebruikelijk – en conform de richtlijnen van het CROW – om wel rekening te houden met mogelijk dubbelgebruik.
- Het parkeeraanbod in het centrum valt binnen een blauwe zone (parkeerduurbeperking). Per woning kan hier één ontheffing voor verkregen worden, maar de overige behoefte van bewoners, van personeel van winkels en horeca moet buiten de blauwe zone parkeren. Parkeervraag en -aanbod moeten zowel binnen als buiten de blauwe zone met elkaar in evenwicht zijn.

3.2 CROW-richtlijnen

In het bestemmingsplan wordt verwezen naar de 'Parkeerkencijfers - ASVV 2008, publicatie 182, september 2008' van het CROW voor andere functies dan genoemd in het bestemmingsplan. De functies die nu in het centrum voorzien zijn, zijn echter wel in het bestemmingsplan genoemd, zodat hiervoor niet naar de CROW parkeerkencijfers gekeken hoeft te worden.

Het is echter wél aan te raden om de mogelijkheden voor dubbelgebruik van parkeerplaatsen uit te rekenen op basis van de aanwezigheidspercentage per functie zoals gepubliceerd door het CROW. Daarvoor kan teruggerepen worden op de genoemde publicatie uit 2008, maar inmiddels is deze publicatie al twee keer geactualiseerd en aangevuld. In de laatste publicatie, 'Toekomstbestendig parkeren' (publicatie 381 uit 2018) zijn ook veel meer verschillende aanwezigheidspercentages opgenomen. Zo wordt er o.a. onderscheid gemaakt tussen bewoners en bezoekers van woningen. Om die reden gaan we in de berekeningen voor deze notitie uit van de richtlijnen uit deze laatste publicatie.

In tabel 3.2 zijn de aanwezigheidspercentages weergegeven van de verschillende functies in het plangebied (conform CROW-publicatie 381). Op zaterdagmiddag is de piekbehoefte aan parkeerplaatsen voor supermarkt en detailhandel, maar op dat moment zijn niet alle bewoners thuis (voor woningen is de grootste behoefte aan parkeerplaatsen 's nachts). Dat betekent dus dat een deel van de parkeerplaatsen die 's nachts door bewoners worden gebruikt, overdag door de detailhandel gebruikt kan worden.

	werkdagmiddag	koopavond	zaterdagmiddag
Woningen, bewoners	50%	80%	60%
Woningen, bezoek	20%	70%	60%
Supermarkt	60%	80%	100%
Overige detailhandel	60%	75%	100%
Horeca	40%	85%	75%

Tabel 3.2: Gehanteerde aanwezigheidspercentages

Dubbelgebruik van parkeerplaatsen is uiteraard alléén mogelijk als de verschillende doelgroepen ook van dezelfde parkeerplaatsen kunnen en mogen maken.

- We gaan er vanuit dat bewoners geen eigen (af te sluiten) parkeerplaatsen toegewezen krijgen, omdat er dan geen dubbelgebruik van parkeerplaatsen mogelijk is.
- Omdat de parkeerplaatsen voor de winkels (garage en parkeerdek) binnen de blauwe zone is, mogen deze parkeerplaatsen niet gebruikt worden door personeel van winkels en ook niet door tweede auto's van bewoners (bewoners hebben recht op één ontheffing voor het parkeren van een auto in de blauwe zone).

Om goed in beeld te krijgen wat de parkeerbehoefte binnen en buiten de blauwe zone is, moeten twee afzonderlijke parkeerbalansen gemaakt worden. We gaan daarbij uit van de volgende verdeling zoals weergegeven in tabel 3.3:

