

# Verkeersplan Den Hoorn



Registratienummer : 2016-40794 / 16Z.005496  
Onderwerp : Verkeersplan Den Hoorn  
Datum : 22 december 2016  
Status : Definitief



# Inhoud

<b>1. Inleiding</b>	<b>4</b>
<b>A. VERKEER</b>	<b>6</b>
<b>2. Context en Historie</b>	<b>7</b>
2.1 Eerder verkeersonderzoek	7
2.2 Actieplan Lokale Aanpak Veilig fietsen	8
2.3 Verkeersplan centrum Den Hoorn (2015)	8
2.4 Second opinion door Mobycon	8
<b>3. Ontwikkelingen in Den Hoorn</b>	<b>9</b>
3.1 Den Hoorn Algemeen	9
3.2 Ontwikkeling verkeersstructuur	10
3.3 Centrum Den Hoorn	10
3.4 Zuidhoornseweg	10
3.5 Harnaschpolder	11
3.6 A4-passage	11
3.7 Verdere plannen in de omgeving	12
<b>4. Verkeersonderzoeken</b>	<b>13</b>
4.1 Tellingen Motorvoertuigen	13
4.2 Fietstellingen	13
4.3 V85 Snelheden	14
4.4 Resultaten onderzoeken verkeersveiligheid voor fietsers	14
<b>5. Bevindingen werkgroep verkeer</b>	<b>16</b>
<b>6. Toekomstige verkeerssituatie (2030)</b>	<b>18</b>
6.1 Verkeerseffecten centrumontwikkeling	18
6.2 Ontwikkeling verkeersveiligheid	19
6.3 Voorstel Verkeersstructuur: <i>Totaalvisie verkeer Den Hoorn</i>	21
6.4 Verkeerseffecten: <i>Totaalvisie verkeer Den Hoorn</i>	22
6.5 Analyse <i>Totaalvisie verkeer Den Hoorn</i>	23
<b>7. Maatregelen en oplossingen</b>	<b>25</b>
7.1 Voorstellen werkgroep verkeer	25
7.2 Bereikbaarheid	27
7.3 Verkeersveiligheid	27
7.4 Planning uitvoering maatregelen	30
<b>8. Conclusies en Aanbevelingen</b>	<b>31</b>
8.1 Conclusies	31
8.2 Aanbevelingen	31
<b>B. PARKEREN</b>	<b>32</b>
<b>9. Bestaande parkeersituatie</b>	<b>33</b>
9.1 Acceptabele loopafstanden	33
9.2 Algemeen beeld centrumgebied	33
9.3 Specifiek beeld centrum Den Hoorn	34
9.4 Het verdwijnen van parkeergelegenheid	35
9.5 Het parkeren op 2 tijdelijke parkeerterreinen	35

<b>10. Parkeren nieuwe ontwikkelingen.....</b>	<b>37</b>
10.1 Juridische achtergrond: Bouwverordening.....	37
10.2 Centrum Den Hoorn: autoparkeren.....	38
10.3 Centrum Den Hoorn: fietsparkeren.....	39
10.4 Julianahof.....	39
<b>11. Extra parkeerlocaties en andere oplossingen.....</b>	<b>40</b>
11.1 Inleiding.....	40
11.2 In de Openbare ruimte.....	40
11.3 Zoekgebied overige locaties.....	40
11.4 Overzicht bestaande zoeklocaties parkeren.....	41
<b>12. Overige oplossingen.....</b>	<b>42</b>
12.1 Blauwe zone centrum Den Hoorn.....	42
12.2 Nieuwe looproutes.....	42
12.3 Instellen parkeerring.....	42
<b>13. Conclusies en aanbevelingen.....</b>	<b>44</b>
13.1 Conclusies.....	44
13.2 Aanbevelingen.....	44
<b>C. BIJLAGEN.....</b>	<b>46</b>

# 1. Inleiding

Al vanaf het allereerste begin is duidelijk geweest dat het verkeer een belangrijk onderwerp was bij de plannen om het centrum van Den Hoorn verder te ontwikkelen. In 2016 is een nieuw bestemmingsplan opgesteld voor de ontwikkelingen in het centrum Den Hoorn. Onderdeel van het bestemmingsplan betrof het verkeersplan Den Hoorn, in 2015 opgesteld door adviesbureau Goudappel Coffeng. Dit verkeersplan heeft in de zomer 2015 ter inzage gelegen voor zienswijzen.

Bij de beantwoording van de zienswijzen heeft er een 2nd opinion van het verkeersplan plaatsgevonden door adviesbureau Mobycon. Op basis van de conclusies en aanbevelingen van Mobycon en de binnengekomen zienswijzen is het verkeersplan aangepast en aangescherpt in deze Notitie Verkeer centrum Den Hoorn. De bevindingen zijn op 6 december 2016 tijdens de raadsinformatieavond gepresenteerd.

De belangrijke thema's op het gebied van verkeer zijn:

- Bereikbaarheid
- Verkeersveiligheid
- Parkeren

Dit verkeersplan bestaat uit twee delen. Deel A gaat in op **verkeer**, verkeersveiligheid en bereikbaarheid. Deel B is geheel gewijd aan **parkeren**. Deze thema's hebben weliswaar onderling raakvlakken, maar de scope van beide thema's verschilt. Het thema verkeer beslaat een groter gebied rondom Den Hoorn, terwijl het deel parkeren specifiek over het centrum van Den Hoorn gaat. Om deze reden zijn beide thema's in dit plan losgekoppeld.

Het college heeft met dit verkeersplan tot doel om van de kern Den Hoorn een aantrekkelijk woongebied te maken met goede voorzieningen. Het nieuwe centrum van Den Hoorn wordt zo aantrekkelijk mogelijk gemaakt door bij de inrichting van de openbare ruimte de aandacht te vestigen op langzame vervoerwijzen: Fietsen en Lopen. Dit kan ook, want met een hemelsbrede afstand van maximaal 1 kilometer zijn de afstanden naar het centrum klein te noemen.

Het centrum wordt geen gesloten gebied worden voor het autoverkeer, maar door het bevorderen van de routes om het centrum heen wordt het in veel straten rustiger dan nu het geval is.

## Deel A: Verkeer

Deel A Verkeer gaat vooral over het rijdende verkeer en de gevolgen voor de verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid. Dit waren direct al belangrijke thema's bij de bekendmaking van de plannen voor de centrumontwikkelingen. Er zijn bij alle betrokken partijen zorgen over de mogelijke toename van verkeer in relatie tot de verkeersveiligheid en de leefbaarheid. De winkeliers willen daarnaast bereikbaar zijn en blijven voor klanten en leveranciers.

De centrale vragen in deel A van het verkeersplan zijn:

Is er op de genoemde aspecten een probleem? Betekenen deze problemen een knelpunt voor ontwikkelingen in het centrum van Den Hoorn? Op welke wijze kunnen deze eventuele problemen worden opgelost?

Het doel van deze notitie is om te komen tot een gedragen beeld van de verkeerssituatie in het centrum van Den Hoorn en op elk van de deelaspecten, in geval van problemen, oplossingen aan te dragen.

De centrumontwikkeling in Den Hoorn staat niet op zichzelf, maar is onderdeel van een geheel aan ontwikkelingen die in en om Den Hoorn plaatsvinden. Al deze ontwikkelingen hebben invloed op de verkeerssituatie in Den Hoorn. Dit verkeersplan gaat eerst in op de historie van de centrumontwikkeling en het participatietraject. Het plan zoomt daarna uit met een beschrijving van de belangrijkste infrastructuurprojecten en gebiedsontwikkelingen in en om Den Hoorn.

Vervolgens brengen we de huidige verkeerssituatie in kaart met de resultaten van de diverse verkeersonderzoeken en verkeerstellingen waarvan de laatste in november/december 2016 hebben plaatsgevonden om de verkeerseffecten van de afsluiting van de Kristalweg te kunnen bepalen. Hierna zoomen we in op de centrumontwikkeling en de belangrijkste knelpunten. In de laatste hoofdstukken gaat het verkeersplan eerst in op de verkeersstructuur zoals deze in samenwerking met de werkgroep verkeer is opgesteld als basis voor de toekomstige verkeerssituatie en oplossingen. Daarna stellen we maatregelen voor om de resterende knelpunten in Den Hoorn en op te lossen. Deel A van het van het verkeersplan wordt afgesloten met de conclusies en aanbevelingen.

#### Deel B: Parkeren

Omwonenden ervaren op dit moment niet alleen parkeerdruk in de omgeving, maar ook hinder als gevolg van de verkeersbewegingen. Hierdoor neemt de omgevingskwaliteit af. Een veelgemaakte opmerking is dat met de geplande ontwikkelingen en de wijze waarop het parkeren wordt opgelost, de problemen alleen maar zullen toenemen.

Het is van groot belang om onderscheid te maken tussen de volgende deelaspecten:

- a. Het parkeren direct ten behoeve van nieuwe ontwikkelingen in het centrum van Den Hoorn
- b. De bestaande/autonome parkeervraag vanuit de omgeving van het centrum
- c. Het verdwijnen van parkeergelegenheid als gevolg van herinrichtingen
- d. Het parkeren op de twee tijdelijke parkeerterreinen aan de Hof van Delftstraat en de Dijkshoornseweg

De centrale vragen in deel B van het verkeersplan zijn:

Is er op de bovengenoemde deelaspecten een probleem? Betekenen deze problemen een knelpunt voor ontwikkelingen in het centrum van Den Hoorn? Op welke wijze kunnen deze eventuele problemen worden opgelost?

Het doel van deze notitie is om te komen tot een gedragen beeld van de parkeersituatie in het centrum van Den Hoorn en op elk van de deelaspecten, in geval van problemen, oplossingen aan te dragen.

In dit deel wordt eerst ingegaan op de bestaande parkeersituatie in het centrum van Den Hoorn. Vervolgens bekijken we de centrumontwikkelingen en de gevolgen voor het parkeren. Tot slot stelt het verkeersplan maatregelen voor om de parkeersituatie in het centrum van Den Hoorn te verbeteren. Deel B van het van het verkeersplan wordt afgesloten met de conclusies en aanbevelingen.

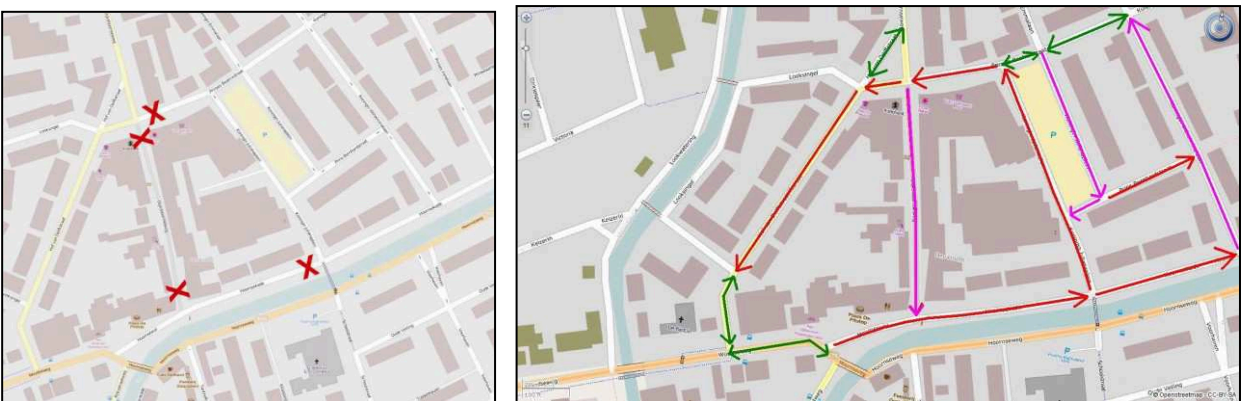
# **A. VERKEER**

## 2. Context en Historie

Niet alleen in Den Hoorn, ook daarbuiten vinden grote verkeerskundige veranderingen plaats. Zo is eind 2015 de A4 Delft-Schiedam in gebruik genomen en is de aanleg van de Zuidhoornseweg inmiddels gestart. Dit zorgt naar verwachting voor minder doorgaand verkeer vanaf Delft door Den Hoorn. Den Hoorn ligt in de drukke zuidvleugel van de Randstad. Een motto dat terugkomt in bijvoorbeeld de Structuurvisie Midden-Delfland 2025 is 'behoud door ontwikkeling'. Het is aan de ene kant belangrijk om het vele verkeer te beteugelen om zo een rustig karakter te behouden in de dorpskern. Aan de andere kant biedt de nabijheid van Delft, Den Haag en Rotterdam mogelijkheden voor ontwikkeling. Deze tweedeling is zowel in regionale plannen als in een lokaal plan zoals de Ontwikkelvisie centrum Den Hoorn (nog vast te stellen) terug te zien. Belangrijk is om de bewoners en ondernemers van Den Hoorn hierbij te betrekken. Enkele jaren geleden is daarom een proces gestart met de klankbordgroep centrum Den Hoorn om de voorgenomen plannen te toetsen. De werkgroep verkeer Den Hoorn, die hieruit is voortgekomen, heeft aangegeven een verkeersstructuur opgesteld die tegemoet komt aan de belangen van betrokken inwoners en ondernemers. Ook heeft zij knelpunten aangegeven omtrent bereikbaarheid en veiligheid. Deze verkeersstructuur en knelpunten zijn in de hoofdstukken 5 en 6 van dit verkeersplan verder uitgewerkt.

### 2.1 Eerder verkeersonderzoek

Om de verkeersafwikkeling van Den Hoorn te bepalen zijn in de afgelopen jaren verschillende studies gedaan. In 2011 en 2012 zijn manieren onderzocht om doorgaand verkeer en sluijverkeer door het centrum te verminderen door middel van het aanbrengen van één of meerdere knippen en het instellen van eenrichtingverkeer. Op deze manier zou het centrum minder toegankelijk worden voor autoverkeer. Ook is onderzocht in hoeverre eenrichtingverkeer hieraan een bijdrage zou kunnen leveren. De studie uit 2011 zag hiervoor twee kansrijke manieren, te zien in de onderstaande figuur.



*Figuur 2.1 Eerder onderzochte verkeersoplossingen*

In 2012 is onderzocht wat het knippen van de Dijkshoornseweg (op verschillende manieren) zou betekenen voor de verkeersintensiteiten van het centrum. De voordelen zijn evident: een betere verblijfskwaliteit voor het centrum en meer fietsveiligheid. Deze varianten hebben echter ook nadelige effecten, met name voor de bereikbaarheid van het centrum voor bevoorradingsverkeer en de verkeersdrukke op verschillende straten rond het centrum waaronder de Voordijkshoorn en de Hoornsekade. Gezamenlijk werd geconcludeerd dat de nadelige gevolgen van een autovrij centrum te groot waren. Er is besloten om door te gaan met een autoluwe inrichting van het centrum. Hierbij wordt het autoverkeer door het centrum weliswaar niet verboden, maar zoveel mogelijk ontmoedigd door een vriendelijke inrichting voor het langzame verkeer.

## **2.2 Actieplan Lokale Aanpak Veilig fietsen**

Fietsen is gezond en een snelle en goedkope wijze van vervoer, het gebruik van de fiets neemt nog jaarlijks toe. Dat heeft ook een keerzijde: fietsers zijn vaak onbeschermd en mengen zich op veel plaatsen met het snellere verkeer. In 2015 raakten in Nederland ruim 13.000 fietsers ernstig gewond en kwamen 185 fietsers te overlijden (bijna 1/3 van het totaal aantal verkeersdoden). Het aantal doden en gewonden stijgt weer sinds het einde van de economische crisis in 2012. Mede hierom heeft de VNG samen met het ministerie van I&M en het Fietsberaad een Modelaanpak Veilig fietsen opgesteld. De modelaanpak geeft gemeenten handvatten voor het opstellen of versterken van een lokale aanpak.

