

Verkeersonderzoek Rading 138 Nieuw-Loosdrecht

Notitie

Documentnummer: N01-D01-61005203-sws2
Status en datum: Definitief/01 21 april 2020
Opdrachtgever: R. Slikker Bouw Management B.V.

Inleiding

R. Slikker Bouw Management B.V. werkt aan planvorming voor herontwikkeling van de locatie Rading 138 in Nieuw-Loosdrecht. Roelofs Advies en Ontwerp is gevraagd onderzoek uit te voeren naar de verkeerseffecten van de voorgenomen ontwikkeling.

Planontwikkeling

Het planvoornemen betreft de realisatie van een appartementengebouw en een aantal woningen op het perceel Rading 138 in Nieuw-Loosdrecht. Op het perceel was in het verleden (tot 2010) een agrarisch bedrijf gevestigd. Concreet bevat het plan het volgende woningbouwprogramma:

- 12 sociale huur/koop appartementen;
- 3 appartementen vrije sector;
- 6 twee-onder-een-kap woningen;
- 5 vrijstaande woningen.



Figuur 1 Verkavelingsschets en impressie perceel Rading 138

Verkeerskundige effecten

Om de verkeerseffecten van het planvoornemen inzichtelijk te maken wordt in dit hoofdstuk achtereenvolgens ingegaan op de volgende verkeersaspecten:

- parkeren;
- verkeersgeneratie;
- verkeersontsluiting;
- verkeersafwikkeling;
- verkeersveiligheid;
- aandachtspunten nadere uitwerking.

Parkeren

De beleidsregel 'Parkeernormen gemeente Wijdmeren' d.d. 31-03-2015 bevat de gemeentelijke parkeernormering. In het beleid wordt onderscheid gemaakt tussen de kernen en het landelijk gebied. Parkeervoorzieningen moeten in eerste instantie op het erf c.q. binnen het planperceel worden aangebracht.

In voorliggend initiatief leidt dit tot de volgende parkeerbehoefte:

- 12 sociale huur/koop appartementen * 1,3 parkeerplaats = 15,6 parkeerplaatsen
 - 3 appartementen vrije sector * 1,3 parkeerplaats = 3,9 parkeerplaatsen
 - 6 twee-onder-een-kap woningen * 1,6 parkeerplaats = 9,6 parkeerplaatsen
 - 5 vrijstaande woningen * 1,6 parkeerplaats = 8,0 parkeerplaatsen +
- totale parkeerbehoefte = 37,1 parkeerplaatsen**

De totale parkeerbehoefte van het initiatief is afgerond 38 parkeerplaatsen. Omdat de planontwikkeling alleen de functie 'wonen' betreft is dubbelgebruik niet mogelijk, waarmee de feitelijke parkeervraag ook 38 parkeerplaatsen is.

Het plangebied kent de volgende parkeervoorzieningen:

- haaksparkeervakken (openbaar) = 20,0 parkeerplaatsen
 - langspareervakken - indicatief (openbaar) = 3,0 parkeerplaatsen
 - vrijstaande woningen met dubbele oprit (privé) = 10,0 parkeerplaatsen
 - 2-onder-1 kap woning met lange oprit + garage (privé) = 14,4 parkeerplaatsen +
- totaal beschikbare parkeercapaciteit = 47,4 parkeerplaatsen**

Met bovenstaand aantal parkeerplaatsen kent het plangebied in totale zin ruim voldoende parkeercapaciteit. Binnen het plangebied moet de parkeerbehoefte van het appartementencomplex en de parkeerbehoefte van bezoekers van de woningen (0,3 parkeerplaats per woning) openbaar toegankelijk zijn.

Totaal komt dit neer op het volgende aantal openbare parkeerplaatsen:

- 12 sociale huur/koop appartementen = 15,6 parkeerplaatsen
 - 3 appartementen vrije sector = 3,9 parkeerplaatsen
 - 6 twee-onder-een-kap woningen * 0,3 parkeerplaats = 1,8 parkeerplaatsen
 - 5 vrijstaande woningen * 0,3 parkeerplaats = 1,5 parkeerplaatsen +
- benodigd aantal openbare parkeerplaatsen = 22,8 parkeerplaatsen**

Met de aanwezige 20 haaksparkeervakken en de drie indicatieve langspareervakken voldoet het initiatief ook aan de benodigde openbare parkeercapaciteit van (afgerond) 23 parkeerplaatsen. Het overig deel van de parkeerbehoefte kan ruimschoots op eigen terrein worden opgevangen.

