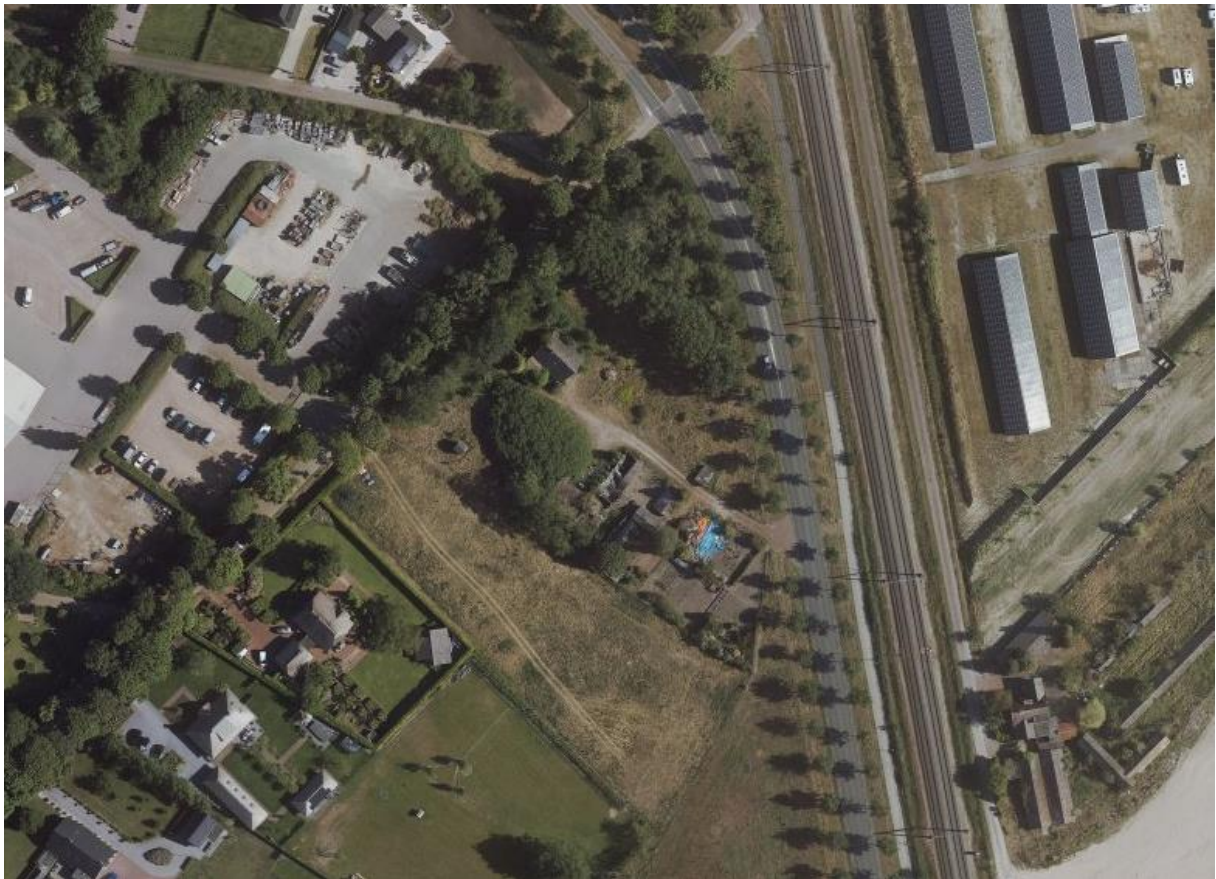


Nieuwbouw Fokko Kortlanglaan 150/152 te Ermelo *Verkeersonderzoek*

6 september 2021



Opdrachtgever: Vierhouten Onroerend Goed BV
t.a.v. dhr. P. Hulleman

Document titel Nieuwbouw Fokko Kortlanglaan 150/152 te Ermelo
Ondertitel Verkeersonderzoek

