

Hortusplein Sassenheim

Parkeren en verkeer

Opdrachtgever
Titel rapport

Hoogvliet Beheer
Hortusplein Sassenheim

Kenmerk
Datum publicatie

016425.20231127.N1.03
16 februari 2024

Status

Definitief

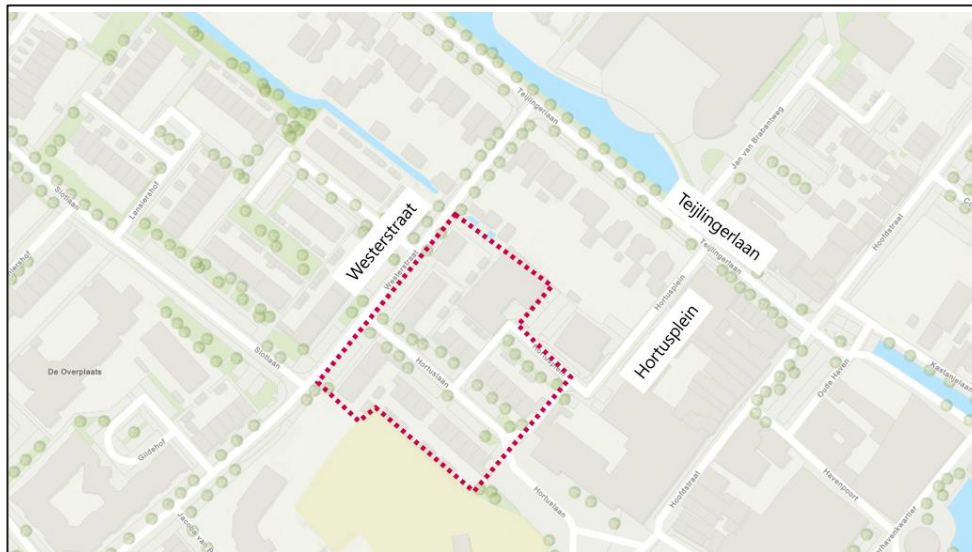
© Copyright Goudappel BV 16-2-24

Inhoudsopgave

1. Inleiding	1
2. Parkeerbehoefte conform gemeentelijk beleid	2
2.1 Functieprogramma	2
2.2 Uitgangspunten	4
2.3 Resultaten	5
3. Verkeersgeneratie	6
3.1 Uitgangspunten	6
3.2 Resultaat	8
4. Kwalitatieve analyse verkeersafwikkeling	9
4.1 Beoordeelde wegvakken	9
4.2 Ontsluiting van het plan	10
4.3 Wegvakken Westerstraat en Hortusplein	11
4.4 Verkeersintensiteiten	12
5. Conclusie	14

1. Inleiding

Hoogvliet Beheer BV is voornemens om het Hortusplein in Sassenheim (zie figuur 1.1) herontwikkelen. Deze locatie wordt getransformeerd naar grondgebonden woningen, appartementen, een supermarkt en horecavoorzieningen. De huidige functies in het gebied worden gesloopt om ruimte te maken voor het nieuwbouwplan.



Figuur 1.1: Ligging plangebied Hortusplein in Sassenheim

In het verleden heeft Goudappel al geadviseerd voor de ontwikkeling van het Hortusplein. Vanwege een aantal wijzigingen in het functieprogramma is nu behoefte naar een actualisatie van de eerdere parkeerberekeningen. Daarop aanvullend is tevens behoefte aan inzicht in de verkeersaantrekkende werking van het bouwplan.

2. Parkeerbehoefte conform gemeentelijk beleid

2.1 Functieprogramma

De ontwikkeling van het Hortusplein in Sassenheim betreft de transformatie van bestaande functies. Het is in de berekening van belang hier rekening mee te houden door te salderen. Zo wordt namelijk bepaald of na de transformatie van het gebied voldoende parkeerplaatsen worden teruggebracht om de volledige parkeervraag op te vangen. Voor het functieprogramma is daarom onderscheid gemaakt in de huidige- en toekomstige situatie.