De verkavelingsschets voorziet dan ook in voldoende capaciteit om het parkeren binnen het plangebied om te vangen.

Verkeersgeneratie

Om de verkeersgeneratie van het initiatief te berekenen is gebruik gemaakt van de kencijfers voor verkeersgeneratie, zoals opgenomen in CROW publicatie 381. Voor de aanwezige functies is hierbij uitgegaan van het 'minimale kencijfer' voor de 'schil' in 'weinig stedelijk' gebied.

Dit uitgangspunt komt overeen met de gemeentelijke beleidsregel voor parkeernormering, waarbij voor de parkeernormen voor locaties in de 'kern' ook is gekozen voor het 'minimum'. De parkeerbehoefte heeft immers een directe relatie met de mobiliteitsbehoefte (verkeersgeneratie).

Voor de 12 sociale huur/koop appartementen is vanuit een worst-case benadering uitgegaan van de functie 'koop, appartementen, goedkoop', in plaats van sociale huurappartementen. Voor de drie appartementen in de vrije sector is het kencijfer voor de functie 'Koop, appartement, duur' gehanteerd.

De planontwikkeling leidt tot de volgende verkeersgeneratie op een gemiddelde weekdag:

- 12 sociale huur/koop appartementen * 5,0 mvt/etmaal = 60,0 mvt/etmaal
 - 3 appartementen vrije sector * 6,9 mvt/etmaal = 20,7 mvt/etmaal
 - 6 twee-onder-een-kap * 7,3 mvt/etmaal = 43,8 mvt/etmaal
 - 5 vrijstaande woningen * 7,7 mvt/etmaal = 38,5 mvt/etmaal +
- totale verkeersgeneratie initiatief = 349,3 mvt/etmaal**

De agrarische bedrijfsactiviteiten op het perceel zijn al enige tijd geleden beëindigd. Als uitgangspunt is daarom gehanteerd dat de huidige verkeersgeneratie op nul gesteld kan worden. Per saldo leidt het initiatief dan ook tot een toename van circa 350 verkeersbewegingen op een gemiddelde weekdag.

Verkeersontsluiting

Figuur 2 toont de verkeersontsluitingstructuur voor gemotoriseerd verkeer (links) en fietsers en voetgangers (rechts). In de rechter figuur zijn ook de nabijgelegen bushaltes (loopafstand 350 m) weergegeven. Met de beschikbare mogelijkheden kent het plangebied een goede verkeerskundige ontsluitingsstructuur voor alle modaliteiten.



Figuur 2 Verkeersontsluiting gemotoriseerd verkeer (links) en fietsers & voetgangers (rechts)

De ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer loopt via de Tjalk in westelijke en oostelijke richting. De Tjalk (zie figuur 3 links) is in de gemeentelijke wegcategorisering gecategoriseerd als 'gebiedsontsluitingsweg 30/50 km/uur'. Nabij het plangebied geldt een maximum snelheid van 50 km/uur. De weginrichting bestaat uit een rijbaan van asfalt met één rijstrook per rijrichting, gescheiden door asmarkering. Aan de noordzijde (ook zijde van het plangebied) ligt een vrijliggend trottoir voor voetgangers. De Tjalk kent verder geen specifieke fietsvoorzieningen, waarmee fietsverkeer op de rijbaan aanwezig is. Op het wegvak van de Tjalk nabij het plangebied geldt ook een verbod om stil te staan of te parkeren (E2).



Figuur 3 Tjalk (links) en Rading (rechts), bron: Streetview Google Maps

In oostelijke richting sluit de Tjalk na circa 100 meter als T-kruispunt aan op de Rading. De Rading in noordelijke richting (zie figuur 3 rechts) is gecategoriseerd als 'gebiedsontsluitingsweg 30/50 km/uur' en kent een maximum snelheid van 50 km/uur. Het zuidelijk deel van de Rading is formeel gecategoriseerd als 'erftoegangsweg 30 km/uur en gebiedsontsluitingsweg 50 km/uur'. De hoeveelheid verkeer op het zuidelijk deel is beperkt.

Verkeer vanaf de Tjalk moet voorrang geven op het gemotoriseerde verkeer op de Rading. De weginrichting bestaat ook hier uit een rijbaan van asfalt met één rijstrook per rijrichting, gescheiden door asmarkering. Aan de westzijde (ook zijde van het plangebied) ligt een vrijliggend trottoir voor voetgangers. Voor fietsers ligt er aan de oostzijde een vrijliggend tweerichtingenfietspad. Fietsverkeer van/naar de Tjalk moet op het kruispunt dus oversteken. Op de Rading geldt een parkeerverbod aan de oostzijde (E1).