De Modelaanpak bestaat uit een rapport waarin stap voor stap de aanpak wordt doorlopen hoe de lokale aanpak effectief kan worden opgesteld of versterkt en een bijlage met achtergrondinformatie, samenwerkingspartners en mogelijke maatregelen.

Conform deze modelaanpak heeft de gemeente in 2016 gewerkt aan een actieplan Lokale aanpak Veilig fietsen. Het actieplan is in nauw overleg met de fietsersbond, afdeling Delft, opgesteld. Dit actieplan maakt de fietsveiligheidsknelpunten in Midden-Delfland zowel subjectief als objectief inzichtelijk en geeft aanbevelingen voor verbetering van deze fietsveiligheidsknelpunten. Het actieplan zal in het eerste kwartaal van 2017 aan de raad ter vaststelling worden aangeboden.

## **2.3 Verkeersplan centrum Den Hoorn (2015)**

Onderzoeksbureau Goudappel Coffeng heeft in 2015 de effecten van de ontwikkelingen in Den Hoorn doorgerekend in het Verkeersplan Den Hoorn. Dit verkeersplan was van belang om de waarde van de opgestelde plannen te onderbouwen en knelpunten op waarde te schatten. Het verkeersplan van Goudappel was bedoeld om de verkeersparagraaf in de ruimtelijke onderbouwing voor verschillende (toekomstige) bestemmingsplannen in en om het centrum van Den Hoorn te kunnen onderbouwen. Bij de behandeling van het verkeersplan in de gemeenteraad van mei 2015 gaf de gemeenteraad opdracht om dit rapport door een ander adviesbureau te laten onderzoeken, verder uit te werken met oplossingen en verder te werken aan draagvlak.

## **2.4 Second opinion door Mobycon**

Na de vrijgave van het ontwerp-bestemmingsplan centrum Den Hoorn in september 2016 is adviesbureau Mobycon verzocht om het verkeersplan uit 2015 te analyseren. Zij hebben vooral gekeken naar de aspecten bereikbaarheid, verkeersveiligheid en parkeren. De bevindingen van Mobycon zijn aan dit verkeersplan toegevoegd.



## 3. Ontwikkelingen in Den Hoorn

### 3.1 Den Hoorn Algemeen

Den Hoorn is een dynamisch dorp midden in het stedelijke gebied tussen Delft, Rijswijk, Den Haag en Wateringen. Een gebied dat in de komende jaren nog verder verstedelijkt. De dynamiek vindt niet alleen plaats binnen onze gemeentegrenzen waar bedrijventerrein de Harnaschpolder verder ontwikkeld wordt en Lookwest zijn voltooiing nadert. Ook buiten de gemeentegrenzen wordt veel gebouwd in onder andere Rijswijk-Buiten en Delft-Harnaschpolder.

Van de drie dorpen in Midden-Delfland heeft Den Hoorn in de afgelopen decennia de sterkste groei doorgemaakt. De ligging nabij Delft heeft tot gevolg gehad dat het dorp, met name in de periode tussen 1950 en 1970 en vanaf 1990, flink gegroeid is. Het dorp telt inmiddels zo'n 6500 inwoners en met de huidige ontwikkelingen zal het inwonertal in 2019 rond de 8000 inwoners liggen. *(Structuurvisie Midden-Delfland 2025)*

De sterke groei draagt bij aan het in stand houden en ontwikkelen van een relatief hoog voorzieningenniveau, ondanks de nabijheid van de stad Delft. De ontwikkelingen in het centrum van Den Hoorn kunnen niet los gezien worden van de genoemde ontwikkelingen.



*Figuur 3.1 Structuur Den Hoorn 2025 (Structuurvisie Midden-Delfland 2025)*

### 3.2 Ontwikkeling verkeersstructuur

Van oudsher leunt de ontsluiting van Den Hoorn op de historische straten en wegen door het dorp, zoals de Dijkshoornseweg, Hoornsekade en Woudseweg. De wijken die er na de oorlog zijn bijgebouwd ontsluiten grotendeels nog steeds via deze historische structuur.



Figuur 3.2 Ontwikkeling verkeersstructuur Den Hoorn (1925, 1990, 2012)

Tot het gereedkomen van de A4 Rijswijk-Delft in 1998 functioneerden de Dijkshoornseweg en de Sionsweg als belangrijke noord-zuidroute tussen Westland en Den Haag ten westen van Delft. In 1996 reden er nog ruim 4000 voertuigen per etmaal door de Hof van Delfstraat. Na het openstellen van de A4 Rijswijk-Delft zakte dit tot ongeveer 2300 voertuigen per etmaal.

Bij alle nieuwe ontwikkelingen is een nieuwe ontsluitingsstructuur ontworpen die op dit moment in aanleg is. Er komt veel nieuwe infrastructuur bij en bestaande verbindingen worden uitgebreid. Dit heeft grote gevolgen voor de ontsluiting van Den Hoorn in de komende jaren. In 2011 is de Harnaschdreef gereed gekomen als eerste deel van de nieuwe wegenstructuur, waarmee Lookwest en de Harnaschpolder aan de westzijde van Den Hoorn zijn ontsloten. Op dit moment is de Zuidhoornseweg in aanleg. Dit is een van de meest ingrijpende infrastructurele wijzigingen in Den Hoorn. Als gevolg hiervan neemt de hoeveelheid verkeer op de Woudseweg en de Hoornseweg af, waardoor deze wegen verder afgewaardeerd kunnen worden.

### 3.3 Centrum Den Hoorn

In 2016 is een gewijzigd bestemmingsplan voor het centrum van Den Hoorn in procedure gebracht: het Centrumplan Den Hoorn. De kern van dit plan is de realisatie van een (tweede) supermarkt, een kleine detailhandelsvoorziening, 9 appartementen, 13 grondgebonden woningen en parkeervoorzieningen alsmede de herontwikkeling van een gedeelte van het openbaar gebied rondom de locatie.

Binnen het plangebied is momenteel één supermarkt (Plus) gevestigd: aan de Prinses Beatrixstraat. Het bestaande bestemmingsplan van het centrum van Den Hoorn geeft geen ruimte voor extra detailhandel. In december 2013 is het plan voor een nieuwe supermarkt (de Jumbo) gepresenteerd aan de raad en gegund aan Waaijer Projectrealisatie.

### 3.4 Zuidhoornseweg

In de huidige situatie wordt de Woudseweg gebruikt als doorgaande route tussen A4 afrit 13 en het centrum van Delft. De Woudseweg loopt dwars door de kern van Den Hoorn. De Zuidhoornseweg is een nieuwe wegverbinding tussen de A4 en het centrum van Delft ten zuiden van Den Hoorn. Deze nieuwe verbinding ontlast de bestaande route via de Woudseweg.

In de berekeningen die ten grondslag liggen aan het bestemmingsplan voor de Zuidhoornseweg, rijden er in de toekomstige situatie nog slechts ca. 2.000 mvt/etmaal over de Woudseweg. Over de nieuwe Zuidhoornseweg gaan zo'n 20.000 mvt/etmaal rijden en over de Reinier de Graafweg zo'n 18.000 mvt/etmaal. Positief effect is de afname van verkeer op de Woudseweg. Negatief effect is de toename van verkeer op de bestaande Zuidhoornseweg en de Reinier de Graafweg. Echter, de Zuidhoornseweg en de Reinier de Graafweg worden op een verkeersveilige manier ingericht voor de afwikkeling van het verkeer en zijn daarvoor beter geschikt dan de Woudseweg.

Nadat er door verschillende partijen is verzocht om de geplande beweegbare brug over de Gaag te vervangen door vaste brug met 1,80m doorvaarthoogte, heeft nader verkeersonderzoek plaatsgevonden naar de verkeersafwikkeling op de Zuidhoornseweg bij brugopeningen. Uit dit onderzoek is gebleken dat er buiten de avondspits in het vaarseizoen geen afwikkelingsproblemen zullen ontstaan. De brug zal alleen op werkdagen tussen 16.00 en 18.00 uur gestremd zijn voor de scheepvaart.

### 3.5 Harnaschpolder

Het bedrijf Harnaschpolder ontwikkelt ca. 80 hectare bedrijfsterrein op het voormalige tuinbouwgebied in de Harnaschpolder ten westen van Den Hoorn. Onderdeel van deze ontwikkeling is de Harnaschdreef, de wegverbinding die het bedrijventerrein ontsluit richting de afritten 12 en 13 van A4. De Harnaschdreef ontsluit daarbij ook het noordelijke en westelijke deel van de dorpskern van Den Hoorn via de routes Dijkshoornseweg-Hoefslagendreef en Achterdijkshoorn-Gantel.

In een deel van de Harnaschpolder ontwikkelt gemeente Delft woningen. Deze zijn via de Kristalweg en de Van Foreestweg verbonden met de kern van de gemeente Delft. Om de leefbaarheid langs en verkeersveiligheid op de Kristalweg en Van Foreestweg te waarborgen, heeft gemeente Delft besloten om met een selectieve knip ten oosten van de Dijkshoornseweg het doorgaande verkeer tussen de A4 en het centrum van Delft tegen te gaan. De selectieve knip is alleen te passeren door ontheffinghouders uit het Delftse deel van de Harnaschpolder. Om Den Hoorn een extra ontsluiting aan de noordzijde te bieden, en daarmee niet alleen de Hof van Delftstraat maar ook de Woudselaan en de Achterdijkshoorn te ontlasten, is besloten geen knip aan te brengen in de Hoefslagendreef aan de westzijde van de Dijkshoornseweg.

### 3.6 A4-passage

In 2012 hebben alle betrokken partijen (ministerie van I&M, provincie Zuid-Holland, Stadsgewest Haaglanden en gemeente Den Haag) besloten om te kiezen voor de A4 passage en Poorten & Inprikkers als voorkeursoplossing voor het aanpakken van de verwachte verkeersproblemen in en rond Den Haag. In deze variant wordt op de A4 het doorgaande en lokale verkeer van elkaar gescheiden door een korte parallelstructuur. Daarnaast wordt de afwikkelcapaciteit van de aansluitingen vergroot met extra rijstroken, ongelijkvloerse kruisingen en betere afstelling van verkeerslichten. De realisatie begint in 2018 met de aanpak van de N211-Wippolderlaan door de provincie. Rijkswaterstaat start naar verwachting in 2023 met de verbreding van de A4 tussen Den Hoorn en Leidschendam en de aanpak van de Harnaschknoop.



Figuur 3.3 Voorkeursbeslissing MIRT Verkenning Haaglanden

### **3.7 Verdere plannen in de omgeving**

#### *N223 Duurzaam Veilig Fase 3*

Provincie Zuid-Holland is in het kader van het Wegenproject Westland gestart met de verkenning naar oplossingen om de verkeersveiligheid op de Woudseweg/N223 tussen de Noordlierweg en de aansluiting met de A4 te verbeteren. In 2016 hebben de provincie en de gemeente Midden-Delfland een gezamenlijke voorkeur uitgesproken voor de oplossing met een nieuwe turbotonde nabij de bestaande kruising met de Molenlaan. Deze oplossing wordt nu verder uitgewerkt, waarna de provincie naar verwachting in de loop van 2018 zal starten met de uitvoering.

#### *Rotterdamsebaan*

Gemeente Den Haag is gestart met de uitvoering van de Rotterdamsebaan die Knooppunt Ypenburg vanaf 2020 via een tunnel onder de Binckhorst gaat verbinden met de Haagse centrumring. Deze nieuwe verbinding maakt de centrumring beter bereikbaar en ontlast daarmee de bestaande aansluitingen richting de Haagse binnenstad.

#### *Spoorverdubbeling Rijswijk-Delft Zuid*

Bij de bouw van de spoortunnel in Delft is rekening gehouden met een toekomstige spoorverdubbeling tussen Rijswijk en Delft Zuid. Dit is nodig om in het kader van Programma Hoogfrequent Spoor met meer treinen te kunnen gaan rijden tussen Den Haag en Rotterdam. Dit geeft daarnaast extra mogelijkheden voor de verdere ontwikkeling van de bestaande stationslocaties. Het tracébesluit voor deze spoorverdubbeling is op dit moment in voorbereiding. De verwachting is dat met de hogere treinfrequentie het gebruik van de trein fors gaat toenemen, zo ook het voor- en natransport vanuit Den Hoorn met bus en de fiets.

## 4. Verkeersonderzoeken

Gemeente Midden-Delfland kent geen eigen plan voor verkeerstellingen. Er wordt enerzijds meegelift op de verschillende vaste telplannen van de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag (MRDH, voorheen Stadsgewest Haaglanden) en de provincie Zuid-Holland. Zij hebben gedurende lange periodes vaste telpunten liggen voor verschillende doeleinden, zoals de regelmatige herijking van verkeersmodellen en de monitoring van het fietsbeleid. Daarnaast telt gemeente Midden-Delfland op incidentele basis het autoverkeer binnen de kernen. Dit wordt gedaan met telslangen en de telradar van het snelheidsdisplay.

### 4.1 Tellingen Motorvoertuigen

Op verschillende momenten vanaf 2011 zijn er op meerdere locaties in Den Hoorn autotellingen uitgevoerd. Deze geven de ontwikkeling van het verkeer in Den Hoorn in de loop van de jaren goed weer. Het betreft in alle gevallen gemiddelde werkdagintensiteiten voor beide richtingen samen. Tussen haakjes staat het aantal vrachtwagenbewegingen van grote vrachtwagens met meer dan 3 assen.

Locatie	Tijdstip					
	Dec 1996	Apr 2005	Dec 2011	Juli 2013	Nov 2014	Nov/Dec 2016
Dijkshoornseweg noord	-	2449(35)	2663 (63)	-	-	3074 (43)
Dijkshoornseweg zuid	-	-	-	-	1095	986 (8)
Hof van Delftstraat	4042(55)	2692 (50)	-	2695 (62)	-	2601 (28)
Koningin Julianaplein	-	-	-	-	-	1490 (57)
Pr. Beatrixstraat	-	943	-	-	-	2005 (73)
Woudseweg	-	8030 (106)	10.343 (118)	-	10.0075 (92)	-
Achterdijkshoorn	-	-	1402 (26)	-	1152 (17)	-

Tabel 4.1 Werkdag etmaalintensiteiten motorvoertuigen (vrachtwagens)

Er kan op basis van de bovenstaande telgegevens niet worden bepaald of de totale hoeveelheid verkeer in Den Hoorn is toe- of afgenomen. Wel is duidelijk dat het verkeer in beperkte mate anders is gaan rijden. Zo rijdt het verkeer meer dan voorheen via de Dijkshoornseweg in noordelijke richting naar de Harnaschpolder. Dit kan ook omdat het ontsluitende wegennet in de Harnaschpolder voltooid is. In de Hof van Delftstraat, de Dijkshoornseweg zuid, de Woudseweg en de Achterdijkshoorn is het verkeer afgenomen. Het aantal grote vrachtwagentransporten vertoont een dalende trend. De huidige verkeersintensiteiten in Den Hoorn passen binnen de bandbreedtes die het CROW in de ASVV 2012 en de Ontwerpwijzer fiets voor elk van de wegcategory's en het gestelde gebruik heeft bepaald.