Projectnummer 51006650
Revisie Definitief
Datum 6-9-2021

Auteur Erik Schreuder

E-mail adres erik.schreuder@sweco.nl

Goedgekeurd Martijn Elting



Sweco
Zuiderzeelaan 53
8017 JV Zwolle
Postbus 1364
8001 BJ Zwolle

Sweco Nederland BV
www.sweco.nl
Handelsregister 30129769
Statutair gevestigd te De Bilt

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
2	Uitgangspunten	5
3	Verkeersgeneratie	7
4	Ontsluiting en verkeersafwikkeling	8
5	Parkeren	10
6	Bereikbaarheid actief en openbaar vervoer	11
7	Conclusies	12

1 Inleiding

De locatie Fokko Kortlanglaan 150/152 in Ermelo is lange tijd in gebruik geweest als agrarische bedrijfsvoering. De opstallen die op het terrein aanwezig zijn herinneren nog aan deze tijd. Er is een woningbouwplan ontwikkeld binnen het Bestemmingsplan 'De Driehoek 2016'. Het gaat in totaal om een uitbreiding met 10 woningen. Binnen het onderzoek zijn ook de twee reeds bestemde vrijstaande woningen meegenomen.

Ten behoeve van de herontwikkeling dient een verkeersonderzoek te worden uitgevoerd. Dit verkeersonderzoek heeft als doel om de effecten van de herontwikkeling op de mobiliteit in en om het gebied inzichtelijk te maken. Allereerst worden in hoofdstuk 2 de uitgangspunten van dit onderzoek beschreven. In hoofdstuk 3 komt de verkeersgeneratie van de planontwikkeling aan de orde. Hoofdstuk 4 gaat in op de ontsluiting van het gebied en de verkeersafwikkeling. Vervolgens worden in hoofdstuk 5 de parkeeroplossingen besproken. Hoofdstuk 6 gaat tenslotte in op de bereikbaarheid van de ontwikkeling voor voetgangers, fietsers en per openbaar vervoer.



Figuur 1.1: ligging van de ontwikkeling ten opzichte van de omliggende wegen. Bron: Google Maps.

2 Uitgangspunten

2.1 Gehanteerde uitgangspunten voor het verkeersonderzoek

Het verkeersonderzoek is uitgevoerd op basis van een aantal uitgangspunten. De uitgangspunten zijn gegenereerd vanuit vigerend beleid, landelijke richtlijnen en wat door de opdrachtgever is aangeleverd voor wat betreft de ontwikkellocatie.

Bestemmingsplan

In dit verkeersonderzoek is uitgegaan van de regels en toelichting die zijn opgenomen voor het bestemmingsplan 'De Driehoek 2016', zoals vastgesteld op 8 maart 2018. Er is daarbij gebruik gemaakt van de verkeerskundige onderzoeken die als bijlage zijn toegevoegd bij het bestemmingsplan (bijlage 8 Verkeersgeneratie en bijlage 12 Notitie verkeerseffect aanpassing bestemmingsplan de Driehoek), met name zijn deze stukken gebruikt bij 'Ontsluiting en Verkeersafwikkeling -H4.2-'.

Parkeernormen

Er is gebruikt gemaakt van de Nota Parkeernormen Ermelo, onherroepelijk per 8 juni 2017. Volgens de Nota ligt de planontwikkeling in de 'zone Buitengebied' waarbij onderstaande normen behoren (figuur 2.1):