- Volgens CROW-publicatie 381 is het aandeel winkelbezoekers in de parkeernorm voor supermarkten 93% en voor overige detailhandel 88%. Dit percentage parkeert dus binnen de blauwe zone, de rest erbuiten (dat is de parkeerbehoefte voor personeel).
- Voor de horeca wordt ervan uitgegaan dat volledig buiten de blauwe zone wordt geparkeerd. Gezien het type horeca dat verwacht wordt, zal het verblijf in deze horeca zelf waarschijnlijk korter zijn dan twee uur, maar het ligt voor de hand dat deze horeca vooral zal worden bezocht in combinatie met centrumbezoek. Een combinatie van winkelen en horecabezzoek duurt in de regel wel langer dan twee uur. Bovendien ligt de geplande horeca in de westelijke punt van het plangebied, vlakbij parkeerplaatsen buiten de blauwe zone.
- Voor de woningen gaan we uit van 1 parkeerplaats per woning in de blauwe zone en de overige parkeerbehoefte buiten de blauwe zone. Ook het parkeren van bezoek van bewoners wordt buiten de blauwe zone gesitueerd, omdat dit in de meeste gevallen langer duurt dan 2 uur.

functie	Parkeernorm (per 100 m ² bvo of per woning)	Aandeel in blauwe zone	Aandeel buiten blauwe zone
supermarkt	4,0	93% (3,72)	7% (0,28)
overige detailhandel*	3,0	88% (2,64)	12% (0,36)
horeca	6,67	0% (0,0)	100% (6,67)
woningen	1,5	67% (1,0)	33% (0,5**)

* hoofdwinkelcentrum 30.000-50.000 inwoners

** bestaande uit 0,2 voor 2^e auto's bewoners en 0,3 voor bezoekers van woningen

Tabel 3.3: parkeerbehoefte per functie, verdeeld naar binnen en buiten de blauwe zone

Met de gegevens uit tabel 3.2 en 3.3 is berekend in hoeverre (binnen- en buiten de blauwe zone) dubbelgebruik van parkeerplaatsen mogelijk is. Deze berekeningen zijn opgenomen in bijlage 1.

De conclusie hieruit is dat de zaterdagmiddag de maatgevende periode is. Dit komt doordat de supermarkt en de detailhandel de grootste functies zijn met de grootste parkeerbehoefte op zaterdagmiddag. Op zaterdagmiddag volstaat het beschikbare aantal van 92 parkeerplaatsen in de blauwe zone en daarnaast zijn nog 34 parkeerplaatsen buiten de blauwe zone nodig.

Nuancering parkeerbehoefte horeca

Van de 34 parkeerplaatsen die buiten de blauwe zone nog nodig zijn, komt een groot deel voor rekening van de horeca (18 parkeerplaatsen). Hierbij willen we nog de opmerking maken dat dit aantal voor een brasserie in het centrumgebied relatief hoog is. Deze brasserie kan gezien worden als onderdeel van een 'hoofdwinkelcentrum in een kern van 30.000 tot 50.000 inwoners' waarvoor een norm van 3,0 tot 4,0 per 100 m² bvo geldt. Er zou dan echter ook van het aanwezigheidspercentage van deze functie uitgegaan moeten worden (100% op zaterdagmiddag). Daarmee zou de parkeerbehoefte voor de horeca uitkomen op 11 tot 15 parkeerplaatsen.

3.3 Conclusie parkeerbehoefte

1. Als naar de *letter* van het bestemmingsplan gehandeld wordt, zijn 152 parkeerplaatsen nodig bij de realisatie van het plan voor een supermarkt, enige andere detailhandel, horeca en woningen. In het bestemmingsplan wordt namelijk niet benoemd dat rekening gehouden mag worden met dubbelgebruik van parkeerplaatsen door verschillende functies op verschillende tijden. Er wordt bovendien een (voorbeeld)berekening gegeven waarbij geen rekening is gehouden met dubbelgebruik van parkeerplaatsen.
2. We vinden het wel in de *geest* van het bestemmingsplan om rekening te houden met dubbelgebruik van parkeerplaatsen. In het bestemmingsplan wordt namelijk expliciet verwezen naar CROW-kencijfers voor zaken die in het bestemmingsplan niet voorzien zijn. Daarbij wordt verwezen naar een CROW-publicatie uit 2008,

maar deze is inmiddels verouderd en is opgevolgd door een actualisatie in 2012 en 2018. Als rekening gehouden wordt met dubbelgebruik volgens de aanwezigheidspercentages die het CROW adviseert, volstaat een aantal van in totaal 126 parkeerplaatsen (92 in de blauwe zone en 36 daarbuiten).