Bouwprogramma

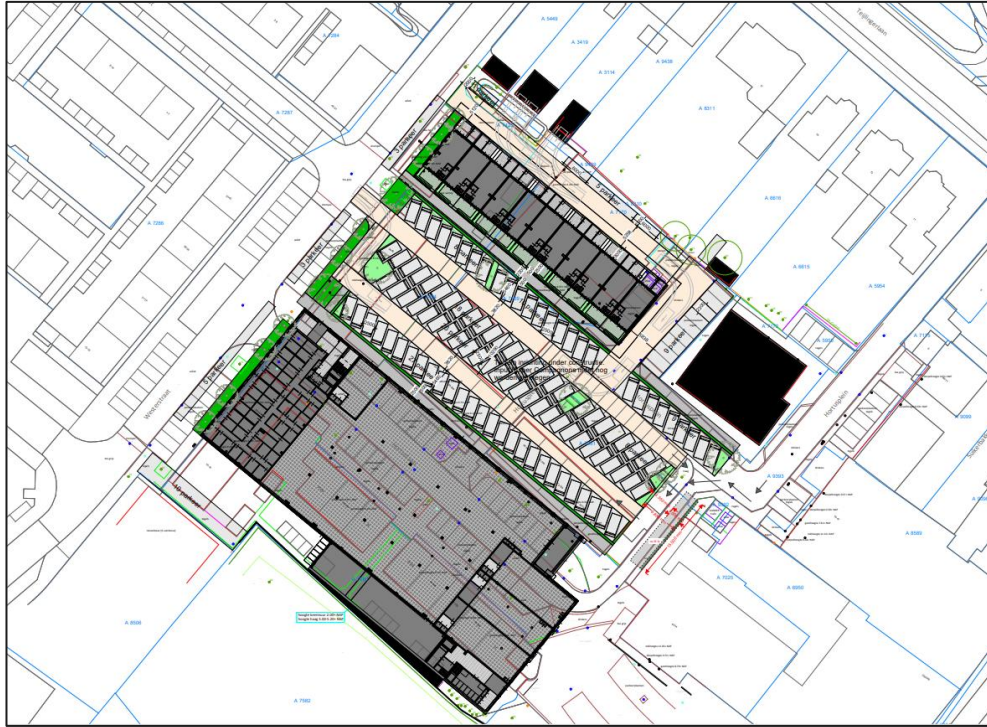
In tabel 2.1 zijn de huidige- en toekomstige situatie uiteengezet. Ten opzichte van de huidige situatie wordt de supermarkt uitgebreid met ruim 400 m² bvo, worden horecavoorzieningen gerealiseerd in de plint van het gebouw en worden 11 grondgebonden woningen bijgebouwd. Daarnaast worden de huidige sociale huurappartementen van woningcorporatie STEK nieuw teruggebracht binnen het bouwplan.

huidige situatie			toekomstige situatie		
functie	omvang	eenheid	functie	omvang	eenheid
supermarkt	1.100	m ² bvo	supermarkt	1.522,4	m ² bvo
sociale huurappartementen	48	woningen	horeca	392,8	m ² bvo
			sociale huurappartementen	48	woningen
			grondgebonden koopwoningen	11	woningen
capaciteit Hortusplein	82	parkeerplaatsen	capaciteit Hortusplein	142	parkeerplaatsen
capaciteit Kerkplein	55	parkeerplaatsen	capaciteit Kerkplein	41	parkeerplaatsen

Tabel 2.1: Functieprogramma huidige- en toekomstige situatie

Parkeercapaciteit

Om de potentiële parkeerbehoefte te faciliteren wordt het huidige parkeeraanbod uitgebreid met $((142+41)-(82+55) = 46)$ parkeerplaatsen. De parkeeroplossing is weergegeven in figuur 2.1. In de bepaling van de extra te realiseren parkeercapaciteit is een uitgangspunt uit de vorige studie aangehouden: het feit dat de parkeercapaciteit op het Kerkplein met 14 parkeerplaatsen wordt gereduceerd, en op het Hortusplein wordt gecompenseerd.



Figuur 2.1: Situatietekening parkeeroplossing Hortusplein Sassenheim (bron: Groosman architecten)

2.2 Uitgangspunten

Parkeernormen

Bij het bepalen van de parkeernorm gaan we uit van de Parkeernota van de gemeente Teylingen (2014). De gemeentelijke normen zijn gebaseerd op CROW-kencijfers uit publicatie 317¹. Bij het bepalen van het juiste kencijfer wordt onderscheid gemaakt in stedelijkheid en locatie. Sassenheim is aangemerkt als 'matig stedelijk', en het Hortusplein ligt volgens de gemeentelijke parkeernota in een 'schil/overloopgebied'.

In tabel 2.2 zijn de te hanteren parkeernormen weergegeven. Voor de horecavoorzieningen is uitgegaan van de functie 'café/bar/cafetaria'. In de parkeernorm voor woningen is een aandeel bezoek opgenomen van 0,3 parkeerplaats per woning.

functie plan	functie parkeernota	norm	eenheid
grondgebonden woningen	woning	1,8	pp / woning
sociale huurappartementen	appartement	1,5	pp / woning
supermarkt	supermarkt	3,1	pp / 100 m ² bvo
horeca	café/bar/cafetaria	5,0	pp / 100 m ² bvo

Tabel 2.2: Parkeernormen volgens 'Parkeernota Teylingen 2014'

Aanwezigheidspercentages

Om zuiver te kunnen salderen is het per functie van belang om rekening te houden met maatgevende momenten in de week. Hierom is uitgegaan van de gemeentelijke aanwezigheidspercentages. Aanvullend is voor de supermarkt een percentage van 100% toegepast op zondagmiddag, omdat de supermarkt ook op zondag open is. Dit uitgangspunt is volgens de meest recente CROW-publicatie 381.