Hoofdfunctie Wonen

	Eenheid	Centrum Ermelo	Rest bebouwde kom + Dorpskern	Buitengebied	Aandeel bezoekers
koop vrijstaand	woning	1,8	2,3	2,4	0,3
koop twee-onder-een-kap	woning	1,7	2,2	2,2	0,3
koop, tussen/hoek	woning	1,5	2,0	2,0	0,3
koop, etage, duur	woning	1,6	2,1	2,1	0,3
koop, etage, midden	woning	1,4	1,9	1,9	0,3
koop, etage goedkoop	woning	1,3	1,6	1,6	0,3
huurhuis, vrije sector	woning	1,5	2,0	2,0	0,3
huurhuis, sociale huur	woning	1,3	1,6	1,6	0,3
huur, etage, duur	woning	1,4	1,9	1,9	0,3
huur, etage, midden/goedkoop	woning	1,1	1,4	1,4	0,3
kamerverhuur, zelfstandig	kamer	0,6	0,7	0,7	0,2
aanleunwoning/serviceflat	Woning	1,1	1,2	1,2	0,3

Figuur 2.1: normen vanuit de Nota Parkeernormen Ermelo

Gemeentelijk Verkeer en Vervoerplan (GVVP)

Het huidige (overkoepelende) beleid op gebied van verkeer en vervoer is opgenomen in het GVVP 2013 (beleidsvisie 2025). Daar waar van toepassing is hieruit geput.

Landelijke richtlijnen

De landelijke richtlijnen van het CROW zijn toegepast.

Plan Ontwikkeling

Voor het onderzoek heeft er een gesprek met de opdrachtgever plaatsgevonden. Tijdens het gesprek is er (detail)informatie verstrekt. Daarnaast is er een tekening aangeleverd van de plansituatie, zie figuur 2.2., inclusief een ruimtelijk programma en eigen parkeergelegenheid, zie tabel 2-1.



Figuur 2.2: plattegrond met de ligging en ontsluiting van de woningbouwontwikkeling (inclusief 2 reeds bestemde woningen). Bron: tekening Vestaal Vastgoed

Binnen het onderzoek zijn ook de twee vrijstaande woningen meegenomen die al reeds bestemd zijn, dan is er sprake van het volgende ruimtelijk programma met (eventueel) eigen parkeergelegenheid:

Woningtype	aantal	Parkeren eigen terrein
Vrijstaande woning (reeds bestemd)	2	4 (2x2)
2 onder 1 kap woning	4	8 (4x2)
Sociale huurwoning	6	-
Totaal	12	12

Tabel 2-1: omvang ruimtelijk programma per categorie en eigen parkeergelegenheid.

3 Verkeersgeneratie

3.1 Bepalen verkeersgeneratie

Op basis van het ruimtelijk programma (zie Hoofdstuk 2 'Uitgangspunten') kan worden bepaald hoe veel autoverkeer er per dag van en naar het gebied zal rijden. Ofwel, hoe veel verkeer deze nieuwe ontwikkeling zal gaan genereren. De verkeersgeneratie van de planontwikkeling is bepaald met behulp van de verkeersgeneratiekencijfers van het CROW (CROW-publicatie 381. Het CROW hanteert kencijfers per gebiedstype en per stedelijkheidsgraad. De kencijfers kennen een bandbreedte.

In dit verkeersonderzoek is per functie het gemiddelde kencijfer opgenomen voor gebiedstype 'Buitengebied' en stedelijkheidsgraad 'Weinig stedelijk'. De gehanteerde kencijfers zijn weergegeven in tabel 3-1.

	Verkeersgeneratie (per woning)							
	Centrum		Schil centrum		Rest bebouwde kom		Buitengebied	
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.
Zeer sterk stedelijk	5,9	6,7	6,4	7,2	7,3	8,1	7,8	8,6
Sterk stedelijk	6,4	7,2	7,3	8,1	7,8	8,6	7,8	8,6
Matig stedelijk	7,3	8,1	7,6	8,4	7,8	8,6	7,8	8,6
Weinig stedelijk	7,5	8,3	7,7	8,5	7,8	8,6	7,8	8,6
Niet stedelijk	7,5	8,3	7,7	8,5	7,8	8,6	7,8	8,6

Tabel 3-1: overzicht gehanteerde verkeersgeneratiekencijfers conform het CROW (CROW-publicatie 381, online kennismodule).