3. Het bestemmingsplan is al vrij oud en op grond van nieuwe inzichten, zouden nog iets lagere parkeernormen toegepast kunnen worden voor bijvoorbeeld de horeca. In het bestemmingsplan zijn de toe te passen parkeernormen echter als vast getal opgenomen, waarbij ook een onderbouwing is gegeven. Indien nu andere parkeernormen zouden worden toegepast dan in het bestemmingsplan genoemd zijn, is een (partiële) herziening van het bestemmingsplan nodig. Daar is nu niet vanuit gegaan.

Bijlage 1 Berekening parkeerbehoefte binnen en buiten blauwe zone

functies	omvang	norm	aanwezigheidspercentages			parkeerbehoefte binnen blauwe zone		
			werkdag- middag	koop- avond	zaterdag	werkdag- middag	koop- avond	zaterdag
woningen (bewoners)	33	1	50%	80%	60%	17	26	20
woningen (bezoek)	33	0	20%	70%	60%	0	0	0
supermarkt	1675	3,72	60%	80%	100%	37	50	62
overige detailhandel	360	2,64	60%	75%	100%	6	7	10
horeca	363	0	40%	85%	75%	0	0	0
totaal						60	83	92

functies	omvang	norm	aanwezigheidspercentages			parkeerbehoefte buiten blauwe zone		
			werkdag- middag	koop- avond	zaterdag	werkdag- middag	koop- avond	zaterdag
woningen (bewoners)	33	0,2	50%	80%	60%	3	5	4
woningen (bezoek)	33	0,3	20%	70%	60%	2	7	6
supermarkt	1675	0,28	60%	80%	100%	3	4	5
overige detailhandel	360	0,36	60%	75%	100%	1	1	1
horeca	363	6,67	40%	85%	75%	10	21	18
totaal						19	38	34

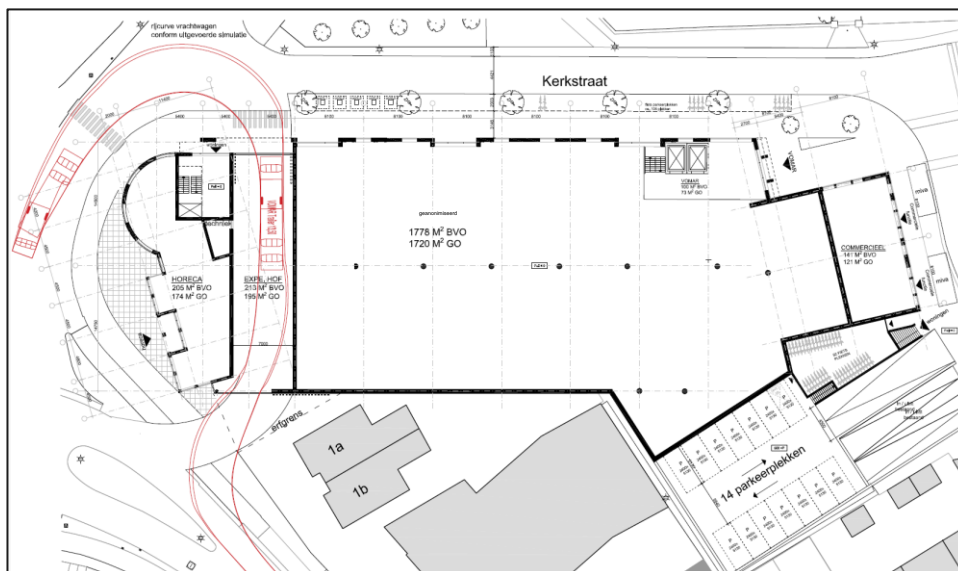
Opdrachtgever Hoorne Vastgoedontwikkeling B.V.
Datum 16 april 2024
Auteur geanonimiseerd
Kenmerk 017700.20240416.N1.01
Pagina 1/15