	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
woningen bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
woningen bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
supermarkt	30%	60%	40%	80%	0%	100%	40%	100%*
café (horeca)	30%	40%	90%	85%	0%	75%	100%	45%

* indien open op zondag 100% (cf. CROW)

Tabel 2.3: Gemeentelijke aanwezigheidspercentages

¹ CROW publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie', 2012.

2.3 Resultaten

Bij salderen verminder je de parkeervraag van het ruimtelijke plan met de parkeervraag van de reeds bestaande situatie. De toepassing van deze salderingsregel is weergegeven in tabel 2.4. De ongewogen parkeerbehoefte, zonder rekening te houden met dubbelgebruik van parkeerplaatsen, resulteert in een toename van 53 parkeerplaatsen. Het maatgevende moment ligt op de koopavond, met een toename van 43 parkeerplaatsen ten opzichte van de huidige situatie.

situatie	functie	ongewogen	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
toekomst	bewoners sociale huur	57,6	28,8	28,8	51,8	46,1	57,6	34,6	46,1	40,3
	grondgebonden woningen	16,5	8,3	8,3	14,9	13,2	16,5	9,9	13,2	11,6
	bezoekers woningen	17,7	1,8	3,5	14,2	12,4	0,0	10,6	17,7	12,4
	supermarkt	47,2	14,2	28,3	18,9	37,8	0,0	47,2	18,9	47,2
	horeca	19,6	5,9	7,9	17,7	16,7	0,0	14,7	19,6	8,8
	totaal toekomstige situatie	159	59	77	117	126	74	117	115	120
huidig	bewoners sociale huur	-57,6	-28,8	-28,8	-51,8	-46,1	-57,6	-34,6	-46,1	-40,3
	bezoekers sociale huur	-14,4	-1,4	-2,9	-11,5	-10,1	-0,0	-8,6	-14,4	-10,1
	supermarkt Hoogvliet	-34,1	-10,2	-20,5	-13,6	-27,3	-0,0	-34,1	-13,6	-34,1
	totaal huidige situatie	-106	-40	-52	-77	-83	-58	-77	-74	-85
planeffect	toename									
	parkeerbehoefte	53	19	25	40	43	16	40	41	35
	extra parkeer capaciteit	46	46	46	46	46	46	46	46	46
	saldo	-7	+27	+21	+6	+3	+30	+6	+5	+11

Tabel 2.4: Parkeerbehoefte toekomstige vs. huidige situatie

Voor de geplande ontwikkeling wordt de huidige parkeercapaciteit uitgebreid met 46 parkeerplaatsen. Op de maatgevende koopavond zijn 43 extra parkeerplaatsen benodigd. Met de geplande capaciteitsuitbreiding wordt voorzien in de toename van de parkeerbehoefte. Hiermee wordt een passende parkeeroplossing aangedragen. Voorwaarde hierbij is wel dat de parkeerplaatsen allemaal een openbaar karakter kennen en niet toegewezen worden aan specifieke gebruikers.

3. Verkeersgeneratie

De verkeersgeneratie van een nieuwe ontwikkeling wordt volgens een vaste werkwijze bepaald. In de berekening worden de CROW kencijfers, passend bij de te ontwikkelen functie, gebruikt als uitgangspunt en vermenigvuldigt met de omvang/aantallen uit het functieprogramma. Vervolgens wordt een vertaalslag gemaakt naar de verkeersgeneratie tijdens een werkdagemaal, en tijdens de ochtend- en avondspits.

De verkeersgeneratie wordt in een kwalitatieve analyse toegevoegd aan tellingen die in 2022 zijn uitgevoerd in opdracht van de gemeente Teylingen (Verkeersonderzoek HLTSamen, gemeente Teylingen). Omdat ook verkeersbewegingen gesaldeerd kunnen worden, is het van belang dat alleen de (huidige) functies worden gesaldeerd die ten tijde van de telling in functie waren. In de betreffende tabel is dit aangegeven welke functies gesaldeerd kunnen worden en welke niet.

3.1 Uitgangspunten

Nieuwe functies genereren extra verkeer. De hoeveelheid verkeer wordt bepaald met kencijfers, vastgelegd in CROW² publicatie 381 (Toekomstbestendig parkeren – December 2018). In deze publicatie zijn voor verschillende functies kencijfers voor de verkeersgeneratie³ opgenomen, deze verkeersgeneratiekencijfers zijn gekoppeld het aantal parkeerplaatsen dat per functie moet worden voorzien. In de kencijfers is onderscheid gemaakt in stedelijkheidsgraad⁴ en ligging ten opzichte van het centrum (stedelijke zone). Sassenheim is aangemerkt als 'matig stedelijk' en het plan ligt in stedelijke zone 'schil centrum'.

