

Onderwerp:	Addendum verkeersrapportage Herontwikkeling Knorrlocatie
Datum:	6 april 2016
Referte:	ing. Hanno Hommel

Inleiding

Ten behoeve van de herontwikkeling van de Knorrlocatie in Nieuw-Loosdrecht, gemeente Wijdemeren, is een verkeerseffectrapportage (VER) opgesteld. In het gemeentelijk verkeersbeleid (Beleidsplan Verkeer Wijdemeren 2011-2020, mei 2011) is vastgelegd dat bij een ontwikkeling van meer dan 25 woningen een VER opgesteld moet worden. Uit de VER moet blijken dat de gevolgen voor verkeer adequaat en binnen de kaders van het verkeersbeleid worden opgelost.

Het bestemmingsplan 'Herontwikkeling oude Knorr-locatie' is niet in procedure gebracht. Inmiddels is het ruimtelijke programma gewijzigd en wordt een nieuw bestemmingsplan opgesteld. De reeds opgestelde VER biedt een actueel beeld van de verkeerssituatie rondom de locatie. De VER kan daarom ook bij het nieuwe bestemmingsplan worden gevoegd als verkeerskundige onderbouwing. Omdat het programma is gewijzigd, worden de consequenties hiervan voor de VER in dit memo beschreven. Daarbij wordt eerst ingegaan op de verkeersgeneratie van het beoogde plan, de verkeersafwikkeling op de omliggende wegen, de bereikbaarheid en de parkeerbehoefte. Ten slotte volgen de verkeersgegevens die van belang zijn voor de milieuonderzoeken.

Nieuwe ontwikkeling – verkeersgeneratie

De nieuwe ontwikkeling voorziet in de realisatie van maximaal 94 woningen, uitgesplitst naar de volgende woningtypes:

- 25 twee-onder-een-kapwoningen;
- 33 appartementen;
- 20 tussenwoningen in het oude kantoorgebouw;
- 16 sociale huurwoningen in het oude kantinegebouw.

Op basis van de CROW-kencijfers voor de verkeersgeneratie van woningen (CROW-publicatie 317, 2012) is de verkeersgeneratie van deze woningen berekend. De berekening is weergegeven in tabel 1. Daarbij is tevens aangegeven bij welk kencijfer aangesloten is. Aangesloten is bij de kencijfers voor een weinig stedelijke gemeente in het restgebied van de bebouwde kom en de maximale kencijfers. De verkeersgeneratie bedraagt 668 mvt/weekdagetmaal. De omrekenfactor weekdag-werkdag bedraagt 1,11. De verkeersgeneratie op een gemiddelde werkdag bedraagt derhalve circa 741 mvt/etmaal.

Tabel 1. Verkeersgeneratie nieuwe ontwikkeling

functie	gehanteerd kencijfers	aantal	kencijfer	Verkeersgeneratie
grondgebonden woningen	woning - koop - tweekapper	25	8,2	205
appartementen	app. - huur - middenduur	33	6,4	211
oude kantoorgebouw	woning - koop - tussen	20	7,8	156
oude kantinegebouw	woning - sociale huur	16	6	96
totaal		94		668

In relatie tot de opgestelde VER ligt deze verkeersgeneratie beduidend lager. Op basis van tabel 3.5 van de VER bedraagt de verkeersgeneratie van het doorgerekende programma in de VER 1.328 mvt/weekdag en 1.577 mvt/werkdag. Nu de verkeersgeneratie van het aangepaste programma aanzienlijk lager ligt, zullen de conclusies uit het VER niet negatief wijzigen. De analyse uit de VER, op basis waarvan gesteld wordt dat de omliggende kruispunten

het verkeer kunnen afwikkelen, blijft van kracht. De verkeersgeneratie van de nieuwe ontwikkeling kan goed op de omliggende wegen worden afgewikkeld.

Ontsluiting op de Rading

In de VER is de ontsluiting van het gebied geanalyseerd. Daarbij is aangegeven dat de ontsluiting van de locatie bij voorkeur niet tegenover de in-/uitrit van het gemeentehuis wordt gerealiseerd. Gezien de verkeersintensiteit op de Rading en het afslaande verkeer naar het gemeentehuis en de planlocatie, zouden op dit kruispunt veel conflictpunten ontstaan. Beter is de beide uitritten los te trekken, waardoor twee T-kruispunten ontstaan. Dit zorgt voor een overzichtelijk verkeersbeeld op de Rading. Aangezien de ontsluiting van de locatie voorzien is tussen de uitrit van het gemeentehuis en de rotonde met de Molenmeent voldoet het plan hieraan. De toegankelijkheid voor langzaam verkeer is daarbij een aandachtspunt. Vanwege het ontbreken van een fiets-/voetpad aan de westzijde van de Rading, moet langzaam verkeer van en naar het plangebied altijd de Rading oversteken. Hoewel de oversteekbaarheid van de Rading voldoende is (zie VER), verdient het de aanbeveling om het bestaande trottoir aan de westkant van de Rading te verbreden en beter toegankelijk te maken, waardoor het aantal overstekende voetgangers beperkt blijft.