Laden en lossen geanonimiseerd supermarkt Kerkstraat Huizen

1. Inleiding

Hoorne Vastgoedontwikkeling B.V. is voornemens een nieuwe supermarkt voor geanonimiseerd (1.778 m² bvo), 34 woningen/appartementen en 104 (ondergrondse) parkeerplaatsen te realiseren aan de Kerkstraat in Huizen.

Voor de supermarkt is een inpandige laad- en losstraat voorzien, welke bereikt wordt vanuit zuidelijke richting (via de Ceintuurbaan). Hoorne Vastgoedontwikkeling B.V. is met de gemeente overeengekomen dat de expeditie van de supermarkt gebeurt met een LZV wagen van maximaal 12,65 meter. De vrachtwagen verlaat de inpandige laad- en losstraat aan de zijde van de Kerkstraat (zie figuur 1.1).



Figuur 1.1: Route van de vrachtwagen van geanonimiseerd

De wijze van expeditie supermarkt is een punt van discussie tussen Hoorne Vastgoedontwikkeling B.V. en de gemeente Huizen. De gemeente wil dat de toekomstige supermarkt expedieert op de bestaande laad- en loshaven aan de Keucheniusstraat (zie figuur 1.2).



Figuur 1.2: Bestaande laad- en loszone aan de Keucheniusstraat (bron: Google)

Hoorne Vastgoedontwikkeling B.V. heeft Goudappel B.V. gevraagd om beide expeditievarianten in beeld te brengen en een advies uit te brengen.

2. Analyse

Uit de 'Rapportage rijcurvesimulaties ^{geanonimiseerd} _{gepubliceerd} Huizen' van Evofendex (zie bijlage 1) en ook de eerdere rapportage van Goudappel uit 2019 blijkt dat de manoeuvre, met inachtneming van enkele kleine aandachtspunten aan het ontwerp, op een acceptabele

wijze afgewikkeld kan worden. Evofendex is een kennisknooppunt voor handel en logistiek en heeft veel expertise op het gebied van expeditie van onder meer supermarkten.

De politie geeft in haar advies met kenmerk 'DROS-VB-20240408 geanonimiseerd' het volgende aan: 'Zoals in het eerdergenoemde politieadvies vermeld veroorzaakt de inpandige variant onnatuurlijke en onvoorspelbare verkeersbewegingen. Het invoeren van eenrichtingsverkeer zal ten opzichte van deze variant weinig toevoegen aan de verkeersveiligheid ten aanzien langzaam verkeer zoals fietsers, bromfietsers en voetgangers zich in twee richtingen blijven bewegen. Hierdoor blijft het verkeersgevaar voor deze groepen verkeersdeelnemers aanwezig. Derhalve adviseert de politie **negatief** op de genoemde varianten van het inpandig laden/lossen.'

De volgende opmerkingen/kanttekeningen maken wij bij dit advies van de politie:

- Fietsers op de Ceintuurbaan, in de richting van het Prins Bernhardplein, rijden in één richting (niet in twee richtingen!) langs de rijbaan op een vrijliggend fietspad. Het fietsverkeer in zuidelijke richting vanaf het Prins Bernhardplein heeft een eigen fietspad aan de westzijde van de Ceintuurbaan.
- Bromfietsers maken geen gebruik van dit fietspad, aangezien het gaat om een verplicht fietspad (geen (brom-) fietspad). De bromfiets zit dus op de rijbaan en speelt dus geen rol in de analyse.
- Voetgangers lopen wel in twee richtingen over het voetpad langs de rijbaan.
- De vrachtwagen maakt bij aankomst een beweging rechtsaf en zal dit met knipperlicht aangeven. Voetgangers en fietsers zien dan dat er een manoeuvre rechtsaf plaatsvindt. Van een onverwachte beweging is daarmee geen sprake.