Kencijfers

Binnen de CROW-kencijfers is een bandbreedte beschikbaar. In de berekeningen is ervoor gekozen om uit te gaan van het CROW-kencijfer dat aansluit bij de parkeernorm van de gemeente. In tabel 3.1 zijn de functies gekoppeld aan een CROW-kencijfer. Dit kencijfer geeft de verkeersgeneratie weer tijdens een gemiddeld weekdagemaal.

Voor de functie 'café/bar/cafetaria' ontbreekt een kencijfer voor verkeersgeneratie. Om voor de horecafuncties wel tot een inschatting van het aantal verkeersbewegingen te komen is een turn-over van 6 motorvoertuigbewegingen per parkeerplaats gehanteerd. Dit houdt in dat de parkeerplaatsen bestemd voor de horecafuncties 3x per dag door een uniek extern voertuig wordt gebruikt, uitgaand van één aankomst en 1 vertrek per uniek bezoek. In de

² CROW is een landelijke kennisorganisatie op het gebied van infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer en werk en veiligheid.

³ De verkeersgeneratie bestaat uit een optelling van de verkeersproductie (vertrekkend verkeer) en -attractie (aankomend verkeer).

⁴ De stedelijkheidsgraad wordt uitgedrukt in huishoudens per km² (CBS data).

berekeningen is de ongewogen parkeerbehoefte voor de horecafunctie van afgerond 20 parkeerplaatsen gehanteerd als uitgangspunt in de verkeersgeneratieberekening.

functie plan	CROW-functie	Kencijfer en eenheid
grondgebonden woningen	koop, huis, tussen/hoek	7,0 mvt / woning / weekdagemaal
sociale huurappartementen	huur, appartement, midden/goedkoop (incl. sociale huur)	3,7/ woning / weekdagemaal
supermarkt	fullservice-supermarkt	76,2 / 100 m ² bvo / weekdagemaal
horeca	maatwerk	6,0 mvt / parkeerplaats / weekdagemaal

Tabel 3.1: Gehanteerde CROW kencijfers

Verdeling verkeersgeneratie

Zoals beschreven zijn de kencijfers gepresenteerd als gemiddeld weekdagemaal. Om tot de verkeersgeneratie tijdens een werkdagemaal te komen zijn de volgende omrekenfactoren gehanteerd (CROW publicatie 272⁵):

- omrekenfactor wonen = 1,11;
- omrekenfactor supermarkt = 1,2;
- omrekenfactor horeca = 1,0.

Daarnaast beschikt CROW publicatie 256⁶ over een procentuele verdeling naar spitsuur (zie tabel 3.2). Voor de woonfuncties is uitgegaan van de verdeling voor 'overige woonmilieus'. Voor de verdeling van het verkeer over de spitsmomenten zijn de uitgangspunten voor 'detailhandel' gehanteerd.

Voor de horeca is de avondspits opgehoogd van 8% naar 10%. De aanname is dat horeca een hoger aandeel verkeer in de avondspits genereert dan een winkelfunctie. Aangezien CROW niet beschikt over kencijfers voor de verdeling van horeca zijn deze gebaseerd op Goudappel ervaringskencijfers.

functie	ochtendspits			avondspits		
	drukste uur	waarvan vertrek	waarvan aankomst	drukste uur	waarvan vertrek	waarvan aankomst
wonen	8%	89%	11%	9%	20%	80%
supermarkt	2%	50%	50%	8%	50%	50%
horeca	3%	82%	18%	10%	43%	57%

Tabel 3.2: Gehanteerde verdeling verkeersgeneratie naar spitsuur

⁵ CROW publicatie 272: Verkeersgeneratie voorzieningen; kengetallen gemotoriseerd verkeer (oktober 2008).

⁶ CROW publicatie 256: Verkeersgeneratie woon- en werkgebieden (oktober 2007).

3.2 Resultaat

In tabel 3.3 is het resultaat van de verkeersgeneratieberekening weergegeven.

situatie	functie	weekdag etmaal	werkdag etmaal	ochtendspits			avondspits		
				totaal	aankomst	vertrek	totaal	aankomst	vertrek
toekomst	sociale huurwoningen	178	197	16	2	14	18	14	4
	grondgebonden woningen	77	85	7	1	6	8	6	2
	supermarkt	1.160	1.392	28	14	14	111	56	56
	horeca	118	118	4	3	1	12	5	7
	totaal toekomstige situatie	1.533	1.793	55	20	35	149	81	68
Huidig (te vervallen)	sociale huurwoningen	-178	-197	-16	-2	-14	-18	-14	-4
	supermarkt	<i>Ten tijde van de verkeerstellingen was er geen supermarkt meer gevestigd in het pand.</i>							
	totaal huidige situatie	-178	-197	-16	-2	-14	-18	-14	-4
planeffect		+1.355	+1.595	+39	+18	+21	+131	+67	+64

Tabel 3.3: Verkeersgeneratie toekomstige vs. huidige situatie

De verkeerstoename als gevolg van het plan bedraagt ongeveer 1.600 motorvoertuigen tijdens een gemiddelde werkdag. Het grootste deel van deze verkeersbewegingen vindt plaats buiten de spitsuren.