Fietsers en voetgangers kunnen ook gebruik maken van bovengenoemde ontsluitingsroutes. Het fietsverkeer rijdt op de Tjalk op de rijbaan en op de Rading op een vrijliggend fietspad. Voor voetgangers is er langs de Tjalk en Rading een trottoir aanwezig aan de zijde van het plangebied. Daarnaast kunnen voetgangers (en in praktijk ook fietsers) gebruik maken van het pad tussen de Tjalk en de Lieve Geelvincklaan, dat direct ten westen van het plangebied ligt. Met de beschreven ontsluitingsmogelijkheden voor gemotoriseerd- en langzaam verkeer kent het plangebied voldoende ontsluitingen.

Verkeersafwikkeling

verkeersintensiteiten

Om de effecten van het planvoornemen op de verkeersafwikkeling inzichtelijk te maken, is een beeld van de huidige intensiteiten nodig. Hiervoor is gebruik gemaakt van de wegvaktellingen die de gemeente Wijdmeren in juni 2019 heeft laten uitvoeren.

De resultaten van telpunt W20 (Rading tussen Noodweg en Tjalk) en telpunt 210 (Tjalk tussen Rading en Hallincklaan) zijn hierbij relevant, zie hiervoor onderstaande tabel.

telpunt		motoren br. fiets	pers. auto's	licht vracht	zwaar vracht	totaal
W20. Rading	weekdag	76	5.194	145	24	5.439
	werkdag	79	5.448	169	31	5.727
210. Tjalk	weekdag	98	3.654	86	13	3.852
	werkdag	99	3.859	98	15	4.070

Tabel 1 Resultaten wegvaktellingen 2019 (mvt/etmaal)

Om voor de toekomst de verkeersintensiteiten te berekenen houdt de gemeente Wijdmeren een groeifactor van 1% per jaar aan. Wanneer de intensiteiten van 2019 worden omgerekend naar 2020 volgt hieruit een weekdagintensiteit van 5.495 mvt/etmaal op de Rading en 3.890 mvt/etmaal op de Tjalk.

toedeling verkeersgeneratie

Zoals in de paragraaf 'verkeersgeneratie' beschreven, leidt de voorgenomen planontwikkeling op een gemiddelde weekdag tot een toename van circa 350 verkeersbewegingen. Het verkeer van/naar het plangebied verdeelt zich hierbij over het ontsluitende wegennet.

Op basis van de geografische situering en expert-judgement volgt een toedeling dat 40% van het verkeer via de Tjalk van/naar westelijke richting rijdt en de overige 60% van het verkeer via de oostelijke Tjalk van/naar de Rading in noordelijke richting. Gemotoriseerd verkeer richting winkelcentrum rijdt hierbij via de Hallincklaan en rijdt weer huiswaarts via de Luitgardeweg. De hoeveelheid verkeer naar het zuidelijk deel van de Rading is verwaarloosbaar klein.

Tabel 2 op de volgende pagina toont het effect van het planvoornemen op de verkeersafwikkeling, waarbij de verkeersgeneratie is toegevoegd aan de afgeronde basisintensiteit. De Tjalk tussen de Hallincklaan en Rading is hierbij opgeknipt in een wegvak ten westen van de planontsluiting (1a) en een wegvak ten oosten van de planontsluiting (1b).

wegvak	basisintensiteit 2020	planeffect	plansituatie
1a. Tjalk (ontsluiting plangebied – Hallincklaan)	3.890	+ 140	4.030
1b. Tjalk (ontsluiting plangebied – Rading)	3.890	+ 210	4.100
2. Rading (Tjalk - Noodweg)	5.490	+ 210	5.700

Tabel 2 Effectbepaling toedeling verkeersgeneratie (mvt/weekdag)

De intensiteiten in de plansituatie liggen tussen de 4.000 en 5.700 mvt/etmaal. Dit ligt (ruim) onder de capaciteitsgrens voor gebiedsontsluitingswegen 50 km/uur, waarvoor het CROW een grenswaarde van 10.000 tot 15.000 mvt/etmaal voorschrijft. De geprognostiseerde intensiteiten sluiten meer aan bij de capaciteitsgrens voor erftoegangswegen 30 km/uur, waarbij een grenswaarde van 4.000 - 6.000 mvt/etmaal wordt aangehouden.