### 4.2 Fietstellingen

De fietstellingen in Den Hoorn zijn uitgevoerd door MRDH/Stadsgewest Haaglanden tijdens een langere periode. Hieruit zijn jaarwerkdaggemiddelden berekend. Er zijn in 2016 nieuwe locaties bijgekomen. De telresultaten van deze nieuwe locaties worden begin 2017 verwacht. Gemeente Midden-Delfland heeft in december 2016 een eigen fietstelling uitgevoerd op locaties in het centrum van Den Hoorn.

Locatie	2005	2012	2013	2014	2015	2016
Dijkshoornseweg noord	1672	-	-	-	-	1798
Dijkshoornseweg zuid	-	-	-	-	-	268
Koningin Julianaplein	-	-	-	-	-	2865
Pr. Beatrixstraat	172	-	-	-	-	2576
Hof van Delftstraat	97	-	-	-	-	78
Woudseweg (A4)	-	1255	1256	1207	1281	-
Schoolstraat	-	-	-	-	-	-
Hoornsekade	-	-	-	-	-	-
Noordhoornseweg	-	-	-	-	-	-

Tabel 4.2 Werkdag etmaalintensiteiten fiets

### 4.3 V85 Snelheden

Tijdens de verkeerstellingen is ook de snelheid van het autoverkeer gemeten. Voor verkeerskundigen is niet de gemiddelde snelheid maatgevend, maar de 85-percentielsnelheid: De snelheid waar 85% van het verkeer onder blijft. Als deze snelheid rond de maximum snelheid ligt, is er sprake van wenselijk verkeersgedrag. Is deze snelheid hoger, dan kan het zijn dat de weginrichting niet voldoet.

Locatie	Maximum Snelheid (km/h)	Gemeten V85-snelheid (km/h)
Dijkshoornseweg noord	30	45
Dijkshoornseweg zuid (woonerf)	15	28
Koningin Julianaplein (woonerf)	15	27
Pr. Beatrixstraat	30	26
Hof van Delftstraat	30	27
Woudseweg (A4)	50	52
Achterdijkshoorn	30	43

Tabel 4.3 85-percentielsnelheden (V85)

De Dijkshoornseweg en de Achterdijkshoorn vertonen de hoogste afwijking ten opzichte van de maximum snelheid. Ook op het Koningin Julianaplein wordt hard gereden. Het is gewenst om hier extra maatregelen te nemen.

### 4.4 Resultaten onderzoeken verkeersveiligheid voor fietsers

Op verschillende momenten (in 2010, 2011 en 2016) zijn fietsers via enquêtes gevraagd naar hun mening over de verkeerssituaties voor fietsers in Midden-Delfland. De enquêteresultaten zijn verwerkt in het actieplan Lokale aanpak Veilig fietsen. In het actieplan is een overzicht opgenomen van de ervaren knelpunten in Den Hoorn en waarom fietsers dit als knelpunt ervaren.



Figuur 4.4 Knelpunten fietsveiligheid Den Hoorn (actieplan Lokale aanpak Veilig fietsen M-D)

Locatie	Probleem
Den Hoorn A	1. Den Hoorn dorpskern: Fietsers ervaren kruispunten in deze zone als onoverzichtelijk.
Den Hoorn B	1. Fietsbrug kruising: Hoornseweg-Hoornsekade: Fietsers ervaren dit kruispunt als onoverzichtelijk.
Den Hoorn C	1. Kruispunt Hoornseweg/Hoornsekade - Rijksstraatweg: Fietsers ervaren dit kruispunt als onoverzichtelijk.
Den Hoorn D	1. Kruispunt Lotsweg - Woudseweg bij op/afrit Den Hoorn: Fietsers ervaren dit kruispunt als onoverzichtelijk.
Den Hoorn E	2. Kruispunt Dijkshoornseweg - Boomkwekerij: De kwaliteit van het wegdek kan volgens de fietsers verbeterd worden.
Den Hoorn F	2. Hoornsekade: De kwaliteit van het wegdek hier kan volgens de fietser verbeterd worden.
Den Hoorn F	4. Hoornsekade: Fietsverkeer gedeeld met snelverkeer wordt hier niet als veilig ervaren.
Den Hoorn G	4. Hoornseweg: Fietsverkeer gedeeld met snelverkeer wordt hier niet als veilig ervaren.

Tabel 4.5 Knelpunten fietsveiligheid Den Hoorn (actieplan Lokale aanpak Veilig fietsen M-D)

De resultaten van de enquêtes zijn waardevol gebleken bij de verdere uitwerking van plannen voor het verkeer in Den Hoorn. De resultaten komen, voor zover deze in of bij het centrum van Den Hoorn liggen, grotendeels overeen met de bevindingen van de werkgroep verkeer Den Hoorn.

## 5. Bevindingen werkgroep verkeer

Direct na de start van de planvorming voor het centrum Den Hoorn in 2011 is ook begonnen met het meedenktraject voor het centrum Den Hoorn. In verschillende bijeenkomsten van zowel de werkgroep verkeer als de klankbordgroep centrum Den Hoorn is nagedacht over de wensen en eisen met betrekking tot de nieuwe supermarktlocatie. De steeds terugkerende thema's in elke bijeenkomst waren verkeer en parkeren.

Verschillende belangen waren vertegenwoordigd en er is ook vanuit verschillende belangen gekeken naar bereikbaarheid, leefbaarheid, verkeersveiligheid en parkeren. Daarbij ondersteund door de verschillende onderzoeken en analyses die in die periode zijn uitgevoerd.

De werkgroep heeft een aantal knelpunten benoemd. In het verdere vervolg van dit rapport worden de effecten en mogelijke oplossingen van de volgende knelpunten onderzocht:

- De komst van de tweede supermarkt en de gevolgen voor de omgeving, bijvoorbeeld de Hof van Delftstraat. De komst van de tweede supermarkt gaat gevolgen hebben voor de inrichting van de openbare ruimte in de directe omgeving van de ontwikkeling (Hof van Delftstraat - Dijkshoornseweg). Ook gaat dit ten koste van parkeerplaatsen voor de buurt, waaronder het parkeerterrein aan de Dijkshoornseweg.
- Laden en lossen van vrachtverkeer bij de huidige supermarkt. De logistieke afhandeling van de Plus blijft een punt van aandacht. De vrachtwagens blokkeren de straat bij het laden en lossen of achteruit in rijden van het expeditiehof. Daardoor ontstaan verkeersopstoppingen. Er moeten mogelijkheden onderzocht worden om dit knelpunt op te lossen.
- Logistieke afhandeling Jumbo. Er zijn vragen of de logistieke afhandeling van de nieuwe supermarkt (Jumbo) goed gaat verlopen. De Hof van Delftstraat en Dijkshoornseweg zijn een doorgaande straten en kunnen niet steeds geblokkeerd worden door de vrachtwagens die goederen in- en uitladen.
- Drukker verkeer Dijkshoornseweg. Aangezien de nieuwe hoofdontsluitingsroute over de Dijkshoornseweg en Hoefslagendreef loopt, zijn er vragen over de gevolgen voor de verkeersintensiteiten en mogelijke problemen rond verkeersveiligheid.
- Kruispunt Dijkshoornseweg-Achterdijkshoorn. Dit komt bijvoorbeeld tot uiting bij het kruispunt Dijkshoornseweg – Achterdijkshoorn. Met name op momenten als de scholen beginnen (bij MFA Het Lint), en als de Dijkshoornseweg drukker gaat worden, is het onduidelijk of dit kruispunt voldoende veilig is.
- Verkeersveiligheid Kristalweg-Hoefslagendreef-Dijkshoornseweg. De verkeersveiligheid rond dit knooppunt blijft een punt van aandacht, zeker in combinatie met de knip. Onduidelijk is nog welke gevolgen de knip gaat hebben voor verkeersintensiteiten en welke gevolgen dat weer heeft voor het verkeer op de Dijkshoornseweg.
- Drukke bij het knooppunt MFA Het Lint – Achterdijkshoorn. De Multifunctionele Accommodatie 't Lint (MFA) aan de Achterdijkshoorn in Den Hoorn huisvest 3 basisscholen en een locatie voor buitenschoolse opvang. In totaal tellen de scholen ongeveer 1000 leerlingen. Tijdens de haal- en brenguren is het komen en gaan van fietsers, voetgangers en autoverkeer. Tegelijk is er ook sprake van verkeer tussen Den Hoorn en de A4 dat via de Achterdijkshoorn wordt afgewikkeld. Omdat er veel kinderen fietsen, is het belangrijk om een zeer goede verkeersveiligheid te waarborgen. In 2008 is dit knelpunt onderzocht en is inderdaad geconstateerd dat de inrichting voor onoverzichtelijke situaties zorgde (te weinig parkeerplaatsen rond piekmomenten en voor fietsers onveilige situaties). Hoewel het wegvak recent heringericht is, is de beleving nog steeds niet optimaal. In november 2014 heeft de gemeente Midden-Delfland een verkeerstelling uitgevoerd op de Achterdijkshoorn. Met ca. 1150 voertuigen per dag is de etmaalintensiteit niet hoog voor een wijkontsluitingsweg. De ochtendspits is echter wel vrij druk met ruim 150 voertuigbewegingen tussen 8 en 9 uur. Opvallend is ook de overschrijding van de maximum snelheid. De V85-snelheid bedraagt 43 km/h waar 30 km/h is toegestaan.



- **Fietsroutes.**  
In de concept-totaalvisie lopen zowel regionale als doorgaande fietsroutes door Den Hoorn. Twee van de vier uitgangspunten voor deze visie gaan in op de fiets: stallingsmogelijkheden, verkeersveiligheid en kwalitatief goede fietsverbindingen. Ook worden bestaande fietsverbindingen waar mogelijk verbeterd, met aandacht voor verbetering van bewegwijzering.
- **Parkeergelegenheid (of het tekort daaraan), zowel voor fietsers als voor auto's in centrum Den Hoorn.**  
Een belangrijk knelpunt is dat bewoners van Den Hoorn een structureel tekort aan parkeerplaatsen ervaren. Eerdere onderzoeken laten inderdaad een beeld zien van een centrum waar parkeerplaatsen voor de auto vaak bezet zijn. Zeker omdat een deel van de parkeerplaatsen ook nog tijdelijk van aard is, zijn er zorgen om een centrum dat verstopt gaat raken met auto's.

De werkgroep noemt ook enkele mogelijke oplossingen voor het ervaren parkeerprobleem: Parkeerplaatsen creëren bij de Hoornbloem, het Kickertje, de Hof van Delftstraat na de geplande herinrichting en/of het recent heringerichte Koningin Julianaplein. In het voorliggende rapport gaan we in op mogelijke maatregelen voor de parkeerdruk. Ook voor fietsers is de wens aanwezig voor meer stallingsplaatsen. Genoemde mogelijke plaatsen volgens de concept-totaalvisie zijn bij de Hof van Delftstraat (tegenover de Plus) en op het Koningin Julianaplein, bijvoorbeeld bij de Hoornbloem.

## 6. Toekomstige verkeerssituatie (2030)

### 6.1 Verkeerseffecten centrumontwikkeling

Binnen de bandbreedte die het CROW aangeeft voor de verkeersgeneratie gaan wij uit van het gemiddelde kencijfer, behorend bij een door de CBS bepaalde 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:  $9 \text{ woningen} \times 5,8 = 52,2$  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.

Deze (extra) verkeersbewegingen van en naar het centrum van Den Hoorn worden enerzijds afgewikkeld via de Dijkshoornseweg in noordelijke richting, waarna het verkeer zich verspreidt via ondermeer de Achterdijkshoorn en Hoefslagendreef. Uitgangspunt is dat tweederde deel van het verkeer deze noordelijke oriëntatie heeft. Dit betekent een toename van 800 motorvoertuigen per weekdag.

Het overige verkeer zal in zuidelijke richting via de Hof van Delftstraat op de Woudseweg worden afgewikkeld. Daarmee heeft 1/3 deel van het verkeer deze oriëntatie, wat overeenkomt met 400 motorvoertuigen. De voorgenoemde wegen vormen de hoofdontsluitingsstructuur van het centrum. De beschreven ontsluitingsstructuur is aangegeven op de hierna opgenomen afbeelding.

Alle toeleidende wegen naar het centrum van Den Hoorn zijn bestemd en ingericht als 30 kmwegen met een wijkontsluitende functie. De capaciteit van dergelijke wegen varieert op basis van de CROW richtlijnen en het 'Handboek Wegontwerp' van 5.000 tot 6.000 motorvoertuigen per dag. De maximale intensiteit in het prognosejaar 2030 inclusief de planontwikkeling wordt verwacht op de Dijkshoornseweg. In noordelijke richting neemt de verkeersintensiteit toe tot maximaal 4.278 motorvoertuigen. Omdat de intensiteit inclusief de uitbreiding van de supermarkt lager is dan de capaciteit van deze wegen worden vanuit verkeerskundig oogpunt geen belemmeringen verwacht.

De hiervoor genoemde maximale intensiteit zijn gebaseerd op de recente tellingen in november en december 2016.



Figuur 6.1 Verkeerseffect van het Centrumplan Den Hoorn

## 6.2 Ontwikkeling verkeersveiligheid

### Algemeen

Veranderende verkeersstromen 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. De bevindingen uit de hoofdstukken 4 en 5 helpen hierbij. In paragraaf 7.5 van dit verkeersplan is 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.

### Kruispunten

De onderstaande figuur laat de verwachte hoeveelheid verkeer zien op de kruispunten van de Dijkshoornseweg met de Hoefslagendreef/Kristalweg en met de Prinses Beatrixstraat. We zien hier een toename ten opzichte van 2011. De verkeersintensiteiten passen echter bij de functie en inrichting van de weg (4000-6000 mvt/etm). Over het kruispunt met de Voordijkshoorn/Achterdijkshoorn zal minder verkeer gaan rijden.



Figuur 6.2 Resultaten doorrekening verkeersmodel Den Hoorn

Het kruispunt met de Hoefslagendreef is in 2016 definitief ingericht als een gelijkwaardig kruispunt. Het kruispunt met de Achterdijkshoorn en Voordijkshoorn was al eerder op die manier ingericht. Goudappel Coffeng heeft in 2015 op kruispuntniveau gekeken naar de verkeersafwikkeling. De conclusie van deze analyse is dat de kruispunten voldoende capaciteit hebben om het verkeer af te wikkelen (maximale wachttijd van 5 a 6 seconden). De verkeersveiligheid op deze kruispunten is vooral gebaat bij een lage snelheid van het autoverkeer en voldoende overzicht op de overige verkeersdeelnemers.

#### Situatie MFA Het Lint

Uit de verkeerstellingen blijkt dat er voor een wijkontsluitingsroute relatief weinig verkeer rijdt op de Achterdijkshoorn: 1.150 mvt/etm. Dit blijft in 2030 ongeveer gelijk (1.250 mvt/etm). De ochtendspits is echter wel vrij druk met ruim 150 voertuigbewegingen tussen 8 en 9 uur. Opvallend is ook de overschrijding van de maximum snelheid. De V85- snelheid bedraagt 43 km/h waar 30 km/h is toegestaan. Ervaren problemen met opstoppingen komen dus niet voort uit een mismatch tussen de hoeveelheid verkeer en het profiel van de weg, maar door een specifieke situatie. Om de verkeersveiligheid in een schoolomgeving te waarborgen moeten de snelheden van het autoverkeer zo laag mogelijk liggen en in elk geval de maximum snelheid zo min mogelijk overschrijden. Dat is nu duidelijk niet het geval. Hiervoor zijn meerdere verklaringen. Ten eerste is de Achterdijkshoorn over de volle lengte 5,60 meter breed. Dit is al vrij breed ten opzichte van de richtlijnen (4,80m). Daar komt bij dat de fietsers gebruik maken van een vrijliggende fietsvoorziening en dus niet over de rijbaan rijden. Het autoverkeer kan daarom ongehinderd vaart maken in de richting van de school. Een tweede verklaring is de beperkte snelheidremmende werking van de nu aanwezige drempels. Op de kruispunten van de Achterdijkshoorn met de Lookwatering en de Victoria liggen kruispuntplateaus. Vooral het plateau bij de Lookwatering werkt niet voldoende snelheidsremmend, omdat deze in een hellingbaan ligt. Deze helling wordt niet voldoende gevoeld.