Opgemerkt wordt dat de aankomende vrachtwagen op de Ceintuurbaan vanaf de kruising met de Engweg langs het fietspad en het voetpad rijdt, zodat de chauffeur al geruime tijd voldoende zicht heeft op de langzaam verkeersdeelnemers, welke op het moment van aankomst gebruik maken van de route.

Het vertrek loopt via het Prins Bernhardplein. Er is een voetgangersoversteekplaats ('zebrapad') voorzien bij de uitgang van de expeditie. Voetgangers hebben daarmee voorrang op een vertrekkende (langzaam rijdende) vrachtwagen. De voetgangersoversteekplaats is voorzien aan de zijde van de Kerkstraat, zodat de vertrekkende vrachtwagen naar buiten kan rijden en daarmee voldoende zicht heeft op kruisende (langzaam) verkeersdeelnemers.

Uit het rapport van Evofendex blijkt dat er voldoende manoeuvreerruimte is voor de vrachtwagen op het Prins Bernhardplein.

Goudappel concludeert, net als Evofendex, dat er sprake is van een acceptabele route naar de inpandige expeditie van de geanonimiseerd supermarkt.

De inpandige expeditie van de supermarkt maakt het bovendien mogelijk om de goederen op de juiste plaats in de supermarkt te laden en te lossen en te stallen in het magazijn (ook gelegen aan de westzijde van het gebouw). De voorgestelde inpandige laad- en losroute leidt er bovendien toe dat het vrachtverkeer van geanonimiseerd niet door het centrum / het verblijfsgebied hoeft te rijden, maar direct ontsloten kan worden via de Ceintuurbaan. Dit voorkomt hinder voor omwonenden en winkelbezoekers. Bovendien sluit het aan bij de gemeentelijke visie om het gemotoriseerd verkeer zoveel mogelijk via de hoofdwegenstructuur te geleiden.

Gebruik maken van de bestaande expeditiestrook aan de Keucheniusstraat leidt tot een onwenselijke situatie:

- De expeditie vindt dan plaats aan de zijde van de hoofdingang van de supermarkt (de oostzijde van het gebouw). Het magazijn zit echter aan de westzijde van het gebouw. Het is onveilig dat laad- en losstromen en winkelbezoekers gemengd worden, zowel in het gebouw (via de hoofdingang van de supermarkt) als op straat (langs het gebouw aan de Kerkstraat).
- De afstand tussen laad- en loszone en magazijn neemt toe, waardoor de expeditietijd ook toeneemt. Dit leidt tot meer hinder voor de omgeving.

3. Conclusie

Goudappel concludeert, net als Evofendex, dat er sprake is van een acceptabele route naar de inpandige expeditie van geanonimiseerd supermarkt.

De alternatieve laad- en losplaats aan de Keucheniusstraat leidt tot een onveilige situatie, omdat laden en lossen gecombineerd wordt met consumentenstromen in en rondom de supermarkt. Bovendien ontstaat er een vrachtwagenroute door het centrum, waardoor er sprake is van een toename van hinder voor omwonenden en bezoekers.

Bijlage 1 Rapport Evofenedex



Rapportage

rijcurvesimulaties

geanoniseerd

Huizen

**In opdracht van Hoorne Vastgoed
ontwikkeling**

geanoniseerd





Inhoud

1. Aanleiding	3
2. Verstrekte gegevens	4
3. Simulaties	5
3.1 Aankomst LZV	5
3.2 Aankomst Bakwagen	6
3.3 Vertrek LZV	7
3.4 Vertrek Bakwagen	8
4. Conclusies en aanbevelingen	10
Conclusies	10
Aanbevelingen	10

In opdracht van: geanonimiseerd B.V.
Uitgebracht door evofenedex
Zoetermeer, 4 januari 2023 / B24-24
geanonimiseerd