Tijdens het avondspitsuur (drukste spitsuur) bedraagt de toename aan verkeersbewegingen ongeveer 130 motorvoertuigen, waarvan de verdeling over aankomsten en vertrekken evenredig is. De toename bedraagt in het drukste uur (avondspits) gemiddeld iets meer dan twee auto's per minuut.

Gegeven deze toename wordt aangenomen dat de extra verkeersbewegingen opgaan in het reguliere verkeersbeeld, en niet leidt tot het ontstaan van (nieuwe) verkeersknelpunten. Dit is echter afhankelijk van de huidige verkeersintensiteiten op de omliggende infrastructuur. Mocht het mogelijk zijn op basis van recente verkeerstellingen nader onderzoek uit te voeren naar de verkeersafwikkeling op het omliggende wegennet, is het advies een nadere verkeerskundige verkenning uit te voeren.

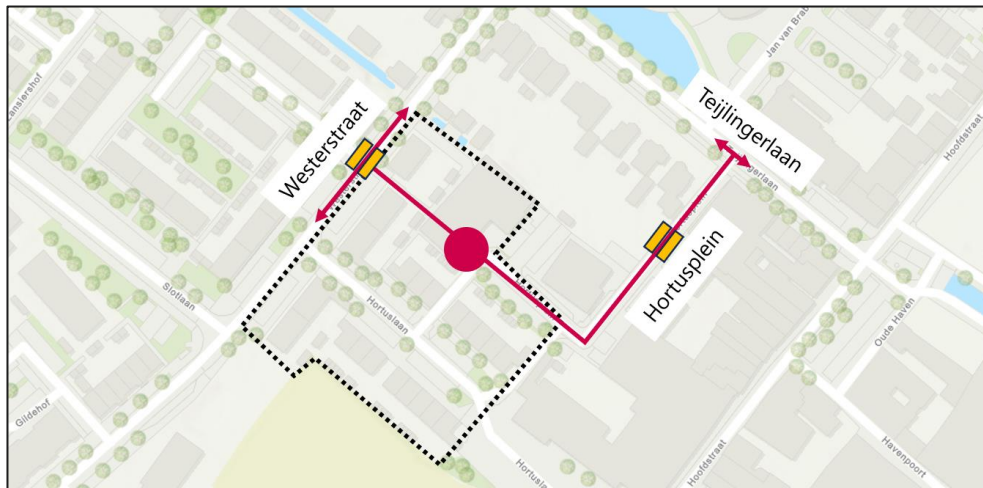
4. Kwalitatieve analyse verkeersafwikkeling

4.1 Beoordeelde wegvakken

Nu de verkeersgeneratie van het plan bekend is kan ook een beoordeling gemaakt worden van de verkeersafwikkeling. Hiervoor is gekeken naar de verkeersafwikkeling op wegvakniveau. De volgende wegvakken zijn beoordeeld:

- Westerstraat;
- Hortusplein.

De beoordeelde wegvakken zijn weergegeven in figuur 4.1.



Figuur 4.1: Beoordeelde wegvakken in oranje

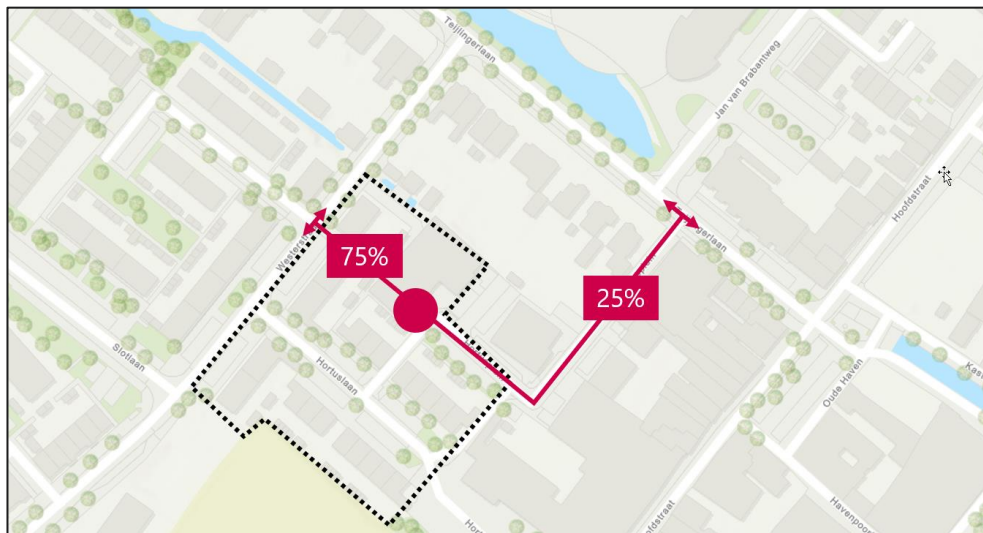
4.2 Ontsluiting van het plan

Het bouwplan grenst aan de oostkant aan het centrum van Sassenheim, de zuidkant aan de Dorpskerk, de westkant aan de Westerstraat en aan de noordkant aan de Teijlingerlaan. Aan de noordkant is het Hortusplein via een éénrichtingsstraat verbonden met de Teijlingerlaan. Het verkeer kan uit noordelijke richting het Hortusplein betreden.