### 6.3 Voorstel Verkeersstructuur: Totaalvisie verkeer Den Hoorn

In 2014 heeft de werkgroep verkeer Den Hoorn, voortvloeiend uit klankbordgroep centrum Den Hoorn, een totaalplan voor de verkeersstructuur in Den Hoorn opgesteld. Deze werkgroep verkeer Den Hoorn bestond uit inwoners van Den Hoorn, winkeliers/ondernemers en deskundigen. Vrijwel alle belangen waren vertegenwoordigd.



Figuur 6.3 Totaalvisie verkeer Den Hoorn

#### 6.4 Verkeerseffecten: Totaalvisie verkeer Den Hoorn

De verkeerskundige effecten van deze totaalvisie zijn in 2015 door onderzoeksbureau Goudappel Coffeng doorgerekend in het verkeersrapport. Dit is van belang om de waarde van deze visie te onderbouwen en knelpunten op waarde te schatten. Voorliggende notitie geeft deze kwantitatieve doorrekening, samen met een kwalitatieve beoordeling. De notitie is bedoeld als verkeersparagraaf in de ruimtelijke onderbouwing voor verschillende (toekomstige) bestemmingsplannen in en om het centrum van Den Hoorn.

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. De resultaten zijn terug te vinden in figuur 6.4 en bijlage 3g van dit verkeersplan.

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 twijfelen.

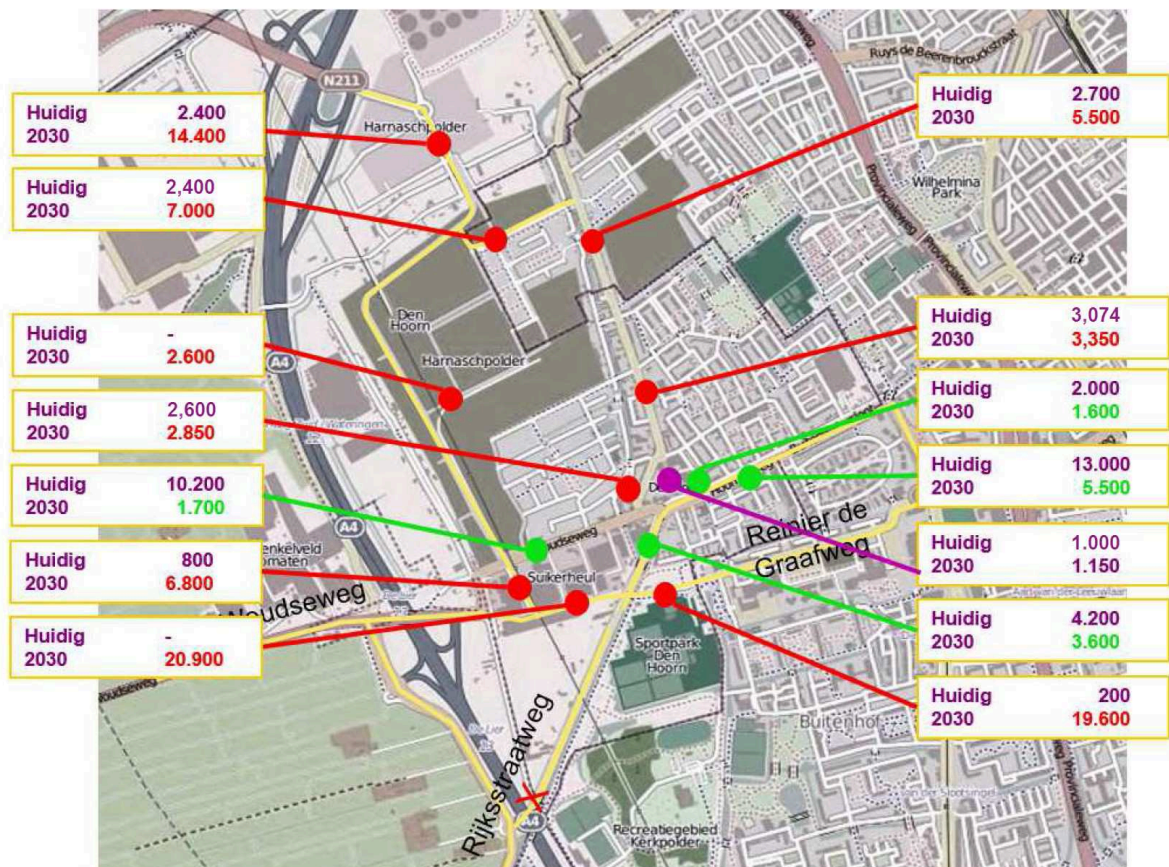
De toekomstige effecten van de totaalvisie zijn berekend met het verkeersmodel Haaglanden. Met dit model zijn verkeersintensiteiten berekend voor het basisjaar 2011 en toekomstjaar 2030. In de prognose van 2030 is rekening gehouden met:

- De wegategorisering zoals aangegeven op de concept-totaalvisie Verkeer Den Hoorn. Zo wordt de Hoefslagendreef een gebiedsontsluitingsweg van 50 km/h en is de Achterdijkshoorn/Voordijkshoorn een wijkontsluitingsweg van 30 km/h.
- De (gedeeltelijke) knip bij de Kristalweg is opgenomen in het model.
- De knip bij Lookwatering (tegengaan van sluijverkeer) is in het model opgenomen.
- De A4 Midden-Delfland is als gereed beschouwd.
- De doorgetrokken Zuidhoornseweg is toegevoegd aan het model, evenals het bedrijventerrein Harnaschpolder en de nieuwe woningen binnen Harnaschpolder met daarbij behorende verwachte verkeersintensiteiten passend bij de functies van deze wijk.

Verder is voor elke weg het type en daarbij maximaal aantal motorvoertuigen per etmaal bepaald. Dit heeft grote invloed op de gewenste en maximale verkeersintensiteit per wegvak. Zo kan een wijkontsluitingsweg als de Dijkshoornseweg een verkeersintensiteit van 4000-6000 motorvoertuigen per etmaal verwerken, terwijl een hoofdontsluitingsweg (bijvoorbeeld de Zuidhoornseweg) 25.000 motorvoertuigen per etmaal goed afwikkelt.

Het effecten van enkele ingrepen is duidelijk merkbaar:

- De nieuwe wijk Harnaschpolder wordt ontsloten door een dikkere Harnaschdreef. Hier neemt de verkeersintensiteit nabij de Sionsdreef flink toe naar 14.400 mvt/etm. Dit zien we terugkomen op de Hoefslagendreef (van 700 naar 7.000 mvt/etm). De intensiteit is bovendien groter door de knip aan de Kristalweg en de Lookwatering. Daardoor rijdt het verkeer via de Hoefslagendreef.
- De Zuidhoornseweg gaat veel doorgaand verkeer voor de relatie Delft – A4 in het zuiden van Den Hoorn opvangen. Hier komt een verkeersintensiteit van naar verwachting ongeveer 20.000 mvt/etm. Dit heeft positieve gevolgen voor Den Hoorn. Vooral de route via de Woudseweg, Hoornseweg en de Buitenwatersloot wordt ontlast door de nieuwe route via de Zuidhoornseweg.



Figuur 6.4 Resultaten doorrekening verkeersintensiteiten 2030

## 6.5 Analyse Totaalvisie verkeer Den Hoorn

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 bin-nen de categorie "erftoegangswegen" vaak onderscheid gemaakt kan worden tussen wegen die enkel en alleen dienen om van en naar aangelegen 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 bestempeld 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.



## 7. Maatregelen en oplossingen

### 7.1 Voorstellen werkgroep verkeer

#### Fietsroutes

Vanuit de werkgroep verkeer Den Hoorn zijn de volgende suggesties gedaan voor het verbeteren van de kwaliteit voor fietsers:

- verbeteren fietsroute langs de Lookwatering;
- fietsstroken op de Hoornseweg
- nieuwe fietsbrug tussen de Victoria en de Looksingel.

De fietsroute langs de Lookwatering loopt gedeeltelijk via particulier eigendom en smalle paadjes / bruggen. Vanuit cultuurhistorisch en financieel oogpunt is het niet wenselijk om hier een brede fietsroute van te maken. Er zijn wel mogelijkheden om een aantal wegvakken in te richten als fietsstraat en het comfort te verbeteren door het verwijderen van kuilen en bulten. Door bijvoorbeeld de aanleg van het nieuwe fietspad tussen de Beresteyn en de Gantel ontstaan er ook nieuwe fietsroutes.

De huidige fietsroute over de Hoornsekade kent verschillende kruisingen die door fietsers als knelpunt worden ervaren, waaronder de kruising bij de Bolle Kickert. Na de aanleg van de Zuidhoornseweg wordt het mogelijk om de Hoornseweg af te waarden en fietsstroken aan te brengen. Hiermee ontstaat een nieuwe rechtstreekse fietsroute vanuit het westen van Den Hoorn naar het station in Delft. De fietser kan om de knelpunten op de Hoornsekade en Buitenwatersloot heen fietsen.



Figuur 7.1 Alternatieve fietsroute door Den Hoorn via Hoornseweg

Met de ontwikkeling van de nieuwe supermarktllocatie op de hoek Looksingel/Dijkshoornseweg wordt ook de fietsroute tussen de Victoria en de Looksingel belangrijker. Het door de werkgroep genoemde fietsknelpunt ter hoogte van de brug over de Lookwatering verdient hierbij de aandacht. De gemeente heeft het voornemen om de bestaande brug over de Lookwatering te vervangen door een nieuwe bredere brug die beter in de gewenste fietsroute is gelegen.

#### Bevoorrading supermarkt

De werkgroep verkeer heeft voorgesteld om het laden en lossen anders te laten verlopen. Het achteruit inparkeren in een inpandige bevoorrading is niet voldoende veilig in deze drukgebruikte fietsroute. Bovendien levert het indraaien van de vrachtwagen veel vertraging op voor het autoverkeer in de straat. Dit is ook regelmatig bij de PLUS in de Beatrixstraat te zien. De werkgroep verkeer stelt daarom voor om een laad- en losvak langs de rijbaan aan te leggen.

Hieronder is een schetsmatig voorbeeld afgebeeld hoe dit eruit zou kunnen zien bij de nieuwe Jumbo. In deze schets is het laad- en losvak gelegen langs de Dijkshoornseweg waarbij de vrachtwagens er vooruit in en uit kunnen rijden zonder daarbij het overige verkeer te hoeven hinderen. In deze situatieschets zijn er ook geen parkeerplaatsen gelegen langs de Dijkshoornseweg zodat er ook geen extra conflicten met parkeren van winkelbezoekers kan optreden in tegenstelling tot de parkeer oplossing aan de Prinses Beatrixstraat bij de Plus.

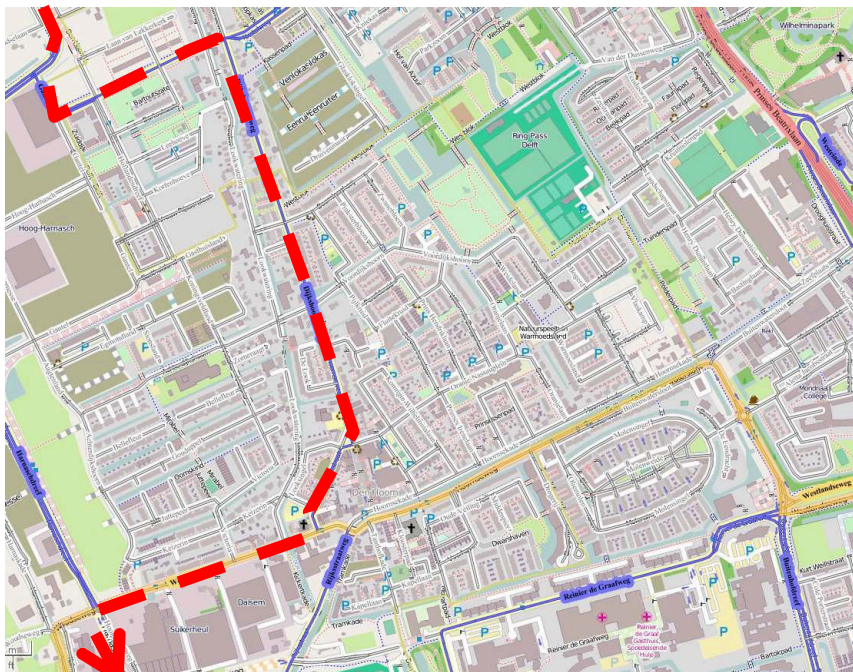


Figuur 7.2 Halteoplossing bevoorrading Jumbo

#### Route bevoorravingsverkeer

Er zijn meerdere opties om het bevoorravingsverkeer voor de nieuwe supermarkt af te wikkelen:

- Heen en weer via de Hof van Delftstraat
- Heen en weer via de Dijkshoornseweg (noord)
- Heen via de Dijkshoornseweg (noord), terug via de Hof van Delftstraat
- Heen via de Hof van Delftstraat, terug via Dijkshoornseweg (noord)



Figuur 7.3 Voorkeursroute bevoorravingsverkeer centrum Den Hoorn

Het afwikkelen van het vrachtverkeer in één richting over de Dijkshoornseweg heeft daarbij de voorkeur van de werkgroep verkeer boven de afwikkeling via het Koningin Julianaplein. Het advies is dan om de bocht bij de laad- en losplaats richting de Dijkshoornseweg te verruimen, om het voor vrachtverkeer mogelijk te maken de bocht goed te nemen. Daarbij is het belangrijk om de veiligheid voor fietsers in ogenschouw te nemen. Door bijvoorbeeld een verkeersregelaar in te zetten op het moment dat een vrachtwagen in of uit de laadplek manoeuvreert, is de veiligheid gewaarborgd.

## 7.2 Bereikbaarheid

### Totaalvisie verkeer Den Hoorn

De bereikbaarheid van het centrum en de omliggende woonwijken kan het beste worden gewaarborgd door invulling te geven aan de Totaalvisie uit paragraaf 6.3. De hierin weergegeven verkeersstructuur is erop gericht om de bereikbaarheid, ook voor het bevoorradingsverkeer, te waarborgen met behoud van leefbaarheid en verkeersveiligheid voor alle weggebruikers.

### Monitoring verkeersintensiteiten

De toekomstige hoeveelheden verkeer zijn bepaald aan de hand van het verkeersmodel Haaglanden van de MRDH. Deze cijfers worden ook gebruikt voor de berekeningen van het wegverkeerslawaaï en de luchtkwaliteit. De hierin genoemde verkeerscijfers gaan echter uit van een vooraf ingegeven planning van ontwikkelingen. Als de ontwikkelingen versnellen of vertragen kan het toekomstbeeld gaan afwijken. Om dit te monitoren kan een jaarlijks telprogramma ondersteuning bieden. Dit geeft een beeld van de ontwikkelingen van de verkeersintensiteiten (auto, vrachtauto en fietsverkeer). Het is dan mogelijk om tijdig in te grijpen en maatregelen te nemen wanneer het verkeersbeeld anders is dan op grond van de modelberekeningen mag worden verwacht.