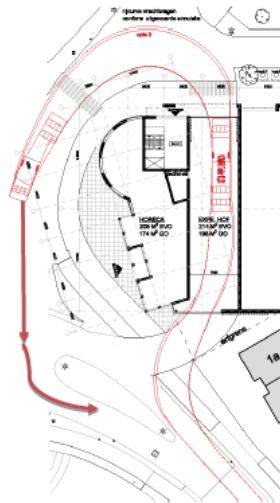


Signalrood 60, 2718 5G Zoetermeer, Postbus 350, 2700 AJ Zoetermeer
079 3467 346, info@evofenedex.nl, www.evofenedex.nl



1. Aanleiding

Hoorne Vastgoed Ontwikkeling heeft namens geanonimiseerd B.V. (vanaf nu geanonimiseerd genoemd) aan evofenedex gevraagd om rijcurvesimulaties van de aankomende en vertrekkende bewegingen te maken ten behoeve van het geanonimiseerd te Huizen aan de Kerkstraat volgens onderstaande afbeelding.



De combinatie komt vanuit zuidoostelijke richting aangereden op het Prins Bernhardplein. Wanneer de combinatie aankomt bij het gebouw wordt een bocht naar rechts gemaakt richting de inpandige laad- en loszone.

Na het laden en lossen rijdt de combinatie vooruit weg en maakt een bocht naar links de Kerkstraat op om vervolgens direct de Havenstraat op te gaan. Aan het einde van de Havenstraat maakt de combinatie weer een bocht naar links om de weg in zuidoostelijke richting op het Prins Bernhardplein te vervolgen.

De simulaties worden uitgevoerd met een LZV, type B (losse combinatie), en een bakwagen.





Er is niet gekeken naar eventuele hoogteverschillen.

Rijcurvesimulaties zijn digitale simulaties uitgevoerd met professionele software die de werkelijkheid benaderen. Uiteindelijk zijn de rijvaardigheid en inzicht van de chauffeurs van doorslaggevend belang.

2. Verstreckte gegevens

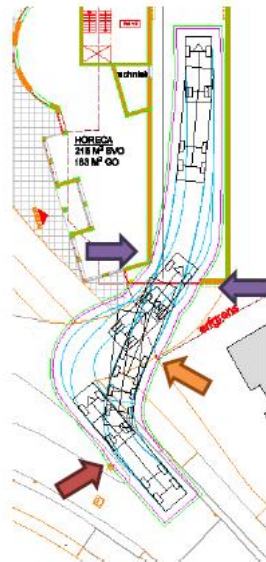
Door ^{geanoniseerd} zijn aan evofenedex de digitale tekeningen van het Vomar filiaal en van de lokale infrastructuur te Huizen aan de Kerkstraat ter beschikking gesteld.



3. Simulaties

3.1 Aankomst LZV

Het voertuig komt aangereden vanuit zuidoostelijke richting op het Prins Bernhardplein en maakt een bocht naar rechts richting het inspannende laad- en loshof.



De aanrijroute is redelijk smal. Daarom worden ten opzichte van de wegafscheiding de veiligheidsmarges van 0,75 meter en 1,00 meter niet gehaald (zie rode pijl).

In deze simulatie neemt de combinatie de bocht naar rechts op het laatste moment. Op deze manier hoeft de erfgrens niet te worden overschreden. De combinatie gaat niet over de erfgrens heen, maar de veiligheidsmarge van 1,00 meter wordt niet gehaald ten opzichte van de erfgrens (zie oranje pijl). De veiligheidsmarge van 0,75 meter wordt wel gehaald.

