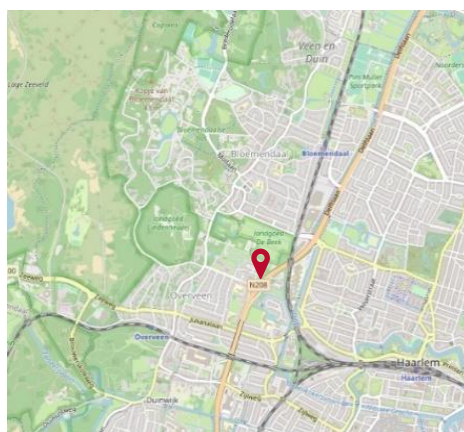


Opdrachtgever	Gemeente Bloemendaal
Datum	18 januari 2022
Auteurs	Marco de Baat en Quin de Maat
Kenmerk	011079.20220111.N1.01
Status	Concept
Pagina	1/13

Notitie 'Verkeersonderzoek Blekersveld Overveen'

1. Inleiding

De gemeente Bloemendaal is voornemens een kavel aan het Blekersveld in Overveen aan te wijzen als woningbouwlocatie voor maximaal 80 sociale huurwoningen. Eerst wordt deze kavel benut voor de tijdelijke huisvesting van statushouders en spoedzoekers. Hierbij gaat het om totaal 60 flexwoningen en circa 80 bewoners. Na verloop van tijd wordt de kavel benut voor de maximale invulling van 80 sociale huurwoningen. De gemeente heeft Goudappel gevraagd voor deze nieuwe bestemming een verkeersonderzoek uit te voeren. De situatie met 80 sociale huurwoningen is wat betreft verkeer maatgevender dan de tijdelijke situatie met 60 flexwoningen voor statushouders en spoedzoekers. Daarom wordt in deze notitie de eindsituatie met 80 sociale huurwoningen als vertrekpunt genomen. Deze notitie bevat een analyse van de verkeersgeneratie, -effecten, -veiligheid en -ontsluiting van deze ontwikkeling.



Figuur 1.1: Begrenzing en ligging van de planlocatie

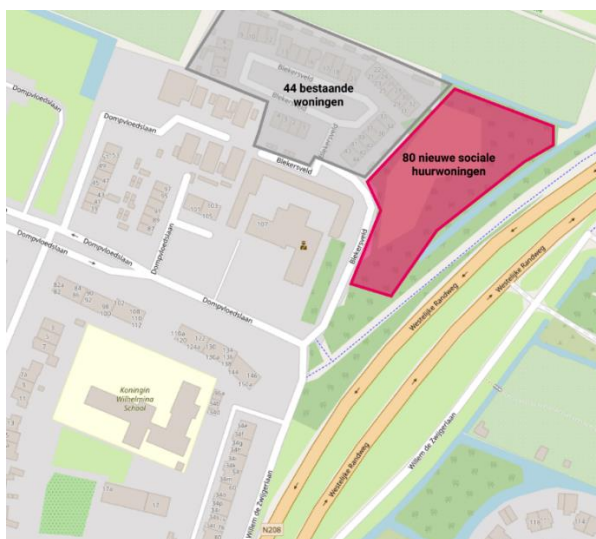
2. Verkeersgeneratie

PLANSITUATIE: VERKEERSGENERATIE 80 SOCIALE HUURWONINGEN

Om zicht te krijgen op hoeveel verkeersbewegingen deze ontwikkeling genereert wordt de verkeersgeneratie berekend. Dit gebeurt aan de hand van CROW-kencijfers (publicatie 381: Toekomstbestendig parkeren dd. december 2018). De kencijfers uit de CROW-publicatie worden onderscheiden naar stedelijkheidsgraad en ligging ten opzichte van het centrum. In dit geval wordt uitgegaan van de categorieën: 'matig stedelijk' en 'rest bebouwde kom'. De berekening van de verkeersgeneratie is gebaseerd op de maatgevende invulling met 80 sociale huurwoningen, zie Tabel 2.1 en Figuur 2.1. Door het aantal woningen te vermenigvuldigen met het kencijfer wordt de verkeersgeneratie voor een gemiddelde weekdag berekend. Vervolgens wordt dit omgerekend met een factor 1,11 voor een gemiddelde werkdag. Deze omrekening is noodzakelijk voor de toets van de verkeersafwikkeling omdat de werkdag maatgevend is voor de verkeerssituatie. Deze ontwikkeling genereert op een gemiddelde werkdag bij de maximale invulling (afgerond) 440 motorvoertuigbewegingen per etmaal.

Situatie	CROW-categorie	Aantal	Kencijfer CROW 381	Weekdag/etmaal	Werkdag/etmaal
Plan	Huur, huis, sociale huur	80	4,9	390	440
Bestaand	Koop, huis, tussen/hoek	44	7,4	330	360
TOTAAL		124		720	800

Tabel 2.1: Totale verkeersgeneratie Blekersveld in plansituatie (afgerond op tientallen)