## 7.3 Verkeersveiligheid

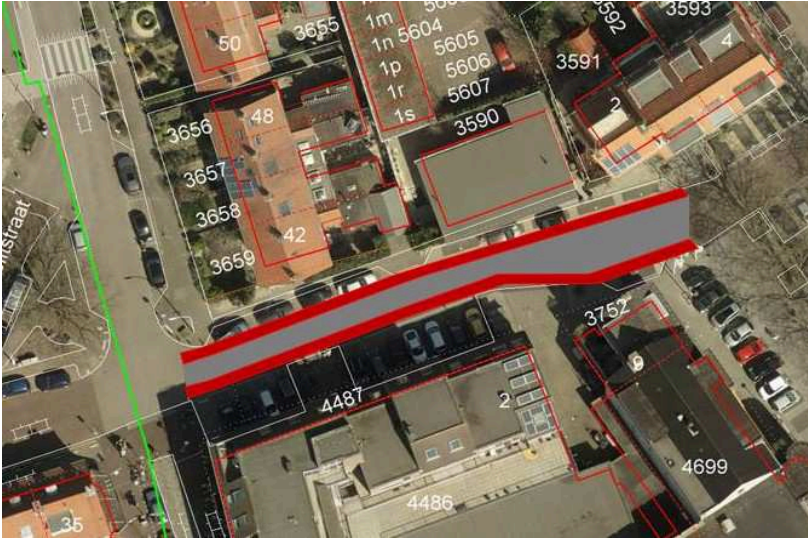
### Hoornsekade/Bolle Kickert

De huidige fiets overstek is niet voldoende duidelijk te zien in het straatbeeld. Het grote aantal fietsers op beide kruisende wegen, maakt de situatie er niet overzichtelijker op. We versterken met het markeren de voorrangsrichting en willen hiermee het aantal voorrangsongevallen op de kruising verder terugdringen.



Figuur 7.4 Betere markering fietsoversteek Hoornsekade

### Beatrixstraat



De fietser heeft in de Beatrixstraat geen eigen plaats, terwijl het aantal fietsers hier substantieel hoger ligt dan het aantal auto's. Het maakt ook deel uit van een veel gebruikte regionale fietsroute. Het is de wens om dit beeld te versterken en de fietser een eigen plaats te geven. Hiermee wordt de herkenbaarheid van de fietsroute verder vergroot en worden andere weggebruikers attent gemaakt om de aanwezigheid van fietsers.

*Figuur 7.5 Fietsstroken Prinses Beatrixstraat*

### Dijkshoornseweg

De gereden snelheden op de Dijkshoornseweg liggen aanzienlijk hoger dan de maximum snelheid. Ook wordt het trottoir op verschillende plaatsen onderbroken waardoor voetgangers vanaf de Kickerhoek regelmatig moeten oversteken en verschillende obstakels teken komen. Dit heeft te maken met de indeling van de weg, het beperkte aantal snelheidsremmende maatregelen, de asfaltverharding en privé-eigendommen langs de weg. Delft en Midden-Delfland hebben de gezamenlijke ambitie om één beeldkwaliteitplan te realiseren voor de inrichting van de Dijkshoornseweg waarmee de wijkontsluitende functie van de weg behouden kan blijven en de verkeersveiligheid op en leefbaarheid langs de weg verbeterd kunnen worden. Een doorlopend trottoir moet de wandelroute verbeteren. Een mogelijk voorbeeld is de huidige inrichting van de Hof van Delftlaan in Delft.



*Figuur 7.6 Mogelijke toekomstige inrichting van de Dijkshoornseweg*

Dorpsplein (Hoek Dijkshoornseweg/Hof van Delftstraat)

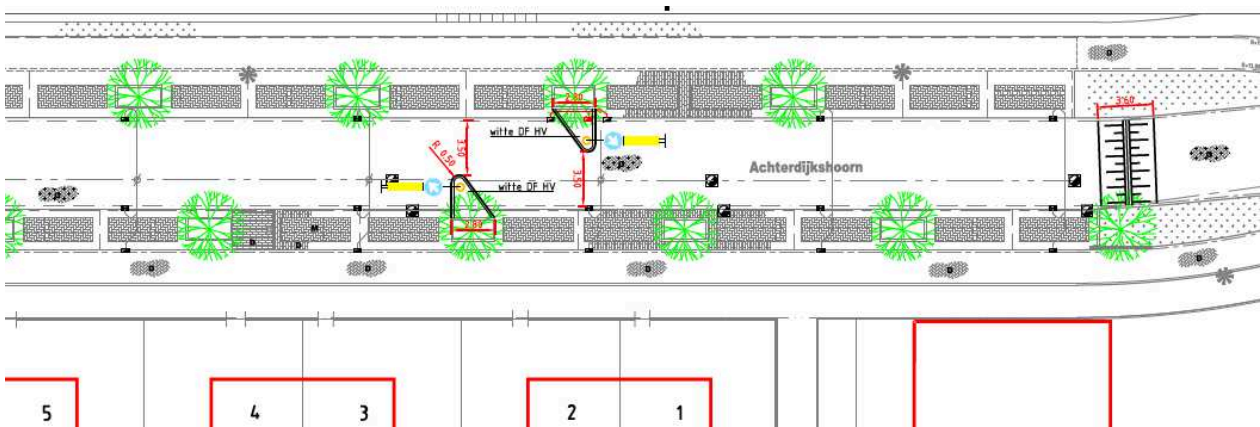


In het huidige inrichtingsvoorstel voor het nieuwe dorpsplein blijft de bestaande zigzag tussen de Hof van Delftstraat en de Dijkshoornseweg (noord) behouden. Dit nieuwe voorstel geeft een mogelijkheid om de situatie verkeersveilig in te richten met meer overzicht, minder kruisingen en een veiliger route voor het bevoorradingsverkeer van de Jumbo. Bovendien wordt het doorgaande verkeer door de Dijkshoornseweg (zuid) ontmoedigd, waardoor de beleving van de winkelstraat toeneemt.

*Figuur 7.7 Voorstel toekomstige indeling Dorpsplein*

Situatie MFA Het Lint

Het advies is om extra snelheidsremmende maatregelen aan te brengen op de Achterdijkshoorn tussen de Lookwatering en de Victoria. Dit kan bijvoorbeeld in de vorm van een drempel, maar ook met een enkelzijdige wegversmalling of zigzag.



*Figuur 7.8 Voorstel verkeersremmende maatregelen Achterdijkshoorn (Victoria-Lookwatering)*

### Fietsbrug Looksingel

De bestaande brug tussen de Looksingel en de Victoria is vrij steil en ligt niet logisch in de bestaande fietsroute tussen Lookswest en het centrum van Den Hoorn. De brug is met zijn beperkte breedte eigenlijk bedoeld voor voetgangers. Toch maken ook veel fietsers gebruik van de brug. Fietsers melden regelmatig dat de brug lastig te befietsen is vanwege de steile helling, de beperkte aanloop en de beperkte breedte. Een bredere (fiets)brug, die meer in de fietsroute ligt, betekent een stimulans voor het fiets- en voetgangersverkeer van en naar het centrum.

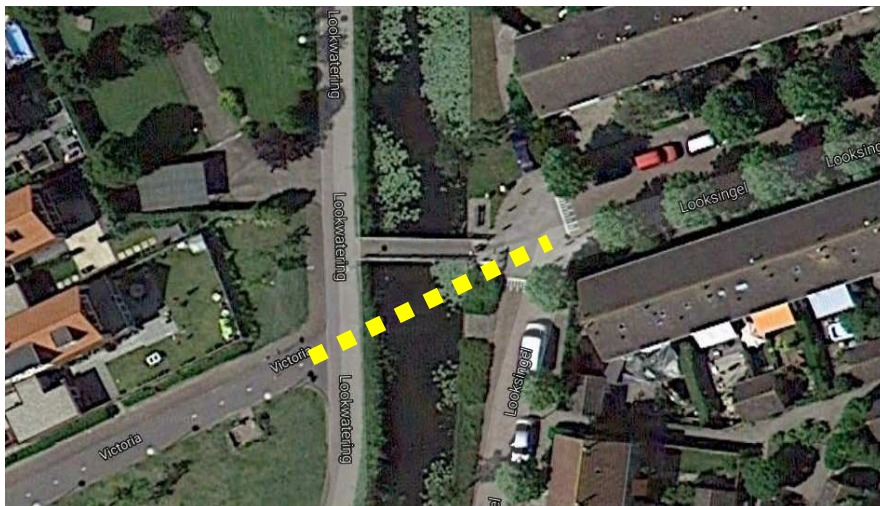


Fig 7.9 Voorstel nieuwe (fiets)brug Looksingel-Victoria

## 7.4 Planning uitvoering maatregelen

Maatregel	Planning
Herinrichting kruising Dijkshoornseweg/Hoefslagendreef (Gem. Delft)	Gereed
Inrichting Hoefslagendreef/Gantel (Gem. Delft)	Gereed
Aanleg Sionsdreef	Gereed als tijdelijke weg
Snelheidsremmende maatregelen Achterdijkshoorn	Begin 2017
Aanleg 2 extra parkeervakken Dijkshoornseweg	Begin 2017
Aanleg Zuidhoornseweg en verlengde Harnaschdreef	Eind 2016-Begin 2018
Aanleg fietspad Beresteyn-Gantel	2017
Aanleg Verlengde Reinier de Graafweg (Gem. Delft)	Eind 2017-Eind 2018
Inrichting Dorpsplein + Parkeervoorziening Jumbo	2018
Herinrichting Woudseweg	2018
Herinrichting Hof van Delftstraat/Prinses Beatrixstraat	Najaar 2017
Verbetering fietsroute Lookwest	2017-2018
Herinrichting Hoornseweg/Verbetering fietsroute	2020
Onderhoud Dijkshoornseweg (Dorpsplein-Boomkwekerij)	2020-2025
Duurzaam Veilig N223/Woudseweg	Eind 2018-2019
Realisatie N211/Wippolderlaan	2018-2021
Realisatie A4 passage Den Haag en aanpassing Harnaschknoop	2023-2028

Tabel 7.10 Planning uitvoering verkeersmaatregelen en verkeersprojecten

## 8. Conclusies en Aanbevelingen

Is er op de genoemde deelaspecten een probleem? Betekenen deze problemen een knelpunt voor ontwikkelingen in het centrum van Den Hoorn? Op welke wijze kunnen deze eventuele problemen worden opgelost?

### 8.1 Conclusies

Aan de totstandkoming van dit verkeersplan Den Hoorn is een uitgebreid traject van onderzoek en participatie voorafgegaan. Dit heeft geleid tot een breed gedragen analyse van knelpunten.

De verkeersstructuur "Totaalvisie verkeer Den Hoorn" komt tegemoet aan het grootste deel van de betrokken belangen, maar moet verder uitgewerkt worden in concrete maatregelen.

De huidige verkeersintensiteiten in Den Hoorn passen binnen de bandbreedtes die het CROW in de ASVV 2012 en de Ontwerpwijzer fiets voor elk van de wegcategorieën en het gestelde gebruik heeft bepaald.

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 in paragraaf 6.5 genoemde maxima blijven. Er kan dus gesteld worden dat sprake zal zijn van acceptabele verkeersintensiteiten.

Er zijn verschillende knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid:

- Hoornsekade/Bolle Kickert: voorrangssituatie en zichtbaarheid
- Prinses Beatrixstraat: laden/lossen van vrachtverkeer bij de huidige supermarkt.
- Dijkshoornseweg: Logistieke afhandeling Jumbo.
- Dijkshoornseweg: Drukker verkeer
- Achterdijkshoorn: Kruispunten, drukte en snelheden
- Fietsroutes van en naar het centrum: Looksingel, Dijkshoornseweg, Pr. Beatrixstraat

De in dit verkeersplan voorgestelde maatregelen zijn realistisch en verbeteren de verkeersveiligheidssituatie in Den Hoorn.

Dit verkeersplan komt daarmee tegemoet aan de meeste zienswijzen, ingediend tijdens de ter inzagelegging van het ontwerp-bestemmingsplan Centrum Den Hoorn.

### 8.2 Aanbevelingen

Er wordt aanbevolen om de verkeersstructuur conform de "Totaalvisie verkeer Den Hoorn" uit te voeren.

Om de verkeerssituatie in het centrum verder te verbeteren wordt aanbevolen om uitvoering te geven aan de in hoofdstuk 7 genoemde concrete maatregelen:

- Verkennen fietsroute Den Hoorn-Delft via Woudseweg en Hoornseweg
- Bevoorrading Jumbo volgens bushaltemodel langs de Dijkshoornseweg
- Logistieke route Jumbo via Hoefslagendreef-Dijkshoornseweg-Hof van Delftstraat-Woudseweg
- Herinrichten kruispunt Hoornsekade-brug Bolle Kickert
- Herinrichten Prinses Beatrixstraat, aanbrengen fietsstroken
- Verkennen herindeling Dorpsplein
- Aanbrengen snelheidsremmende maatregelen Achterdijkshoorn
- Aanbrengen nieuwe (fiets)brug Looksingel-Victoria

Verder wordt aanbevolen om samen met de werkgroep verkeer, betrokken omwonenden en gemeente Delft een onderzoek te doen naar een toekomstige herinrichting van de Dijkshoornseweg (gedeelte De Look-Hoefslagendreef) en hiervoor een beeldkwaliteitsplan op te stellen

## **B. PARKEREN**



## 9. Bestaande parkeersituatie

### 9.1 Acceptabele loopafstanden

Om een goed beeld te hebben van het te beschouwen gebied voor verder parkeeronderzoek is het van belang om te kijken naar de geaccepteerde loopafstanden. De richtlijn voor geaccepteerde loopafstanden zijn genoemd in CROW publicatie 317 (Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie). De afstand hangt mede af van de aantrekkelijkheid van de looproutes.

Functie	Acceptabele loopafstand
Wonen	100 meter
Winkelen	200 – 600 meter
Werken	200 – 800 meter
Gezondheidszorg	100 meter

Tabel 9.1 Acceptabele loopafstanden parkeervoorzieningen (CROW 317)

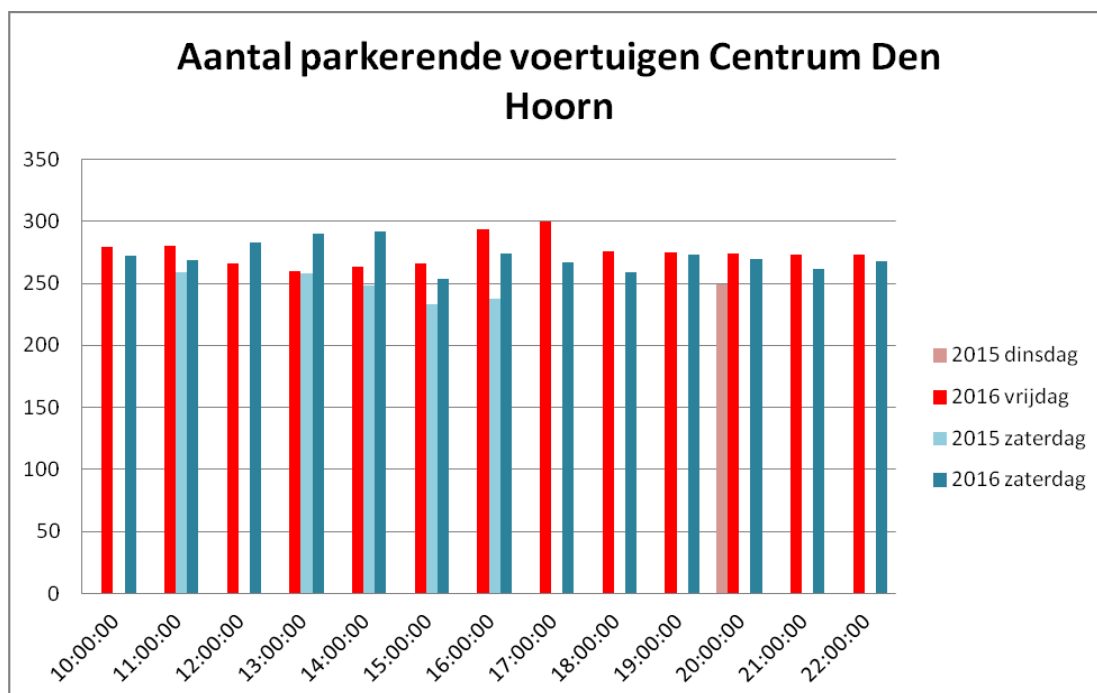
Wij gaan in de onderstaande analyses uit van een maximaal acceptabele loopafstand van 200 meter voor de functies winkelen en werken.