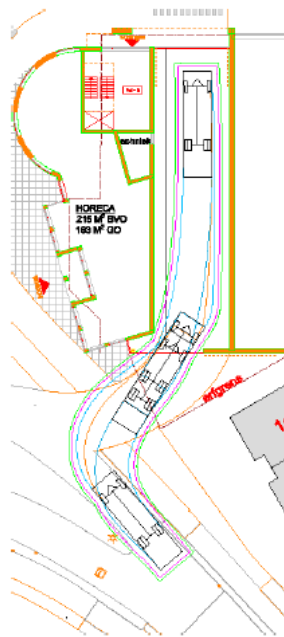
De ingang van het laad- en loshof is aan de smalle kant. Ten opzichte van de rechterraand worden de veiligheidsmarges van 0,75 meter en 1,00 meter niet gehaald. Bij de hoek van de linkerwand geldt hetzelfde (zie paarse pijlen).



Deze manoeuvre is niet heel standaard voor chauffeurs. Het is een aparte bocht om te maken. Voor chauffeurs die voor het eerst op deze route rijden zou het handig zijn om die van te voren te instrueren. Omdat de bocht ook zo scherp is, zal dit ook extra stress voor het wegdek opleveren. Het is ook geadviseerd om hier (in de toekomst) rekening mee te houden.

3.2 Aankomst Bakwagen

De bakwagen rijdt dezelfde route als de LZV. Aanrijden vanuit zuidoostelijke richting op het Prins Bernhardplein en dan een bocht naar rechts richting het inpandige laad- en loshof.

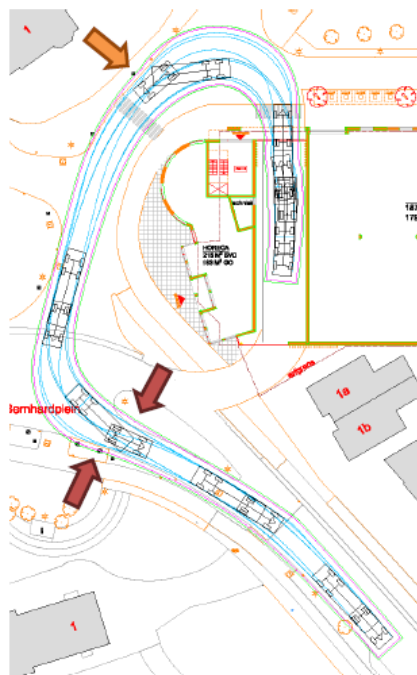


De bakwagen van 9,80 meter heeft geen probleem om deze manoeuvre uit te voeren. Tijdens de gehele manoeuvre worden de veiligheidsmarges van 0,75 meter en 1,00 meter gehaald.



3.3 Vertrek LZV

Na het laden en lossen rijdt de combinatie vooruit weg uit het laad- en loshof en maakt direct een bocht naar links de Kerkstraat op. Vervolgens gaat de combinatie direct de Havenstraat in om direct weer een bocht naar links het Prins Bernhardplein op om de weg in zuidoostelijke richting te vervolgen.



Bij het vertrek is er voldoende ruimte om voor de combinatie om weg te rijden. Ten opzichte van de deuropening worden de veiligheidsmarges van 0,75 meter en 1,00 meter gehaald.

Bij het maken van de eerste bocht heeft de combinatie net voldoende ruimte om de bocht te maken. De combinatie gaat daar net niet over de rand van het trottoir heen (zie oranje pijl). De veiligheidsmarges van 0,75 meter en 1,00 meter worden niet gehaald. Op dit gedeelte

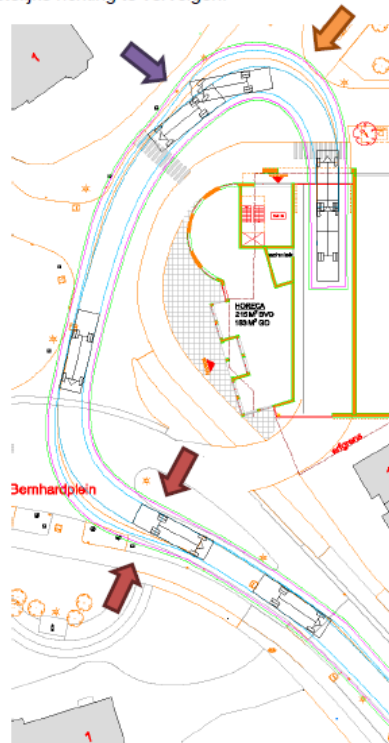


van de weg is er ook geen ruimte voor een eventuele tegenligger. De chauffeur zal goed moeten opletten of er geen tegenliggers aankomen.