Via de Hortuslaan is het bouwplan in twee richtingen verbonden met de Westerstraat. Aan de oostkant loopt de Hortuslaan over in het Oranjeplein/Hoofdstraat. Gezien de ligging ten opzichte van het centrum is dit een onlogische route voor het verkeer van of naar het Hortusplein. De logische ontsluitingen van het plan voor het gemotoriseerd verkeer zijn:

- aankomend verkeer vanuit noordelijke richting via de Teijlingerlaan – Hortusplein. Aanname is dat 25% van het verkeer gegenereerd door het Hortusplein via de Teijlingerlaan wordt ontsloten;
- overige verkeer (vertrekkend noord & aankomend/vertrekkend zuid) via de Westerstraat – Hortuslaan. Aanname is dat 75% van het verkeer gegenereerd door het planlein via de Westerstraat wordt ontsloten.

Deze verdeling is weergegeven in figuur 4.2.



Figuur 4.2: Verdeling van verkeer

4.3 Wegvakken Westerstraat en Hortusplein

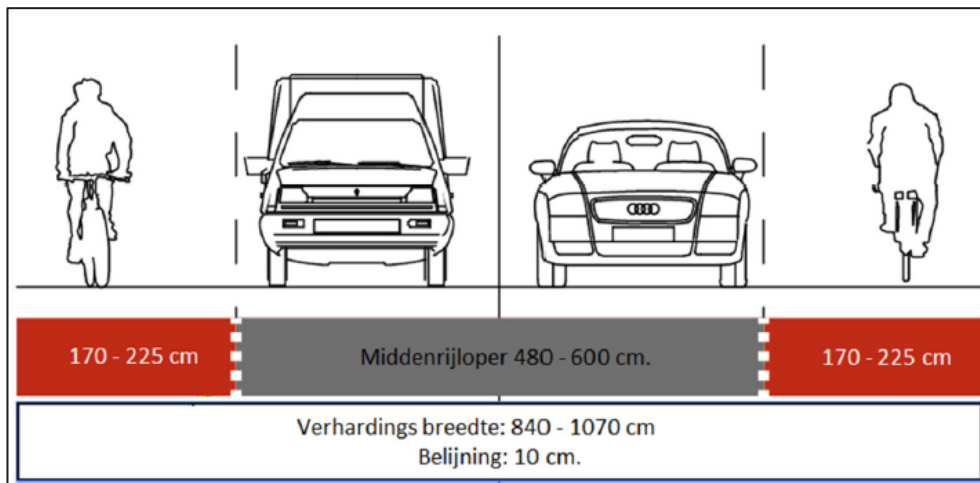
De verkeersafwikkeling op omliggende wegennet wordt beoordeeld door eerst te kijken naar de wegvakken Westerstaat en Hortusplein.

Westerstraat

De Westerstraat is in de gemeentelijke wegcategorisering aangemerkt als erftoegangsweg (ETW) met een maximumsnelheid van 30 km/h en een maximale verwerkingscapaciteit van 5.000 motorvoertuigen tijdens een etmaal. De huidige functie van dit wegvak past niet bij het daadwerkelijk gebruik. De weg wordt namelijk gebruikt als ontsluitingsroute voor zijstraten vanuit de woonwijken en als parkeerroute voor verkeer naar het centrum. Dit past niet bij het beoogde gebruik van een erftoegangsweg, waarvan het ontwerp vooral bedoeld is voor woonstraten. De Westerstraat heeft meer de functie en het gebruik van een gebiedsontsluitingsweg. Dit type weg wordt vaak aangeduid als 'grijze weg'.

In het Mobiliteitsplan van de gemeente Teylingen geeft de gemeente aan dat de Westerstraat in de toekomst (<2025) zal worden ingericht als een ETW30. Zoals hiervoor omschreven past het gebruik van de Westerstraat niet bij dat van een erftoegangsweg, maar meer bij een ontsluitingsweg. Dit blijkt ook uit de verkeerstellingen die zijn uitgevoerd.

Voor dit type grijze wegen heeft CROW een profiel opgesteld, waarbij met een ruim profiel en een snelheidslimiet van 30 km/h een verkeersintensiteit tot 10.000 motorvoertuigen op een etmaal verwerkt kan worden. Dit profiel is opgenomen in figuur 4.3. Een nadere toelichting op dit profiel is opgenomen in CROW-publicatie 'Aanbevelingen fiets- en kantstroken' (2015).