### 9.2 Algemeen beeld centrumgebied

De parkeerdruk in het centrum van Den Hoorn (Gebied met loopafstanden tot ca. 200 meter vanaf de PLUS) is op verschillende momenten gemeten tijdens parkeeronderzoeken in 2010, 2015 en 2016. Er is in de loop der jaren het nodige veranderd aan de parkeersituatie. Er zijn bij herinrichtingen plaatsen verdwenen en er zijn tijdelijke parkeerplaatsen bijgebouwd. De parkeerdruk per moment zegt daarom niet veel over de feitelijke parkeersituatie. Het aantal parkerende voertuigen in het centrum zegt meer over de feitelijke parkeerbehoefte. Deze gegevens zijn per straatsectie beschikbaar voor het aangegeven gebied op verschillende momenten. Uit de parkeermeting blijkt dat het aantal parkerende voertuigen in 2016 zo'n 15% hoger ligt dan bij de metingen in 2015. De late vrijdagmiddag en de zaterdagmiddag zijn de drukste momenten van de week, maar hoe de parkeerdruk wordt ervaren verschilt per straat. De piek ligt op zo'n 300 parkerende voertuigen. Buiten deze piek ligt het aantal parkerende voertuigen gedurende de dag vrij stabiel rond de 260. Exclusief de tijdelijke parkeervoorzieningen aan de Hof van Delftstraat (inmiddels niet meer in gebruik) en de Dijkshoornseweg zijn in het beschouwde gebied 366 parkeerplaatsen beschikbaar.



Figuur 9.2 Onderzoeksg gebied parkeertellingen

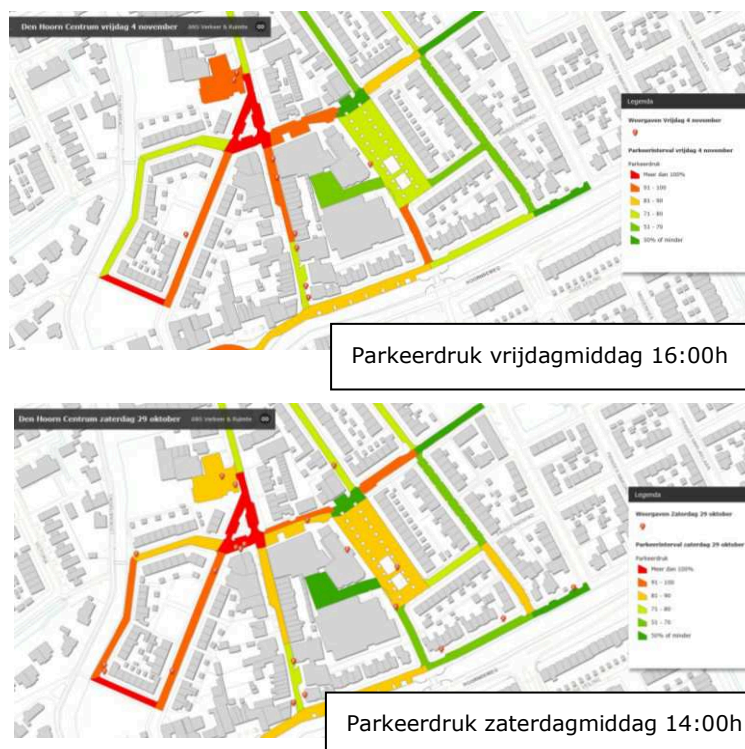


Figuur 9.3 Aantal geparkeerde voertuigen in onderzoeksgebied

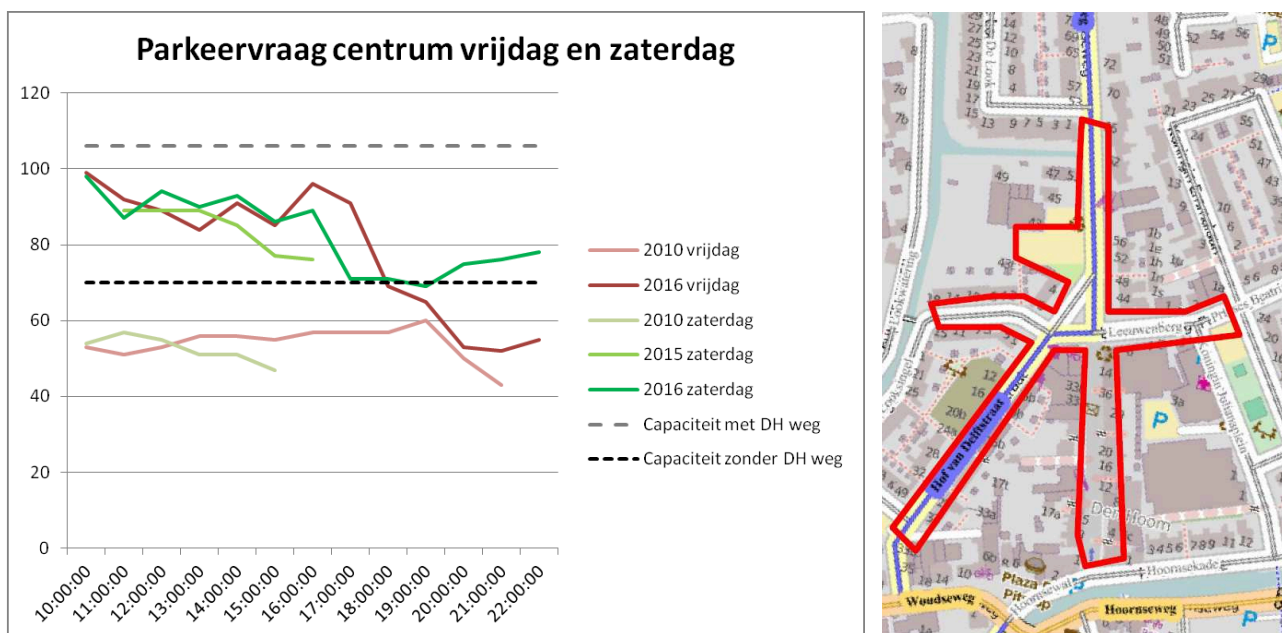
### 9.3 Specifiek beeld centrum Den Hoorn

Het voorgaande wil niet zeggen dat er een ruim overschot is aan parkeervoorzieningen. De huidige parkeerbehoefte concentreert zich op de maatgevende momenten rondom de driehoek Hof van Delftstraat-Dijkshoornseweg binnen een loopafstand van 100 meter van de huidige PLUS-supermarkt. De parkeerdruk ligt hier op deze momenten boven de 90%. Direct buiten het centrumgebied ligt de parkeerdruk aanzienlijk lager en is er voldoende parkeergelegenheid beschikbaar.

Zoomen we verder in op de parkeergelegenheden direct rondom de centrumontwikkeling, dan zien we allereerst dat de parkeervraag fors is gestegen sinds 2010. Belangrijke verklaringen hiervoor zijn de ingebruikname van het gezondheidscentrum en de uitbreiding van de PLUS supermarkt, beiden gerealiseerd na het parkeeronderzoek van 2010. De betrokken panden stonden ten tijde van het onderzoek (deels) leeg. Daarnaast is het gebruik van het parkeerterrein op de Juliana van Stolberglocatie en de verschuiving naar de omgeving in de latere parkeeronderzoeken betrokken. Dit parkeerterrein bestond in 2010 nog niet.



Figuur 9.4 Parkeerdruk centrum Den Hoorn



Figuur 9.5 Parkeervraag centrum Den Hoorn

De piek in de parkeervraag ligt op dit moment op ongeveer 100 parkeerplaatsen op de late vrijdagmiddag en de zaterdag rond het middaguur. De huidige capaciteit in het gebied (106 plaatsen, inclusief het tijdelijke parkeerterrein Dijkshoornseweg) is net voldoende om de huidige parkeervraag in het gebied te faciliteren. Een parkeerdruk van 95% op piekmomenten is hoog en levert veel zoekverkeer op. Ook geeft dit een onrustig verkeersbeeld op een plek waar veel gefietst wordt. Als we de capaciteit van het parkeerterrein aan de Dijkshoornseweg niet meerekenen, dan resteert op piekmomenten in dit gebied een parkeerbehoefte van zo'n 25-30 parkeerplaatsen.

#### 9.4 Het verdwijnen van parkeergelegenheid

Het winkelgedeelte van de Dijkshoornseweg is in 2013 na uitvoerig overleg met betrokken bewoners en ondernemers heringericht. Het aantal parkeerplaatsen is hierbij teruggebracht van 22 naar 12. Destijds is de toezegging gedaan dat de plaatsen eerst tijdelijk (op het parkeerterrein aan de Dijkshoornseweg) en later definitief zouden worden gecompenseerd bij de herinrichting van de Hof van Delftstraat en het inrichten van parkeervakken op het Koningin Julianaplein. In overleg met bewoners is besloten om in elk geval nog 2 extra parkeervakken in te richten in de Dijkshoornseweg nabij de Hoornsekade. De opgave voor compensatie is daarmee bijgesteld naar 8 parkeerplaatsen.

#### 9.5 Het parkeren op 2 tijdelijke parkeerterreinen

##### Hof van Delftstraat

In 2010 is op de plek van de voormalige Juliana van Stolbergschool een tijdelijk parkeerterrein aangelegd met een capaciteit van maximaal 62 parkeerplaatsen. Omdat er op het terrein geen parkeerplaatsen aanwezig waren, kon dit volledig worden beschouwd als toegevoegde (tijdelijke) capaciteit. Uit onderzoek is gebleken dat de capaciteit maar voor een deel werd gebruikt: 15-20 voertuigen. Het parkeerterrein is in verband met de bouwwerkzaamheden inmiddels niet meer in gebruik. Het sluiten van het parkeerterrein was verantwoord, omdat het aantal woningen in de Hof van Delftstraat lager is dan voorheen. In de oude situatie was er sprake van 22 duplexwoningen en 5 eengezinswoningen, in totaal 27 wooneenheden. Hiervoor in de plaats zijn 16 eengezinswoningen teruggebouwd. De parkeervraag in de omgeving neemt hierdoor met 13 parkeerplaatsen af. Maximaal 7 voertuigen moeten hierdoor in de omgeving worden geparkeerd.

Uit parkeeronderzoek blijkt dat de toename van het aantal geparkeerde voertuigen in de omgeving beperkt blijft. De parkeerdruk in de omgeving is echter wel toegenomen van 61% tot 75%. Het is dus lastiger geworden om een parkeerplek te vinden, maar in het algemeen is de parkeerdruk nog acceptabel. Kanttekening hierbij is dat in 2015 de oude woningen aan de Hof van Delftstraat niet meer bewoond waren en sloopklaar. Ten tijde van het onderzoek in 2016 waren de nieuwe woningen nog niet bewoond, maar wel opgeleverd. Door nieuwe bewoners werd geklust en verhuisd, waardoor er sprake was van een representatieve parkeerdruk voor de nieuwe situatie. De parkeerdruk zal naar verwachting nog wel iets stijgen, maar niet tot verdere problemen leiden.

Straat	Sectie nr	Capaciteit	Telling 2015 avond	Telling 2016 avond	Telling 2015 Zaterdag (11h)	Telling 2016 Zaterdag (11h)	Telling 2015 Zaterdag (14h)	Telling 2016 Zaterdag (14h)
Looksingel	1691	15	14	7	12	14	7	12
	1692	15	11	12	9	14	8	9
	1693	7	4	8	4	7	3	6
Hof van Delftstraat	1694	17	10	13	8	16	15	15
	1695	62 (0)	10	0	15	0	14	0
<b>Totaal</b>		<b>116 (54)</b>	<b>49</b>	<b>40</b>	<b>48</b>	<b>51</b>	<b>47</b>	<b>42</b>
<b>Parkeerdruk Looksingel/Hof v Delftstraat</b>			<b>72%</b>	<b>74%</b>	<b>61%</b>	<b>94%</b>	<b>61%</b>	<b>77%</b>

Tabel 9.6 Parkeerdruk na opheffen parkeerterrein Hof van Delftstraat

#### Dijkshoornseweg

Op de locatie van de oude meelfabriek in Den Hoorn (Dijkshoornseweg 41-45) en de naastgelegen woning (Dijkshoornseweg 39) is in 2011 een parkeerterrein aangelegd met 35 parkeerplaatsen. Dit parkeerterrein had nadrukkelijk een tijdelijk karakter, tot het moment dat de nieuwbouw van de supermarkt van start zou gaan.

Kijkend naar de bevindingen uit de verschillende parkeeronderzoeken faciliteert het parkeerterrein de bestaande reguliere vraag van 25-30 parkeerplaatsen in de directe omgeving van het centrum. Daarnaast dient het parkeerterrein in de huidige situatie als bufferruimte voor piekmomenten in de parkeervraag of bij evenementen zoals het DIOS-Lentefeest wanneer het Koningin Julianaplein niet beschikbaar is. Tot slot is door de aanleg van dit parkeerterrein de parkeerdruk op het Koningin Julianaplein vooral op zaterdag afgenomen.

Een deel van de parkeerbehoefte gaat verdwijnen door de sloop van woningen en bedrijfspanden. Het resterende deel betreft reguliere parkeerbehoefte waarvoor alternatieve parkeerlocaties beschikbaar zijn of gaan komen, waaronder de Hof van Delftstraat, Looksingel maar ook het Koningin Julianaplein.