3.2 Resultaten

De verkeersgeneratie van de ontwikkeling is berekend op basis van het ruimtelijk programma en de verkeersgeneratiekencijfers van het CROW (zie paragraaf 3.1). Er is rekening gehouden met de kencijfers voor een 'werkdag', waarop normaliter de piek ligt, en het gemiddelde van de bandbreedte. De berekende verkeersgeneratie per etmaal is weergegeven in tabel 3-2.

Programma	Omvang	Verkeersgeneratie (mvt/etmaal)
Woningen	12	98
Totaal per werkdag		98

Tabel 3-2: berekende verkeersgeneratie per etmaal en per spitsuurperiode op basis van ruimtelijk programma.

4 Ontsluiting en verkeersafwikkeling

4.1 Ontsluiting van het gebied

De planontwikkeling is gelegen in gebied 'De Driehoek', een gebied dat ligt tussen de Kolbaanweg, Julianalaan en Fokko Kortlanglaan (zie figuur 1.1). De Julianalaan sluit door middel van een rotonde aan op de een belangrijke ontsluitingsstructuur van Ermelo, namelijk op de Kolbaanweg en de Oude Nijkerkerweg. Deze wegen leggen de verbinding met enerzijds het centrum en de voorzieningen van Ermelo, anderzijds met de regionale en nationale wegen (N-wegen en A28). De Fokko Kortlanglaan richting de ontwikkeling is een doodlopende weg. Bij de aanleg van de Kolbaanweg in 2008 is de vroegere verbinding met de Fokko Kortlanglaan naar de Harderwijkerweg afgesloten voor auto- en vrachtverkeer. Voor met name het fietsverkeer is een doodlopende Fokko Kortlanglaan gunstig omdat er sprake is van weinig verkeer door het ontbreken van een doorgaande route voor gemotoriseerd verkeer.

Het gebied is gelegen buiten de bebouwde kom in een 60km zone. De Julianalaan heeft voor het gebied een ontsluitende functie, en heeft daar ook de geschikte afmetingen voor en is uitgevoerd in asfalt. De Fokko Kortlanglaan bestaat uit een elementenverharding. Op basis van dimensionering, uitvoering en netwerk is een ontsluiting van het gebied via de Fokko Kortlanglaan en de Julianalaan, conform de huidige situatie, prima. De beoordeling voor wat betreft de ontsluiting en het netwerk is mede gebaseerd op het GVVP 2013 van de gemeente Ermelo.

4.2 Verkeersafwikkeling en -effect

In het kader van het bestemmingsplan is in 2017 de verkeersafwikkeling van het gehele gebied 'De Driehoek' beoordeeld. Bij de beoordeling is het ruimtelijk programma betrokken wat binnen het bestemmingsplan past/bekend is. De algehele conclusie was dat, op basis van het verkeersmodel, de ontwikkeling van 'De Driehoek' zorgt voor een beperkte toename van het verkeer in Ermelo en dat de afwikkeling op kruispuntniveau goed is (blijft). De geprognostiseerde verkeersaantallen zijn weergegeven in figuur 4.1.

Intensiteitsplot scenario 1 2030 ontwikkeling 'De Driehoek' (mvt/etmaal)



Figuur 4.1: geprognostiseerde verkeersaantallen o.b.v. bestemmingsplan De Driehoek 2016. Bron: bijlage 12 Bestemmingsplan De Driehoek 2016.

Voor wat betreft de planontwikkeling, waar dit voorliggend verkeersonderzoek voor uitgevoerd wordt, is er binnen de eerdere onderzoeken uit 2017 rekening gehouden met een ritgeneratie van 74

mvt/etmaal. In hoofdstuk 3 is bepaald dat het meest recente programma 98 ritten op etmaalniveau genereert. Ten opzichte van de eerdere onderzoeken betekent dit een toename van 24 ritten per etmaal. Dit is een zodanig lage toename dat dit geen effect zal hebben op de eerdere onderzoeksresultaten. De verkeersbewegingen van de Fokko Kortlanglaan geeft geen nadelige gevolgen voor de bestaande verkeersbewegingen.