Nieuwe ontwikkeling – parkeerbehoefte

De parkeerbehoefte van de nieuwe ontwikkeling wordt bepaald op basis van de Parkeernormen 2015 van de gemeente Wijdmeren. In tabel 2 zijn de parkeernormen weergegeven en is de bijbehorende parkeerbehoefte berekend. De parkeerbehoefte bedraagt 126 parkeerplaatsen. Daarvan dient 0,3 pp/woning openbaar beschikbaar te zijn voor bezoekers van bewoners. Dit betreft afgerond 29 parkeerplaatsen.

Functie	gehanteerd kencijfers	aantal	norm	parkeerbehoefte
grondgebonden woningen	eengezinswoning	25	1,6	40,0
appartementen	appartement, etage, koop	33	1,3	42,9
oude kantoorgebouw	tussen/hoekwoning	16	1,4	22,4
oude kantinegebouw	appartement, sociale huur	20	1,0	20,0
totaal		94		125,3 (126)

In het plan zijn 101 openbare parkeerplaatsen voorzien. Verder beschikken de 25 grondgebonden woningen over lange opritten met garage. In het plangebied is dus plaats voor 126 geparkeerde auto's, waarmee aan de parkeerbehoefte uit tabel 2 wordt voldaan. Bovendien is de feitelijke parkeercapaciteit bij de grondgebonden woningen groter dan 1 auto, waardoor de werkelijke parkeercapaciteit groter is. Er worden voldoende openbare parkeerplaatsen voor bezoekers gerealiseerd. Het plan voldoet daarom aan de parkeernormen van de gemeente Wijdmeren.

Verkeersgegevens

De verkeersgegevens voor de milieuonderzoeken zijn aangepast aan de nieuwe verkeersgeneratie, zoals opgenomen in tabel 1. Daarbij is in de basis uitgegaan van de verkeersintensiteiten die in de VER zijn gehanteerd. Op basis van deze verkeersintensiteiten zijn de uitgangspunten voor het akoestisch onderzoek voor het jaar 2025 bepaald. Deze zijn doorgerekend naar het prognosejaar 2026, om cijfers te presenteren die tot einde planperiode gelden. De doorrekening is gebaseerd op een jaarlijkse autonome groei van 0,91% (conform VER). De verkeersgegevens zijn vervolgens gecorrigeerd met de verkeersgeneratie van het onderhavige plan. Daarbij wordt er conform de VER van uitgegaan dat 35% van het verkeer richting Nieuw-Loosdrecht rijdt en 65% van het verkeer richting de rotonde Molenmeent/Loosdrechtseweg. Vervolgens rijdt circa 45% via de Loosdrechtseweg richting Hilversum en 20% via de Molenmeent richting Loosdrecht.

Tabel 3 Verkeersintensiteiten milieuonderzoeken¹

	2025	2026	Correctie verkeersgeneratie nieuw plan	2026 definitief**
Molenmeent	8.998	9.080	-130	8.900
Loosdrechtseweg	9.348	9.433	-303	9.100
Rading (ten noorden van rotonde)	500*	500*	0	500
Rading (rotonde – uitrit plangebied)	8.457	8.534	-434	8.100
Rading (uitrit plangebied – Oude Molenmeent)	8.051	8.124	-233	7.900
Frans Halslaan	2.500*	2.500*	0	2.500
Oude Molenmeent	1.500*	1.500*	0	1.500

*inschatting bij gesprek aan gegevens

**afgerond op 100-tallen

¹ De 'Verkeersintensiteiten milieuonderzoeken' hebben betrekking op het gemiddeld aantal motorvoertuigen per etmaal gedurende een weekdag. Deze zijn gebaseerd op de verkeerstellingen van 2013 waarbij er geteld werd op werkdagen. De tellingen zijn doorgerekend naar 2026 en omgezet van werkdag naar weekdag, met een factor van 0,92 (Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie, CROW publicatie 317).

Conclusie

Op basis van dit memo wordt geconcludeerd dat de bereikbaarheid, verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid van het plangebied in voldoende mate zijn gewaarborgd. Omdat de verkeersgeneratie afneemt ten opzichte van het oorspronkelijke plan, blijven de analyses en conclusies uit het VER van kracht. De uitrit van het plangebied wordt op een goede manier aangesloten op de Rading. Omdat de oversteekbaarheid van de Rading voldoende is, is de bereikbaarheid voor fietsers en voetgangers acceptabel. De bereikbaarheid kan verder verbeterd worden door het trottoir aan de westzijde van de Rading te optimaliseren. Verder kan de parkeerbehoefte conform de parkeernormen van de gemeente Wijdemeren in het plan worden opgevangen.

Het aspect verkeer en parkeren staat het plan dan ook niet in de weg.