## 10. Parkeren nieuwe ontwikkelingen

### 10.1 Juridische achtergrond: Bouwverordening

Er zijn verschillende ontwikkelingen in het centrum van Den Hoorn. Elk van de ontwikkelingen dient te voldoen aan artikel 2.5.30 van de bouwverordening:

#### **Artikel 2.5.30 Parkeergelegenheid en laad- en losmogelijkheden bij of in gebouwen**

1. *Indien de omvang of de bestemming van een gebouw daartoe aanleiding geeft, moet ten behoeve van het parkeren of stallen van auto's in voldoende mate ruimte zijn aangebracht in, op of onder het gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw behoort. Deze ruimte mag niet overbemeten zijn, gelet op het gebruik of de bewoning van het gebouw, waarbij rekening moet worden gehouden met de eventuele bereikbaarheid per openbaar vervoer.*
2. *De in het eerste lid bedoelde ruimte voor het parkeren van auto's moet afmetingen hebben die zijn afgestemd op gangbare personenauto's. Aan deze eis wordt geacht te zijn voldaan:*
  - a. *indien de afmetingen van bedoelde parkeerruimten ten minste 1,80 m bij 5,50 m en ten hoogste 3,25 m bij 6,00 m bedragen, in het geval er zich aangrenzende parkeerruimten aan de korte zijden bevinden;*
  - b. *indien de afmetingen van bedoelde parkeerruimten ten minste 2,50 m bij 5,00 m en ten hoogste 3,25 m bij 6,00 m bedragen, in het geval er zich aangrenzende parkeerruimten aan de lange zijden bevinden;*
  - c. *indien de afmetingen van een gereserveerde parkeerruimte voor een gehandicapte - voorzover die ruimte niet in de lengterichting aan een trottoir grenst - ten minste 3,50 m bij 5,00 m bedragen.*
3. *Indien de bestemming van een gebouw aanleiding geeft tot een te verwachten behoefte aan ruimte voor het laden of lossen van goederen, moet in deze behoefte in voldoende mate zijn voorzien aan, in of onder dat gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw behoort.*
4. *Het bevoegd gezag kan de omgevingsvergunning verlenen in afwijking van het bepaalde in het eerste en het derde lid:*
  - a. *indien het voldoen aan die bepalingen door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit; of*
  - b. *voor zover op andere wijze in de nodige parkeer- of stallingruimte, dan wel laad- of losruimte wordt voorzien.*

Om te bepalen of er voldoende parkeergelegenheid is wordt met vastgestelde parkeernormen de parkeerbehoefte bepaald. Ook kijken we naar eventueel vervallen parkeerbehoefte en vervallen parkeergelegenheid. Op basis hiervan leggen we in bestemmingsplannen een parkeereis vast waar de ontwikkelaar aan moet voldoen. Met nadruk moet gezegd worden dat nieuwe ontwikkelingen niet hoeven te voorzien in een overmaat aan parkeerruimte om de parkeerdruk te verlichten. Eventuele tekorten in parkeerruimte hoeven dan ook niet direct binnen het plangebied te worden opgevangen. Wel kijken we naar de acceptabele loopafstanden, zoals deze in de verschillende CROW richtlijnen staan benoemd.

Er zijn twee ontwikkelingen in Den Hoorn waar gekeken moet worden naar het parkeren in relatie tot artikel 2.5.30: De supermarkt Jumbo/Waaijer en het Julianahof van Wonen Midden-Delfland aan de Hof van Delftstraat.

## 10.2 Centrum Den Hoorn: autoparkeren

Het plan omvat 1600m<sup>2</sup> Supermarkt, 150m<sup>2</sup> dagwinkel en 22 woningen. Alle parkeerplaatsen in dit plan zijn openbaar. Hierdoor is efficiënter dubbelgebruik van de parkeerplaatsen mogelijk. Dit blijkt ook uit de onderstaande parkeerbalans:

Functie	Norm	Oppervlakte/aantal	Parkeerplaatsen
<b>Supermarkt</b>	3 pp/100m <sup>2</sup>	1.600 m <sup>2</sup>	48
<b>Dagwinkel</b>	3 pp/100m <sup>2</sup>	150 m <sup>2</sup>	4,5
<b>Woningen</b>	1,5 pp/w	22	33
<b>Totaal</b>			<b>85,5</b>

Dubbelgebruik - percentages							
Functie	Werkdag			Koop-	Zaterdag		Zondag
	ochtend	middag	avond	avond	middag	avond	middag
<b>Woningen</b>	55%	60%	90%	80%	60%	80%	70%
<b>Detailhandel</b>	30%	60%	40%	80%	100%	40%	60%

Dubbelgebruik - aantallen							
Functie	Werkdag			Koop-	Zaterdag		Zondag
	ochtend	middag	avond	avond	middag	avond	middag
<b>Woningen</b>	18,15	19,80	29,70	26,40	19,80	26,40	23,10
<b>Commercieel</b>	15,75	31,50	21,00	42,00	52,50	21,00	28,80
<b>Totaal</b>	33,90	51,30	50,70	68,40	72,30	47,40	23,10

Tabel 10.1 Autoparkeerbalans Centrum Den Hoorn

Een berekening met aanwezigheidspercentages wijst uit dat zaterdagmiddag maatgevend is met een totale parkeerbehoefte van 73 parkeerplaatsen in plaats van 85,5 (wanneer elk van de deelplannen los wordt bekeken).

Er moet daarnaast gekeken worden naar de huidige parkeerbehoefte en parkeercapaciteit in het plangebied. De bewoners van de Looksingel, Dijkshoornseweg en Hof van Delftstraat parkeren hun auto's op de bestaande parkeervoorzieningen. Daar staat tegenover dat er ook woningen en bedrijfspanden die nu nog in gebruik zijn gaan verdwijnen.

Bovenop de vereiste 73 parkeerplaatsen moeten daarom 8 parkeerplaatsen extra worden aangelegd om de bestaande parkeerbehoefte en het verwijderen van bestaande parkeergelegenheid binnen het plangebied te compenseren.



Figuur 10.2 Parkeervoorzieningen plangebied centrum

Het plan voorziet in 84 parkeerplaatsen, waarmee er inclusief de benodigde compensatie voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn. De berekening is opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan Centrum Den Hoorn 2016.

Er is onderzocht of het ook mogelijk is om de grondgebonden woningen en de supermarktlocatie los van elkaar te ontwikkelen met gebruik van de in de afzonderlijke delen aanwezige parkeerruimte. De supermarktlocatie en de 9 appartementen vereisen in totaal maximaal 61 parkeerplaatsen. In het voor de supermarkt, dagwinkel en appartementen beschikbare gebied zijn 62 parkeerplaatsen beschikbaar, waarmee deze ontwikkeling ook zelfstandig over voldoende parkeercapaciteit beschikt.

### 10.3 Centrum Den Hoorn: fietsparkeren

Voor fietsers is in de openbare ruimte voldoende ruimte voor voldoende stallingsplaatsen. Uitgangspunt is dat bewoners hun fiets inpandig kunnen stallen. De volgende fietsparkeerbalans is uitgangspunt.

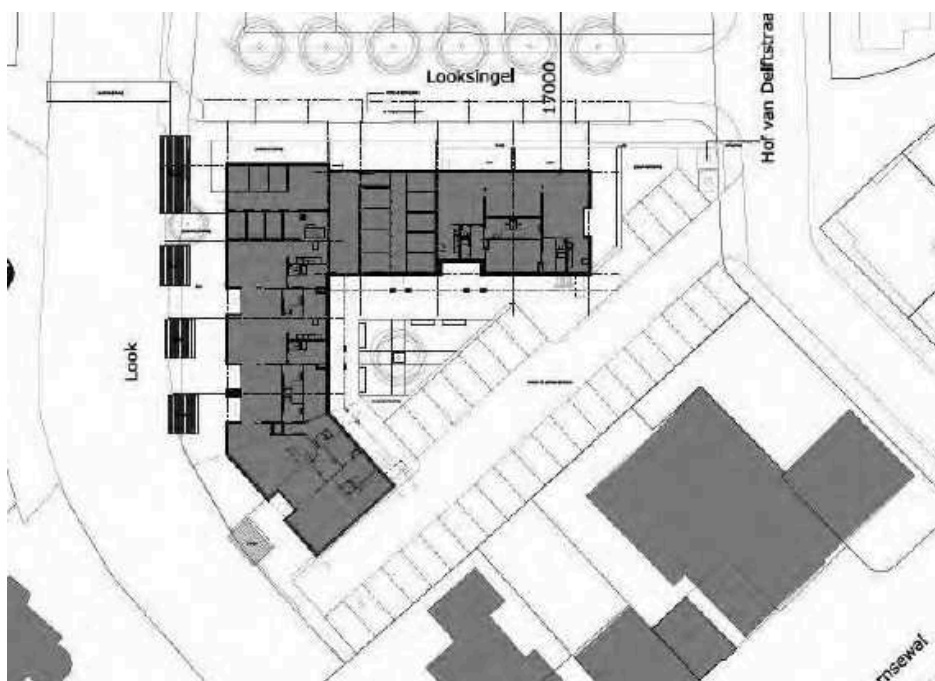
Functie	Norm	Oppervlakte/aantal	Totaal	Openbare ruimte
<b>Supermarkt</b>	2,9/100m <sup>2</sup>	1.600 m <sup>2</sup>	46,40	46,40
<b>Dagwinkel</b>	2,9/100m <sup>2</sup>	150 m <sup>2</sup>	4,35	4,35
<b>Woningen</b>	1,5 pp/w	22	66	0
<b>Totaal</b>			<b>116,75</b>	<b>50,75</b>

Tabel 10.3 Fietsparkeerbalans Centrum Den Hoorn

Uitgaande van 3 fietsen met strekkende meter is in totaal 17 m1 aan fietsenrekken nodig. Op het nieuwe dorpsplein aan de Dijkshoornseweg is hiervoor ruim voldoende beschikbare ruimte.

### 10.4 Julianahof

Het plan omvat 21 appartementen voor senioren. Rekening houdend met een parkeernorm van 1,5 parkeerplaats per woning, zijn er 32 parkeerplaatsen nodig. 31 parkeerplaatsen worden aangelegd op eigen terrein, 1 parkeerplaats wordt ingevuld in de openbare ruimte op een nieuw aan te leggen parkeerstrook langs de Looksingel. Het plan voldoet hiermee aan de parkeereis van 32 plaatsen.



Figuur 10.4 Parkeervoorzieningen plangebied Julianahof

## 11. Extra parkeerlocaties en andere oplossingen

### 11.1 Inleiding

Er is een opgave om bij de realisatie van het centrumplan ten minste 25 extra parkeerplaatsen te realiseren om de bestaande parkeervraag in het centrum van Den Hoorn op te vangen en parkeerdruk in het centrumgebied te verlichten. De gemeente denkt hierbij aan twee oplossingerichtingen:

1. Oplossingen in de bestaande openbare ruimte;
2. Oplossingen die gepaard gaan met verwijderen van bestaande gebouwen.

In de onderstaande paragrafen werken we de oplossingen en hun specifieke bijdrage aan het oplossen van de parkeerproblematiek.

### 11.2 In de Openbare ruimte

#### Hof van Delftstraat (zie bijlage 1)

De Hof van Delftstraat moet nog een herinrichting ondergaan. Hiervoor is budget beschikbaar. Volgens een eerste herinrichtingsplan is het mogelijk om aan weerszijden van de Hof van Delftstraat langsparkeren te realiseren. Hierdoor neemt het aantal parkeerplaatsen toe van 21 in de huidige situatie naar 31 in de nieuwe situatie.

#### Looksingel (zie Figuur 10.3)

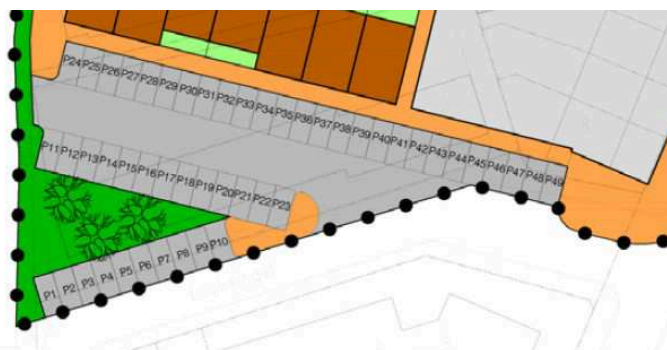
Door een herschikking van de ruimte aan de kant van de Julianahof is er ruimte beschikbaar om een parkeerstrook aan te leggen van 8 parkeerplaatsen. 1 daarvan is toegekend aan parkeerbalans van de de Julianahof. Het levert alsnog 7 extra parkeerplaatsen op.

#### Herinrichting Koningin Julianaplein (Dambord/Jeux de Boulesbaan)

Er is op verschillende momenten vraag naar extra parkeergelegenheid op het Koningin Julianaplein. Ter plaatse van het Dambord ligt er al verharding die op piekmomenten, bijvoorbeeld zaterdagen, benut kan worden voor extra parkeergelegenheid als er geen andere evenementen zijn.

#### Aanleg tijdelijke parkeervoorziening Looksingel

Zodra de woningen aan de Looksingel 2 t/m 18 en Hof van Delftstraat 2 t/m 8 gesloopt zijn komt het toekomstige parkeerterrein van de Jumbo vrij voor de realisatie van een parkeerterrein van ongeveer 30 parkeerplaatsen. Het parkeerterrein kan tijdelijk worden gebruikt ter vervanging van de huidige tijdelijke parkeervoorziening aan de Dijkshoornseweg om de periode tot aan de realisatie van een nieuwe parkeervoorziening te kunnen overbruggen. Dit terrein wordt het toekomstige parkeerterrein van de Jumbo. Dit parkeerterrein kan direct zijn definitieve indeling krijgen, maar het is ook mogelijk het parkeerterrein van een tijdelijke bestrating en indeling te voorzien.

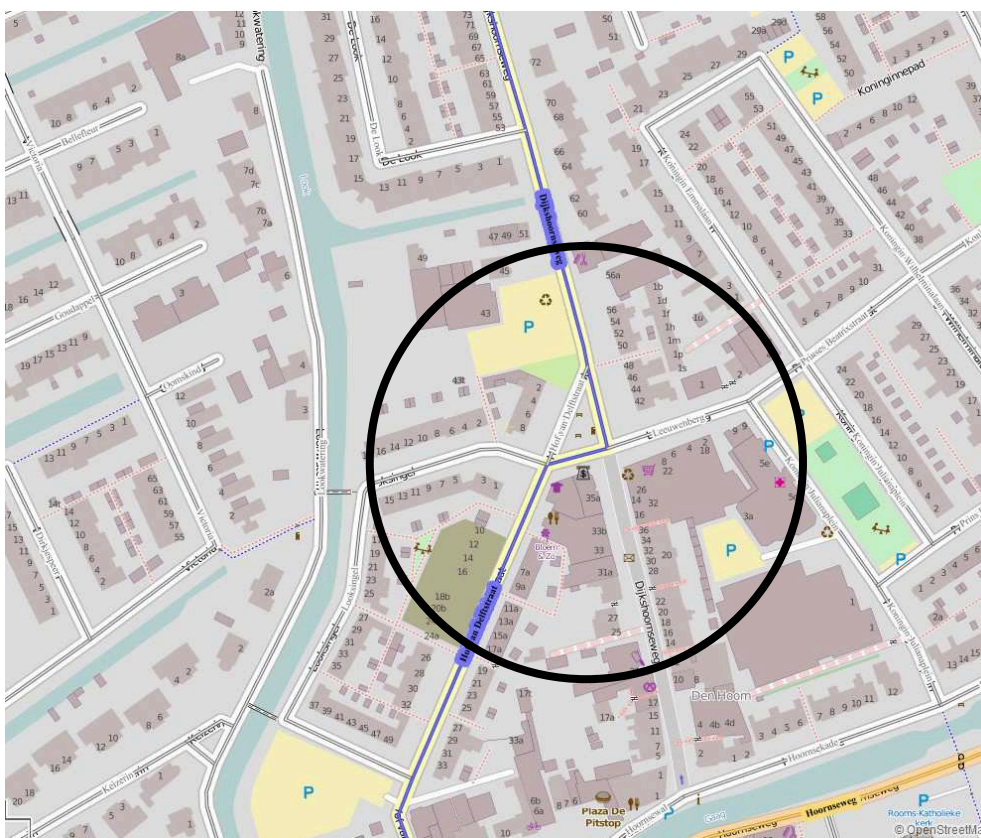


Figuur 11.1 Tijdelijke parkeervoorziening Looksingel

### 11.3 Zoekgebied overige locaties

Binnen het onderstaande zoekgebied verkennen we nieuwe mogelijkheden voor parkeervoorzieningen die kunnen worden benut om elders in het centrum de ruimtelijke kwaliteit te behouden of te verbeteren. Hiervoor moeten gronden vrijgemaakt van bebouwing en/of door de gemeente moeten worden aangekocht. Gemiddeld zullen de kosten daarvan ca €15.000,- per pp bedragen.