Ook op de verder weg gelegen kruispunten zijn op basis van de geprognostiseerde intensiteiten in de plansituatie geen problemen te verwachten met de verkeersafwikkeling. Het planvoornemen is vanuit de verkeersafwikkeling dan ook acceptabel.

verkeersveiligheid

Wat betreft de verkeersveiligheid geldt dat het planvoornemen leidt tot extra verkeer op het omliggend wegennet. Hiermee wordt de kans op een ongeval in theorie groter. Het aandeel verkeer van/naar het plangebied is echter relatief beperkt, waarmee de situatie acceptabel blijft. Ook het snelheidsbeeld (gemiddelde snelheid en V^{85}) uit de wegvaktellingen op de Tjalk en Rading geven geen substantiële veiligheidsrisico's voor de verschillende weggebruikers.

Positief voor de voetgangers is dat het plangebied voor de meeste voetgangers bereikbaar is zonder dat de Tjalk of Rading overgestoken moet worden. Het aanwezige trottoir ligt aan de zijde van het plangebied en is ook toegankelijk voor mindervaliden. Fietsverkeer kan op basis van de intensiteiten zonder problemen gebruik maken van de Tjalk. Het meeste fietsverkeer zal van/naar westelijke richting fietsen. De oversteek naar het vrijliggende fietspad langs de Rading is wel een aandachtspunt. Op basis van ervaringen en intensiteiten is de verwachting dat hier ook geen onacceptabele veiligheidsrisico's ontstaan.

In de verkavelingsschets kent de rijbaan een breedte van 6,0 m. Hiermee voldoet de breedte aan de vigerende NEN-norm, waarmee autoverkeer op een veilige en comfortabele manier de haaksparkeervakken kan in- en uit rijden. Wel is het van belang dat de bocht waar de rijweg in het plan in oostelijke richting gaat goed overzichtelijk blijft. Bij de keuze voor een boomtype wordt aanbevolen hier rekening mee te houden. Ook is er in het plan al rekening gehouden met extra parkeervakbreedte voor een invalide parkeerplaats.

Om de voorrangssituatie vanuit het 'woonerf' op de 50 km/uur weg te benadrukken en om het trottoir niet te onderbreken kent het plangebied een uitritconstructie. Dit komt zowel de verkeersveiligheid als het comfort van voetgangers ten goede.

Resumerend geldt dat het planvoornemen vanuit de verkeersveiligheid acceptabel is.

Aandachtspunten nadere uitwerking

Voor de nadere uitwerking van het initiatief zijn de toegankelijkheidseisen voor mindervaliden (inritblokken, breedte trottoirs e.d.) en sociale veiligheid (verlichting e.d.) nog een aandachtspunt. Verder kent de verkavelingsschets een acceptabele verkeerskundige inrichting.

Conclusies & aanbevelingen

Op basis van voorgaand verkeersonderzoek voor de herontwikkeling van het perceel Rading 138 in Nieuw-Loosdrecht, volgen de volgende conclusies/aanbevelingen:

- parkeren: het voorgenomen verkavelingsplan volstaan om te voorzien in de parkeerbehoefte van het planvoornemen. Hierbij zijn er ook voldoende openbare parkeerplaatsen beschikbaar.
- verkeersgeneratie: de voorgenomen ontwikkeling kent een verkeersgeneratie van circa 350 verkeersbewegingen per gemiddelde weekdag;
- verkeersontsluiting: het plangebied kent met de Tjalk (westelijke richting) en Tjalk/Rading (oostelijke richting) goede ontsluitingsmogelijkheden voor gemotoriseerd verkeer. Dit geldt ook voor de mogelijke ontsluitingen voor fietsers en voetgangers. Het plangebied is voor alle modaliteiten goed bereikbaar;
- verkeersafwikkeling: in de plansituatie kent de Tjalk ten westen van het plangebied een geprognoseerde intensiteit van rond de 4.000 mvt/etmaal. Voor het wegvak tussen het plangebied en de Rading ligt deze intensiteit op circa 4.100 mvt/etmaal en op het noordelijk deel van de Rading op circa 5.700 mvt/etmaal. De wegen hebben ruim voldoende restcapaciteit om te voorzien in een acceptabele verkeersafwikkeling;
- verkeersveiligheid: op basis van de geringe verkeersstoename, de weginrichting en rijsnelheden zijn er op het omliggende wegennet geen onaanvaardbare verkeersveiligheidsrisico's voor de verschillende modaliteiten;
- aandachtspunten: bij de nadere uitwerking van het planvoornemen wordt aanbevolen rekening te houden met toegankelijkheidseisen voor mindervaliden en realisatie van een uitritconstructie op de Tjalk.