

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 Bj Deventer
T +31 (0)570 666 222
F +31 (0)570 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

Den Haag
Casuariestraat 9a
2511 VB Den Haag

Eindhoven
Flight Forum 92-94
5657 DC Eindhoven

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

Industrieterrein Oosterzij CV

Oplegnotitie 'Verkeersadvisering herontwikkeling 'De Lus'

Update Masterplan

Datum
Kenmerk
Eerste versie

30 april 2015
HSO003/Bqt/0005.01

1 Aanleiding

in het kader van de herontwikkeling 'De Lus' in Heiloo is in 2011 een rapportage opgesteld met betrekking tot de verkeersadvisering (kenmerk IT0001/Msm/0003, 18 januari 2011). In dit plan bestond de herontwikkeling van het gebied uit 6.315 m² aan bedrijfsruimte en 57 woningen. Medio 2011 is het bestemmingsplan goedgekeurd waarin de transformatie van bedrijfsruimte naar ruimte voor werken in combinatie met woning geregeld is.

Mede vanwege de crisis en de financierbaarheid voor de doelgroep, blijkt het plan zoals nu bestemd niet meer haalbaar. Daarom is gekozen voor de herontwikkeling van het plan. In samenspraak met de gemeente is gekozen voor een merendeel aan betaalbare woningen in plaats van de combinatie van werken en wonen. De actualisering van het plan bestaat volledig uit wonen in een mix van verschillende huur- en koopappartementen/-woningen. In zijn totaliteit bestaat het plan uit 108 woningen.

Deze oplegnotitie is opgesteld om de verkeerskundige effecten van de wijziging van het plan in beeld te brengen. In deze notitie is ingegaan op de wijziging in programma, de verkeersgeneratie, de routing van het verkeer en de verkeerseffecten. Daarnaast is getoetst of de conclusies van de verkeersadvisering uit 2011 ook gelden voor de nieuwe plannen.

2 Programma

In tabel 2.1 is een overzicht opgesteld van het programma van de huidige situatie, het oorspronkelijke plan en de toekomstige situatie.

Functie	Huidig	Oorspronkelijk plan	Herontwikkeling
Bedrijfsruimte	6.158 m ²	6.315 m ²	0 m ²
Woningen	2 stuks	28 (blokken) 22 (ateliers) 7 (2/1 kap)	9 (2/1 kap) 20 (rijwoningen) 28 (2-kamer app, 43m ²) 20 (2-kamer app, 47m ²) 17 (3-kamer app, 69 m ²) 14 (3-kamer app, 77m ²)

tabel 2.1: Ruimtelijk programma 'De Lus'

3 Verkeersgeneratie

De verkeersgeneratie voor de herontwikkeling is bepaald op basis van de kencijfer uit CROW-publicatie 317. Daarbij is de stedelijkheidsgraad 'matig stedelijke' gehanteerd met de stedelijke zone 'rest bebouwde kom', tevens is uitgegaan van het maximum van de kengetallen. In tabel 3.1 is de berekening van de verkeersgeneratie op etmaalbasis bepaald. In tabel 3.2 is de verkeersgeneratie van de huidige situatie en het oorspronkelijke plan weergegeven.

Functie	aantal	Kengetal [ritten/etmaal]	Verkeersgeneratie [ritten/etmaal]
2/1 kap woning	9	8,2	74
rijwoning	20	7,5	150
2 kamer app	48	5,3	255
3 kamer app	31	6,0	186
Totaal	108		665

tabel 3.1 Verkeersgeneratie herontwikkeling

Situatie	Verkeersgeneratie [ritten/etmaal]
Huidige situatie	144
Oorspronkelijk plan	467

tabel 3.2: Verkeersgeneratie huidige situatie en oorspronkelijk plan

In vergelijking met de huidige situatie ligt de verkeersgeneratie 521 ritten/etmaal hoger. In vergelijking met het oorspronkelijk plan ligt de verkeersgeneratie 198 ritten/etmaal hoger.

4 Verkeersrouting

De woningen in de herontwikkeling worden ontsloten via de Nijverheidsweg en via de Oosterzijweg. Uit de inventarisatie onder de werknemers, die is uitgevoerd in het kader van het oorspronkelijke rapport, blijkt dat de Nijverheidsweg de hoofdontsluiting van het gebied is. In de tellingen wordt dit bevestigd, aangezien de verkeersintensiteiten op Nijverheidsweg hoger zijn dan op de Oosterzijweg.

Voor deze update gaan we daarom uit dat al het verkeer van en naar de herontwikkeling gebruik maakt van de Nijverheidsweg, dit is de worst case situatie. Het verkeer zal vervolgens via de Ypesteinerlaan naar de Kennermerstraatweg (N203) gaat. Op het kruispunt Ypersteinerlaan-Kennermerstraatweg hanteren we dezelfde verdeling voor het verkeer naar het noorden (50%) en het verkeer naar het zuiden (50%).

5 Verkeerseffecten

Voor het bepalen van de verkeerseffecten van de herontwikkeling moet er gekeken worden naar het drukste uren van de dag. Dit zijn de ochtendspits en avondspits van een gemiddelde weekdag. Om de etmaalcijfers om te rekenen naar spitsperiodes zijn kengetallen gebruikt.

In tegenstelling tot de oorspronkelijke plannen blijft het aantal bedrijven in de nieuwe plannen niet gelijk. Hiervoor dient een correctie gemaakt te worden. In tabel 5.1 is een overzicht gegeven van de extra verkeersintensiteiten in vergelijking met de huidige situatie.

	Ochtendspits (drukste uur)		Avondspits (drukste uur)	
	aankomsten	vertrekken	aankomsten	vertrekken
Bedrijven	-12	-1	-1	-11
Woningen	6	47	48	12
Totaal	-6	46	47	1

tabel 5.1: Extra verkeersgeneratie in de spitsperiodes herontwikkeling in vergelijking met de huidige situatie

In tabel 5.2 is de extra verkeersgeneratie van het oorspronkelijke plan ten opzichte van de huidige situatie weergegeven. In tabel 5.3 is de extra verkeersgeneratie van de herontwikkeling ten opzichte van het oorspronkelijke plan weergegeven.

	Ochtendspits (drukste uur)		Avondspits (drukste uur)	
	aankomsten	vertrekken	aankomsten	vertrekken
Bedrijven	-	-	-	-
Woningen	3	23	23	6
Totaal	3	23	23	6

tabel 5.2: Extra verkeersgeneratie in de spitsperiodes oorspronkelijk plan in vergelijking met de huidige situatie

	Ochtendspits (drukste uur)		Avondspits (drukste uur)	
	aankomsten	vertrekken	aankomsten	vertrekken
herontwikkeling	-6	46	47	1
oorspronkelijk	3	23	23	6
Vershil	-9	23	24	-5

tabel 5.3: Extra verkeersgeneratie in de spitsperiodes herontwikkeling in vergelijking met oorspronkelijk plan

6 Conclusie

In tabel 5.3 is te zien dat de toename van verkeer in de drukste periode van de dag minimaal is ten opzichte van de oorspronkelijke plannen. De herontwikkeling heeft wat dat betreft geen invloed op de conclusies van de oorspronkelijke verkeersadvisering. De conclusies wat betreft het wegprofiel van de Nijverheidsweg en de verkeersafwikkeling van de rotonde Kennemerstraatweg - Ypensteinerweg blijven gehandhaafd.