Figuur 11.2 Onderzoeksgebied verkenning nieuwe parkeerlocaties

#### 11.4 Overzicht bestaande zoeklocaties parkeren

Locatie	Parkeerplaatsen			Opmerkingen
	Erbij	Eraf	Saldo	
Hof van Delftstraat	31	21	10	Herinrichting Hof van Delftstraat is al voorzien en budget is beschikbaar. Parkeervoorziening is zonder meer uitvoerbaar.
Looksingel	8	1	7	Herinrichting Looksingel is deels voorzien en budget is beschikbaar. Technisch lastiger dan HvDstraat vanwege ligging van kabels en leidingen. Echter niet onuitvoerbaar.
Koningin Julianaplein	8	0	8	Verharding is al beschikbaar, maar nog niet bruikbaar als parkeergelegenheid. Het is mogelijk de aanwezige juridische belemmeringen weg te nemen en extra parkeergelegenheid te creëren.
Looksingel (tijdelijk)	30	0	30	Tijdelijk te gebruiken terrein om de periode tot aan de realisatie van een nieuwe parkeervoorziening te kunnen overbruggen. Terrein wordt toekomstige parkeerterrein van de Jumbo.
<b>Totaal</b>			55	

Tabel 11.3 Overzicht bestaande zoeklocaties parkeren Den Hoorn

## 12. Overige oplossingen

### 12.1 Blauwe zone centrum Den Hoorn

De maatregel is geschikt voor veel toepassingen, maar de blauwe zone wordt vooral toegepast in winkelstraten waar bewoners en winkelmedewerkers lang parkeren, terwijl veel bezoekers kort willen parkeren. Voor winkeliers is een blauwe zone met alleen kortparkeerplaatsen gunstig: voor de klant ontstaat meer vrije parkeerruimte voor de deur. De maatregel is verder vooral geschikt voor toepassing op kleine schaal. Bijvoorbeeld in een of enkele winkelstraten, bij een klein winkelcentrum of in een dorpskern van een kleine stad. (CROW ASVV2012)

Het instellen van een parkeerduurbepanking kan een goede maatregel zijn om de bezoeker van het centrum meer parkeergelegenheid te bieden op plekken waar ook sprake is van langparkeren door bewoners. Een blauwe zone is eerder op verschillende plekken in Den Hoorn ingevoerd (Dijkshoornseweg, Beatrixstraat, Hoornsewal). Om verschillende redenen zijn deze blauwe zones niet succesvol gebleken. Belangrijke factoren zijn de weginrichting, het menselijke gedrag en (het ontbreken van) consequente handhaving. Op de blauwe zone aan de Hoornsewal is bijvoorbeeld in het parkeeronderzoek geconstateerd dat de parkeerschijf nauwelijks wordt gebruikt.

Het moet duidelijk zijn waarom in een bepaald gebied een parkeerduurbepanking geldt. Het verdient de aanbeveling om de blauwe zone:

- a. Te beperken tot een duidelijk afgebakend gebied (zie figuur 12.1 voor voorbeeld),
- b. In geldigheid te beperken tot de openingstijden van de winkels (bijvoorbeeld maandag t/m zaterdag van 8.00-20.00).

Het is ook mogelijk om bewoners ontheffing te verlenen voor het langparkeren in de blauwe zone. Hierdoor blijft het voor bewoners te allen tijde mogelijk om gebruik te maken van de parkeervoorzieningen in het centrum.

### 12.2 Nieuwe looproutes

De parkeervoorzieningen op het Koningin Julianaplein worden weliswaar goed gebruikt, maar het plein kent een restcapaciteit die nu nog vaak onbenut blijft. Zo zijn er op maatgevende momenten vaak nog 15-20 plaatsen vrij. Dit komt mede door het ontbreken van een directe en logische looproute van de parkeervoorzieningen naar de winkels in het centrumgebied.

Een doorsteek via het parkeerterrein achter het gezondheidscentrum naar de Dijkshoornseweg kan de parkeersituatie in het centrumgebied verbeteren en de biedt bezoekers meer gelegenheid om dichtbij de bestemming te parkeren. Tegelijkertijd wordt de bestaande parkeercapaciteit op en rond het Koningin Julianaplein beter benut.

Er zijn een tweetal mogelijkheden:

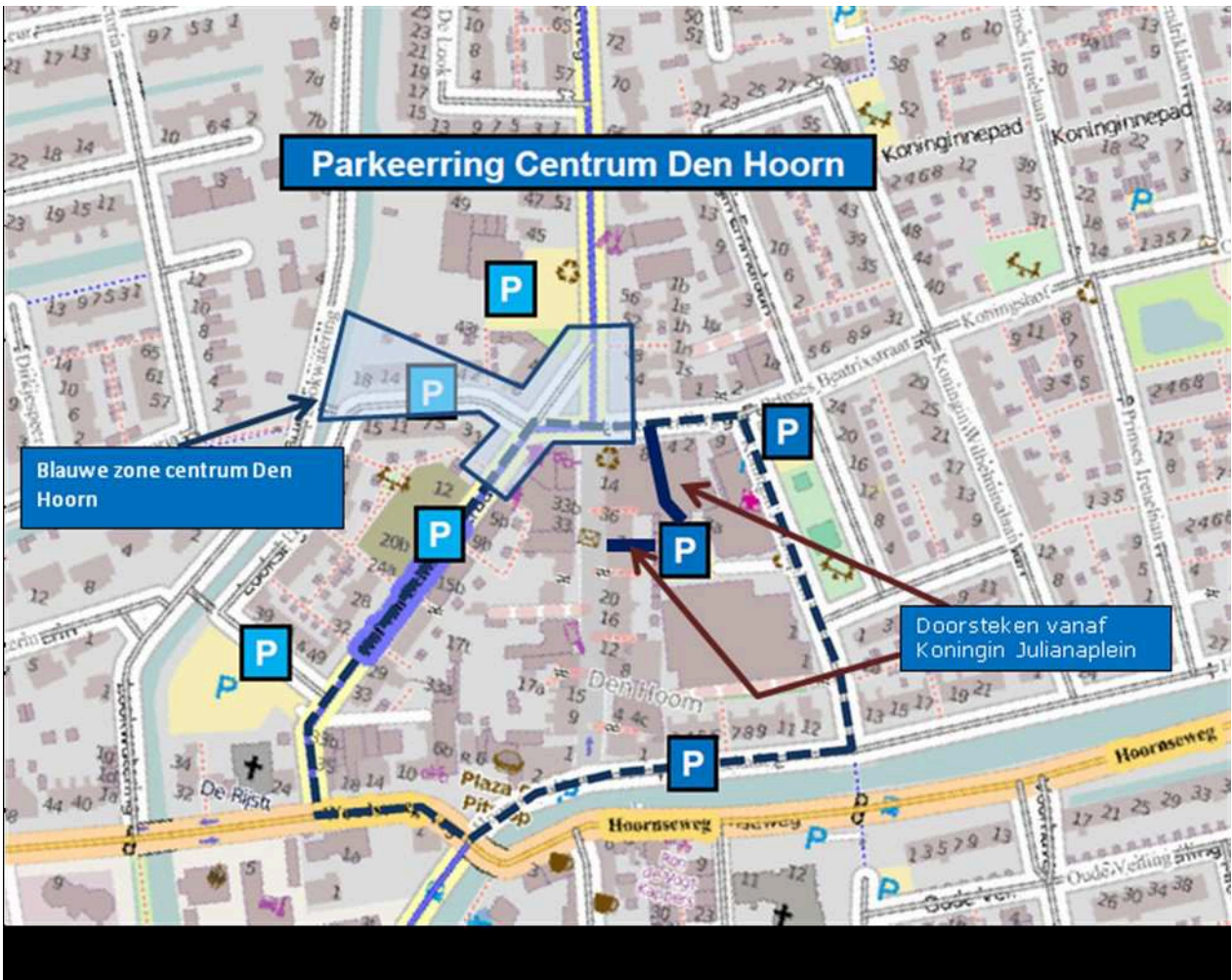
- Een poort in een van de woningen Dijkshoornseweg 24 t/m 36
- Doorsteek via de Plus-supermarkt/Leeuwenberg

### 12.3 Instellen parkeerring

Een probleem bij hoge parkeerdrukken is zoekverkeer in combinatie met onwenselijke en plotselinge manoeuvres en daardoor verkeersonveilige situaties. Veel gemeente lossen dit op met een parkeerrouteverwijzing waarlangs alle (belangrijke) parkeervoorzieningen bereikbaar zijn. In combinatie met dynamische verwijzingen over de bezetting van parkeerplaatsen en parkeergarages kan dit het zoekgedrag van weggebruikers beperken en/of in goede banen leiden.

Ook leidt dit in de regel tot een betere spreiding van parkeren over de beschikbare voorzieningen en een betere benutting van parkeervoorzieningen.

De wegstructuur in het centrum van Den Hoorn is geschikt om een parkeerring te faciliteren in de bestaande situatie en de nieuwe situatie. Deze leidt dan via de Woudseweg-Hof van Delftstraat-Prinses Beatrixstraat-Koningin Julianaplein-Hoornsekafe.



Figuur 12.1 Overzicht aanvullende parkeermaatregelen Den Hoorn

## 13. Conclusies en aanbevelingen

Is er op de genoemde deelaspecten een probleem? Betekenen deze problemen een knelpunt voor ontwikkelingen in het centrum van Den Hoorn? Op welke wijze kunnen deze eventuele problemen worden opgelost?

### 13.1 Conclusies

#### *Bestemmingsplan Centrum Den Hoorn*

De centrumontwikkeling Den Hoorn (supermarkt + woningen) voorziet in voldoende mate in parkeerkeuzegelegenheid met 84 parkeerplaatsen. Het plangebied heeft echter overlap met bestaande/blijvende parkeerbehoefte en bestaande parkeercapaciteit. Wordt dit in de balans betrokken, dan is een extra vervangende parkeercapaciteit van 8 parkeerplaatsen in of direct nabij het plangebied nodig die moet worden gecompenseerd. Binnen de beschikbare 84 parkeerplaatsen is ook in de compensatie van bestaande parkeergelegenheid voorzien.

#### *Bestaande parkeervraag en gebruik tijdelijke parkeerterreinen*

Er is in het gehele centrum (loopafstand tot 200 meter vanaf de Dijkshoornseweg) weliswaar voldoende parkeergelegenheid beschikbaar, maar de parkeervraag concentreert zich sterk in een straal van 100 meter rondom de driehoek Hof van Delftstraat-Dijkshoornseweg. Hier is de parkeerbehoefte het grootst. Het tijdelijke parkeerterrein aan de Dijkshoornseweg voorziet op dit moment in een parkeerbehoefte van tenminste 25 plaatsen.

Deze bestaat uit de volgende onderdelen:

- Compensatie van de 10 parkeerplaatsen die bij de herinrichting van de Dijkshoornseweg in 2012 zijn verdwenen (toezegging van het college).
- Stijging van de parkeerdruk die is opgetreden na het uitbreiden van de PLUS-supermarkt in 2010.
- Autonome stijging autobezit en parkeerdruk alsmede verschuiving parkeervraag vanaf het Koningin Julianaplein.

Dit betekent dat er naast de realisatie van het centrumplan een opgave is om voor ten minste 25 parkeerplaatsen naar een andere locatie te zoeken om de bestaande parkeervraag in het centrum van Den Hoorn op te vangen. Er zijn binnen een gebied met grotere loopafstand voldoende parkeermogelijkheden beschikbaar om deze opgave te realiseren.

Als gevolg van het verdwijnen van het parkeerterrein aan de Hof van Delftstraat (Julianahof) is de parkeerdruk in de omgeving weliswaar toegenomen, maar dit leidt niet tot parkeerproblemen.

### 13.2 Aanbevelingen

We adviseren om naast de geplande parkeervoorzieningen van de supermarktlocatie tenminste 25 parkeerplaatsen in het centrum extra aan te leggen in het centrumgebied om de bestaande parkeerbehoefte zo veel mogelijk binnen korte loopafstand van het centrumgebied te faciliteren, het verlies aan parkeervoorzieningen te compenseren, kwaliteit van de woonomgeving te verbeteren en het zoekverkeer tot een minimum te beperken. De voorlopige voorkeurslocaties voor de extra parkeervoorzieningen betreffen:

Hof van Delftstraat	10
Looksingel	7
Koningin Julianaplein	8
Looksingel (tijdelijk)	30
<b>Totaal</b>	<b>55</b>

*Tabel 13.1 Voorkeurslocaties faciliteren parkeervraag*

Het te realiseren parkeerterrein (30 plaatsen) aan de Looksingel kan tijdelijk worden gebruikt ter vervanging van de huidige tijdelijke parkeervoorziening aan de Dijkshoornseweg om de periode tot aan de realisatie van een nieuwe parkeervoorziening te kunnen overbruggen.

Wij bevelen tevens aan om de mogelijkheden voor een blauwe zone en de parkeerring in het centrumgebied verder te onderzoeken en uit te werken in overleg met de betrokken omwonenden en ondernemers.

## **C. BIJLAGEN**

**1. 2016-44408 Inrichtingsvoorstel Hof van Delftstraat**

**2. Diverse verkeersrapporten**

- a. 2016-44116 Beschouwing relevante plannen en variantenstudie voor het centrum van Den Hoorn, Goudappel-Coffeng augustus 2011**
- b. 2016-44117 Centrumontwikkeling Den Hoorn: Kwantitatieve verkeersstudie Goudappel-Coffeng juni 2012**
- c. 2016-44200 Verkeersplan Centrum Den Hoorn, Goudappel-Coffeng april 2015**
- c. 2016-44195 Verkeerseffecten bestemmingsplan "Centrumplan Den Hoorn", Mobycon december 2016**



**3. Diverse verkeersonderzoeken**

- a. **2016-44114 Resultaten Parkeertelling, oktober/november 2016, uitgevoerd door ANS Verkeer & Ruimte**
- b. **2016-44118 Resultaten Verkeerstelling Dijkshoornseweg Zuid, november/december 2016, uitgevoerd door Telwerk B.V.**
- c. **2016-44119 Resultaten Verkeerstelling Koningin Julianaplein, november/december 2016, uitgevoerd door Telwerk B.V.**
- d. **2016-44120 Resultaten Verkeerstelling Prinses Beatrixstraat, november/december 2016, uitgevoerd door Telwerk B.V.**
- e. **2016-44122 Resultaten Verkeerstelling Dijkshoornseweg Noord, november/december 2016, uitgevoerd door Telwerk B.V.**
- f. **2016-44123 Resultaten Verkeerstelling Hof van Delftstraat, november/december 2016, uitgevoerd door Telwerk B.V.**
- g. **2016-44416 Resultaten Doorrekening Totaalvisie Verkeer Den Hoorn voor 2030 met Verkeersmodel Haaglanden, Goudappel-Coffeng april 2015**

**4. 2016-44275 Conceptnotulen bijeenkomst verkeer centrum Den Hoorn**