Wanneer de combinatie de bocht naar links richting het Prins Bernhardplein maakt, is het weggedeelte waar de combinatie op terecht komt erg smal. Hierdoor worden bij de rode pijlen de veiligheidsmarges van 0,75 meter en 1,00 ten opzicht meter niet gehaald.

3.4 Vertrek Bakwagen

Ook hier rijdt de bakwagen dezelfde route als LZV. Vooruit wegrijden uit het laad- en loshof en direct een bocht naar links maken de Kerkstraat op. Vervolgens direct de Havenstraat in om direct weer een bocht naar links te maken het Prins Bernhardplein op om de weg in zuidoostelijke richting te vervolgen.



Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS

evofenedex

Ook bij het vertrek van de bakwagen is er voldoende ruimte om voor de combinatie om weg te rijden. Ten opzichte van de deuropening worden de veiligheidsmarges van 0,75 meter en 1,00 meter gehaald.

Bij de eerste bocht naar links worden op twee plekken de veiligheidsmarges van 0,75 meter en 1,00 meter niet gehaald. Dit gebeurt bij de oranje pijl en de paarse pijl. Als de bakwagen op deze de bocht maakt is er het meeste ruimte voor eventuele tegenliggers en is er het minste stress voor het wegdek. De bakwagen blijft wel altijd op het wegdek.

Ten slotte de bocht naar links richting het Prins Bernhardplein. Het weggedeelte waar de combinatie op terecht komt is erg smal. Hierdoor worden bij de rode pijlen de veiligheidsmarges van 0,75 meter en 1,00 ten opzicht meter niet gehaald.



Signaalrood 60, 2718 SG Zoetermeer, Postbus 350, 2700 AJ Zoetermeer
079 3467 346, info@evofenedex.nl, www.evofenedex.nl

4. Conclusies en aanbevelingen

Conclusies

Het bevoorraden van het ^{geïntegreerd} filiaal aan de Kerkstraat in Huizen met een LZV type B (afgekoppeld) is op dit moment goed mogelijk. Er zijn wel een aantal punten waarop moet worden gelet. Datzelfde geldt voor het bevoorraden van het ^{geïntegreerd} filiaal met een bakwagen.

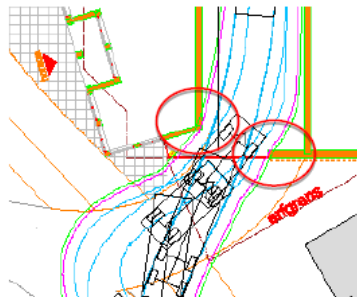
Een punt van aandacht is de ingang van het laad- en loshof. Bij de LZV wordt de veiligheidsmarge van 1,00 meter niet gehaald. De veiligheidsmarge van 0,75 meter wordt wel gehaald. De bakwagen heeft wel voldoende ruimte bij de ingang.

Op dit moment is er net genoeg ruimte in de bocht van de Kerkstraat naar de Havenstraat. De combinatie rijdt daar net niet over het trottoir en de veiligheidsmarges van 0,75 meter en 1,00 meter worden niet gehaald.

Ten slotte is er nog een punt waar de voertuigen wel passen, maar dat de veiligheidsmarge van 1,00 meter niet wordt gehaald. Dat is op het Prins Bernhardplein is ten opzichte van de wegafscheiding.

Aanbevelingen

evofenedex raadt ^{geïntegreerd} aan om rekening te houden met de deuropening van de uitgang van het laad- en loshof.





Verder raadt evofenedex aan om de bocht van de Kerkstraat naar de Havenstraat te verruimen.



Tenslotte raadt evofenedex aan om de wegafscheiding te verkleinen.