Wanneer de planontwikkeling op zichzelf wordt beschouwd dan is een ritgeneratie van 98 per etmaal een laag aantal in verhouding tot het huidige gebruik en dimensionering/uitvoering, maar ook in verhouding tot de capaciteit wat bij een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom behoort. Het effect enkel door de planontwikkeling kan minimaal genoemd worden.

4.3 Verkeerskundige kenmerken

Het gebied 'De Driehoek' is, zoals aangegeven, gelegen in een 60km zone (verblijfsgebied) buiten de bebouwde kom. De woningbouwontwikkeling is te klein om het als een aparte 'kom' aan te merken of om het bij de bestaande bebouwde kom te betrekken. Zonder aanvullende maatregelen betekent dit dat het 'hofje' in een gebied ligt waar een snelheidsregime van 60km/u heerst. Dit is voor een hofje/woongebiedje niet gewenst. Geadviseerd wordt om van het hofje een 30km zone te maken, met de bijbehorende inrichting volgens de richtlijnen van het CROW (daar wordt binnen dit onderzoek niet verder op ingegaan). De weg in het hofje is in eigen beheer van de bewoners.

5 Parkeren

5.1 Parkeerbehoefte en -capaciteit

Aan de hand van de Nota Parkeernormen Ermelo is de voorgestelde parkeersituatie beoordeeld. Het bekende ruimtelijke programma en de aanwezige parkeerruimte op eigen terrein is hierbij betrokken (zie hoofdstuk 2 Uitgangspunten).

De (theoretische) behoefte wordt bepaald aan de hand van de geldende normen volgens het CROW óf aan de hand van lokaal beleid. De gemeente Ermelo heeft eigen beleid ontwikkeld waar binnen dit onderzoek van uitgegaan wordt.

Er is sprake van een ontwikkeling van totaal 12 woningen (waarvan 2 reeds bestemd), onderverdeeld in 3 verschillende typen/klassen. Bij iedere type/klasse behoort volgens de Nota Parkeernormen een norm¹. De typen/klassen en normen zijn in hoofdstuk 2 weergegeven, en worden hier nogmaals overzichtelijk weergegeven. Aan te tabel is ook de (theoretische) behoefte, de aanwezige capaciteit op eigen terrein en het overschot/tekort per categorie toegevoegd (zie tabel 5-1).

Woningtype	parkeernorm	aantal	behoefte	Aanwezig: eigen terrein	Aanwezig: in ontwerp	Over/tekort
Vrijstaande woning	2,4	2	4,8	4		-0,8
2 onder 1 kap woning	2,2	4	8,8	8		-0,8
Sociale huurwoning	1,6	6	9,6	0		-9,6
Totaal			23,2	12	12	0,8

Tabel 5-1: omvang ruimtelijk programma per categorie en eigen parkeergelegenheid.

Balanstechnisch gezien zijn er op planniveau 11,2 parkeerplekken benodigd, naast de capaciteit op eigen terrein. Volgens de aangeleverde tekening worden 12 parkeerplekken gerealiseerd buiten de kavelgrenzen. Het levert een 'overschot' op van 0,8 parkeerplaats. Omdat het buitengebied betreft hoeft er niet gerekend te worden met een 'reductiefactor' wanneer het gaat om de werkelijk aanwezigheid van capaciteit op eigen terrein versus het gebruik ervan.

Op basis van de balans behoefte/aanwezigheid kan de conclusie worden getrokken dat er voldoende parkeerplekken binnen de plangrenzen aanwezig zijn.