Figuur 4.3: Profiel voor fietsstroken met een brede middenrijloper binnen de kom (CROW).

In deze rapportage is ervan uitgegaan dat de Westerstraat (gezien het huidige gebruik) niet wordt ontworpen als een woonstraat (ETW), maar dat een ontwerp wordt gerealiseerd dat vergelijkbaar is met het ontwerp zoals hiervoor beschreven en getoond in figuur 4.3. Ook is aangenomen dat het wegvak Westerstraat gereconstrueerd is voordat het plan Hortusplein

is gerealiseerd. Dit is realistisch, aangezien de gemeente in het Mobiliteitsplan aangeeft deze reconstructie voor 2025 te willen uitvoeren.

Hortusplein

Het Hortusplein is momenteel ingericht als eenrichtingsweg en kan daarom gecategoriseerd worden als erftoegangsweg binnen de bebouwde kom. Een erftoegangsweg in twee richtingen (wegbreedte 4,80 meter) kan tot 3.500 motorvoertuigen in een etmaal verwerken. Het Hortusplein is een éénrichtingsweg, dus uitgaand van een gelijkmatige spreiding van het gemotoriseerd verkeer is aangenomen dat 1.750 motorvoertuigen in één richting verkeerveilig verwerkt kan worden.

4.4 Verkeersintensiteiten

Op basis van de verkeerstellingen en de verkeersgeneratie in de huidige situatie is de verkeerssituatie in de huidige situatie bepaald. Vervolgens is het planeffect hieraan toegevoegd, zodat de toekomstige situatie inzichtelijk wordt. Voor de beoordeling van de verkeersafwikkeling is de situatie tijdens een werkdagemaal bepalend.

Huidige situatie

Uit de verkeerstellingen, uitgevoerd door Bureau de Groot Volker, blijkt dat de **Westerstraat** 6.022 motorvoertuigbewegingen per werkdagemaal afwikkelt.

Het **Hortusplein** is een smalle eenrichtingsweg die naar het plan toe leidt. Omdat er geen recente tellingen van dit wegvak beschikbaar zijn is aangenomen dat het verkeer naar de planlocatie (zowel huidig als toekomstig) het enige verkeer is dat gebruikmaakt van het wegvak Hortusplein. In de huidige situatie rijden er 197 motorvoertuigen in een etmaal van en naar de planlocatie. Aangenomen is dat 25% van deze verkeersbewegingen via het Hortusplein de planlocatie bereikt. Dit zijn 49 motorvoertuigbewegingen tijdens een werkdagemaal.

Toekomstige situatie

Het plan genereert 1.595 extra motorvoertuigbewegingen tijdens een werkdagemaal. De aanname is dat circa 399 (25%) motorvoertuigbewegingen het plan bereikt via het wegvak Hortusplein. De overige 1.196 motorvoertuigbewegingen (75%) bereiken en verlaten het plan via de aansluiting op de Westerstraat. De toekomstige verkeersintensiteiten zijn weergegeven in tabel 4.1.

wegvak	capaciteit / etmaal	Verkeersintensiteiten in mvt / etmaal		
		Huidig	Planeffect	Toekomst
Westerstraat (huidig)	5.000 *	6.022	+1.196	7.218
Westerstraat (na reconstructie)	10.000 **	6.022	+1.196	7.218
Hortusplein	1.750	49***	+399	448