¹ De norm is inclusief 0,3 per woning voor bezoekersparkeren

6 Bereikbaarheid actief en openbaar vervoer

6.1 Lopen

Langs de Fokko Kortlanglaan ontbreken voorzieningen voor voetgangers. In de huidige situatie zijn er een aantal woningen en een aantal bedrijven gelegen. De eventuele voetgangers maken gebruik van de rijbaan. Verreweg de meeste verplaatsingen worden gemaakt met gebruik van de auto of de (brom)fiets omdat met name het centrum van Ermelo en de voorzieningen niet op loopafstand liggen. In verband hiermee wordt, gelijk aan typering voor de verkeersgeneratie, het als buitengebied beschouwd en zijn er in beginsel geen aparte voorzieningen voor voetgangers aanwezig.

6.2 Fietsen

Fietsers van en naar de planontwikkeling maken gebruik van de Fokko Kortlanglaan. Hier is sprake van gemengd verkeer, hetgeen past binnen de CROW richtlijnen (gezien de verkeersaantallen en de functie). De planontwikkeling is gelegen nabij de Kolbaanweg. Fietsers kunnen via een stukje Fokko Kortlanglaan snel en direct de (hoofd)fietsstructuur bereiken langs de Kolbaanweg. Via dit fietspad zijn er directe verbindingen in meerdere richtingen.

6.3 Openbaar Vervoer

De planontwikkeling ligt niet nabij een openbaarvervoer (bus)halte. Lijn 101 -Harderwijk-Amersfoort- maakt weliswaar gebruik van de nabij gelegen Kolbaanweg maar halteert er niet. In Ermelo rijdt ook een buurtbus, echter halteert deze niet nabij de planontwikkeling.

Wanneer iemand door een handicap, beperking of psychische aandoening eigen vervoer niet meer zelf of met hulp van familie of vrienden kan regelen, dan kan er gebruikgemaakt worden van de regiotaxi.

7 Conclusies

In het kader van de planontwikkeling van de 10 woningen in het gebied 'De Driehoek' zijn de effecten op verkeer en parkeren onderzocht en beoordeeld, op basis van een aantal uitgangspunten. Binnen het onderzoek zijn ook de twee reeds bestemde vrijstaande woningen meegenomen. Per onderdeel volgt hierna samengevat de conclusie.

Verkeersgeneratie

De planontwikkeling op zichzelf staand genereert een zodanig lage ritproductie autoverkeer dat dit geen invloed heeft op de huidige situatie.

Ontsluiting en verkeersafwikkeling

In het kader van het bestemmingsplan is er in 2017 uitgebreid onderzoek gedaan naar de verkeersafwikkeling van het totale gebied. Het onderzoek gaf aan dat de toename van het verkeer als gevolg van de totale ontwikkeling geen nadelige invloed heeft op de afwikkeling van het verkeer. De ontwikkeling kan via de bestaande wegenstructuur goed ontsloten worden, waarbij de Julianalaan en Fokko Kortlanglaan voldoende gedimensioneerd zijn.

Parkeren

Er is een parkeerberekening (balans) uitgevoerd. De berekening geeft aan dat er binnen de plangrenzen voldoende parkeercapaciteit aanwezig is wat aan de (theoretische) behoefte voldoet.

Bereikbaarheid actief en openbaar vervoer

De planontwikkeling is gelegen in het 'buitengebied'. Voor voetgangers zijn er geen speciale voorzieningen aanwezig en deze zijn voor de planontwikkeling zelf niet noodzakelijk. Fietzers kunnen via bestaande wegen en fietspaden de locatie goed bereiken. Er zijn geen openbaar vervoer haltes in de nabijheid, en bepaalde doelgroepen kunnen eventueel gebruik maken van de regiotaxi.

De **algehele conclusie** is dat er geen belemmeringen zijn geconstateerd om vanuit verkeer en mobiliteit het plan met de 10 woningen te ontwikkelen.