* uitgaand van de huidige wegencategorisering

** uitgaand van reconstructie zoals omschreven in paragraaf 4.2

*** op basis van aanname huidige verkeersgeneratie

Tabel 4.1: Huidige- en toekomstige verkeersintensiteiten rondom het plan

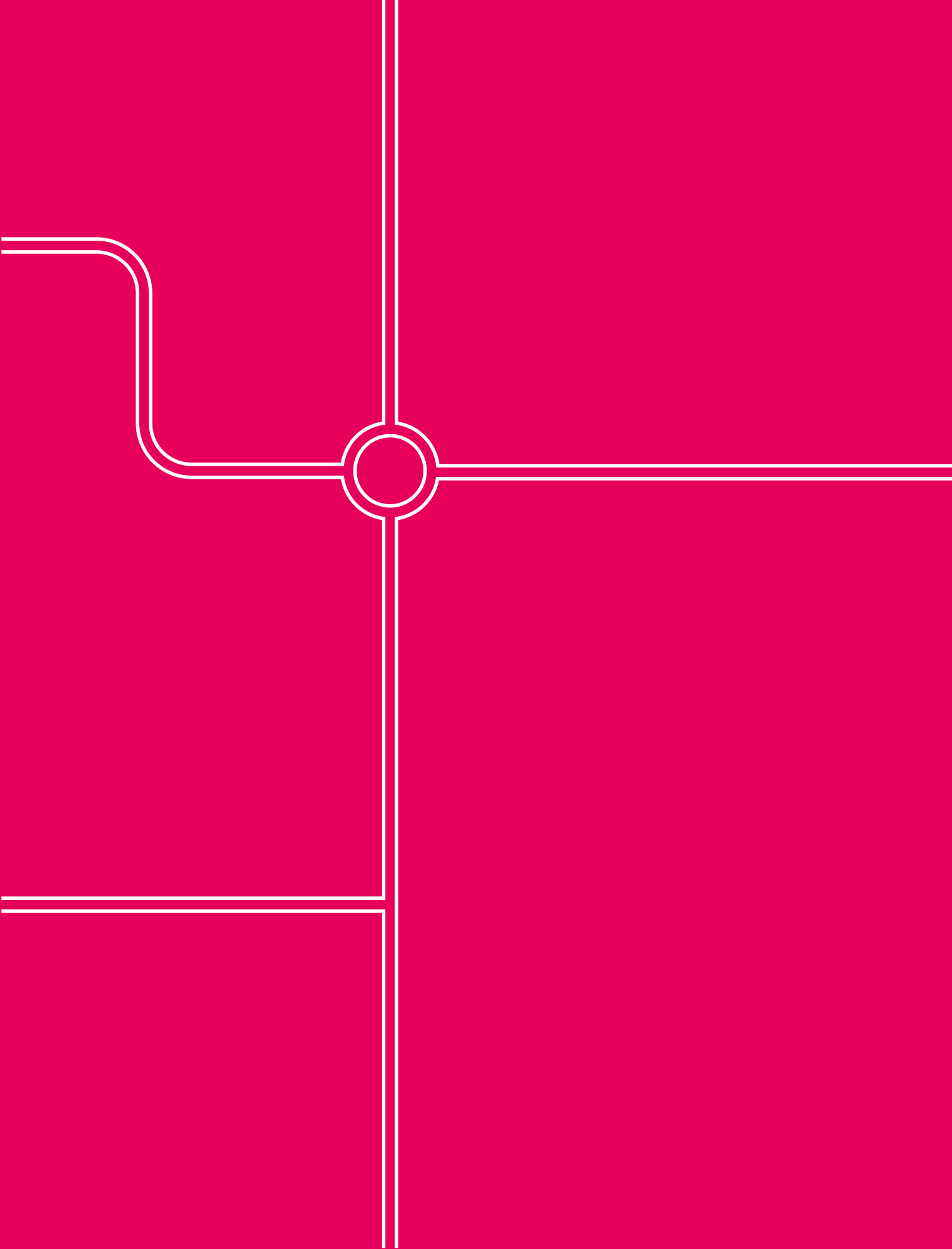
Door de ontwikkeling van het Hortusplein neemt de verkeersintensiteit op de Westerstaat en het Hortusplein toe. De huidige vormgeving van de Westerstraat is volgens de wegencategorisering van de gemeente Teylingen niet geschikt om de verkeersintensiteit in de huidige- en toekomstige situatie te verwerken. Wanneer de Westerstraat gereconstrueerd wordt ontstaat de mogelijkheid om het wegvak geschikt te maken voor het huidige- en toekomstige gebruik.

Voor het Hortusplein geldt dat het verkeer in de plansituatie zal toenemen, maar dat er ruimschoots voldoende restcapaciteit is om het planverkeer te verwerken.

5. Conclusie

In de voorliggende notitie zijn de volgende conclusies getrokken:

- *Parkeren:* met de ontwikkeling van het Hortusplein worden 46 parkeerplaatsen extra gerealiseerd. Uit tabel 2.3 blijkt het maatgevende moment op de koopavond te liggen met een parkeerbehoefte van 43 parkeerplaatsen. Dit betekent dat het bouwplan voorziet in een passende parkeeroplossing.
- *Verkeersgeneratie:* de verkeerstoename van het plan tijdens spitsuren is verkeerskundig beperkt. Tijdens het drukste avondspitsuur genereert het bouwplan een toename van circa 130 motorvoertuigbewegingen, wat resulteert in twee extra motorvoertuigbewegingen per minuut.
- Op etmaalniveau zorgt het plan voor een toename van bijna 1.600 motorvoertuigbewegingen.
- *Verkeersafwikkeling:* door de ontwikkeling van het plan nemen de verkeersintensiteiten op de Westerstraat en het Hortusplein toe.
- Op de Westerstaat past de huidige verkeersintensiteit al niet bij de wegategorisering volgens het gemeentelijk beleid. Het plan versterkt dit effect. De gemeente Teylingen is voornemens om de Westerstraat te reconstrueren. Dit biedt de mogelijkheid om dit wegvak niet in te richten als woonstraat, maar om het wegvak geschikt te maken voor de toekomstige verkeersfunctie.
- Op het Hortusplein kan het verkeer zowel in de huidige- als toekomstige situatie verwerkt worden. Er is ruime restcapaciteit beschikbaar.



Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden en via onze partners in het buitenland

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Nederland

Postbus 161
7400 AD Deventer
Nederland

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32