Figuur 2.1: Bestaande en geplande woningen aan Blekersveld

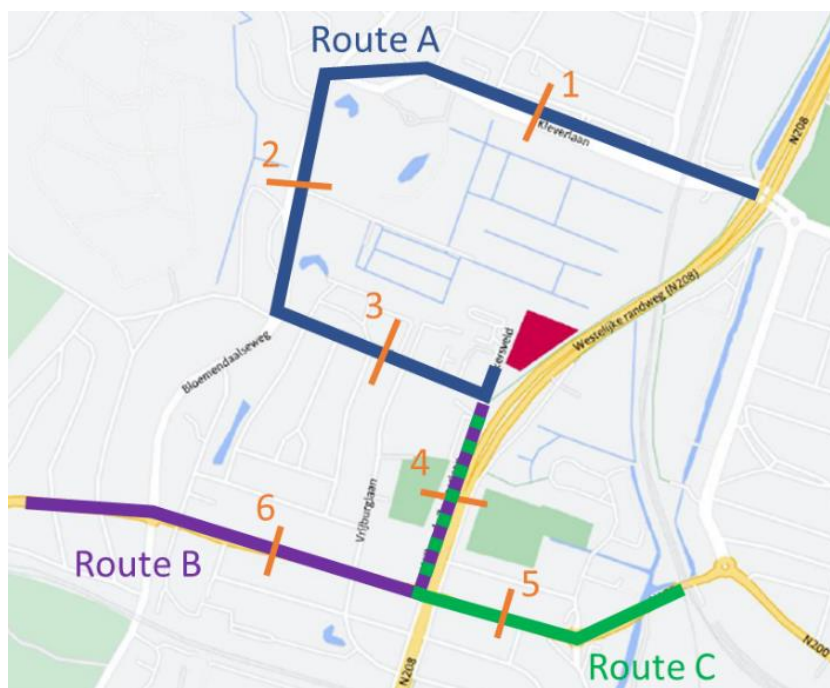
BESTAANDE SITUATIE: VERKEERSGENERATIE OVERIGE WONINGEN BLEKERSVELD

De 80 sociale huurwoningen van deze ontwikkeling zijn niet de enige woningen die worden ontsloten via het Blekersveld. Daarom is ook de verkeersgeneratie van de bestaande 44 woningen aan het Blekersveld berekend. Dit is noodzakelijk voor de beoordeling van de ontsluiting en de vormgeving van kruispunten in de omgeving, zie hoofdstuk 4. Voor de verkeersgeneratie van deze woningen gelden dezelfde uitgangspunten en berekeningen als hierboven. Alleen het CROW-kencijfer is anders omdat het andere woningtypes betreft. Deze verkeersgeneratie voor deze woningen is worst case berekend door uit te gaan van 44 tussen/hoek-koopwoningen, terwijl een deel etagewoningen betreft. De bestaande woningen genereren samen circa 360 motorvoertuigbewegingen per werkdag/etmaal, zie Tabel 2.1: Totale verkeersgeneratie Tabel 2.1 en Figuur 2.1. In dezelfde tabel staat ook een overzicht van de totale verkeersgeneratie in de plansituatie: dagelijks rijden er verspreid over de dag circa 800 motorvoertuigen over het Blekersveld.

3. Effecten omliggende wegen

Op basis van het regionale verkeersmodel Noord-Holland Zuid 3.0 is een kwalitatieve inschatting gemaakt van de verkeersintensiteiten op omliggende wegen en routes van/naar Blekersveld. Hiertoe worden drie worst case situaties beschouwd door te veronderstellen dat al het verkeer via een en dezelfde route rijdt. Daarvoor zijn drie routes uit Figuur 3.1 beschouwd. In de eerste situatie gaat 100% van het verkeer via route A. Al het verkeer rijdt dan via de Dompvloedslaan, Bloemendaalseweg en Kleverlaan naar de westelijke randweg (N208). In de tweede situatie rijdt 100% van het verkeer via route B over de Dompvloedslaan en Willem de Zwijgerlaan naar de Julianalaan (N200) richting Zandvoort, dus wegvakken 4 en 6. In de derde situatie rijdt 100% van het verkeer via route C over de Dompvloedslaan en Willem de Zwijgerlaan naar de Julianalaan (N200) richting het zuidoosten, dus wegvakken 4 en 5.

In de praktijk verdeelt het verkeer zich over de verschillende routes. Over de precieze verdeling van het verkeer valt op dit moment niets te zeggen. Op basis van een reistijdanalyse met Google Maps blijkt route C in veel gevallen de snelste route naar belangrijke bestemmingen zoals Haarlem, Amsterdam en de A9.



Figuur 3.1: Kaart met drie routes en zes wegvakken

In totaal zijn zes wegvakken op de drie routes nader geanalyseerd. In Tabel 3.1 zijn de verkeersintensiteiten voor 2018, referentiesituatie 2030 (zonder ontwikkeling aan het Blekersveld) en de plansituatie 2030 (met ontwikkeling van 80 sociale huurwoningen aan het Blekersveld) weergegeven op basis van het verkeersmodel en de berekende verkeersgeneratie van de plansituatie. Daarnaast zijn de groeipercentages opgenomen.

Route	Wegvak	2018	2030 ref.	% t.o.v. 2018	2030 plan.	% t.o.v. ref.
A	1 Kleverlaan	12.800	13.600	106%	14.035	103%
	2 Bloemendaalseweg	12.500	14.400	115%	14.835	103%
	3 Dompvloedslaan	1.500	1.800	120%	2.235	124%
B	C 4 Willem de Zwijgerlaan	1.600	2.100	131%	2.535	121%
	C 5 Julianalaan (oost)	14.100	15.300	109%	15.735	103%
B	6 Julianalaan (west)	10.000	10.600	106%	11.035	104%

Tabel 3.1: Etmaalintensiteiten 2018, 2030 referentie en 2030 plansituatie

In de referentiesituatie 2030 is een forse verkeersgroei te zien ten opzichte van 2018. Met name op de Willem de Zwijgerlaan en Dompvloedslaan neemt het verkeer sterk toe (respectievelijk +31% en +20%). Deze wegen sluiten direct aan op Blekersveld. Op de Kleverlaan, Bloemendaalseweg en Julianalaan wordt ook een redelijke verkeersgroei voorzien. In de 2030 plansituatie komt op alle wegvakken ten opzichte van 2030 referentie de eerder berekende 440 motorvoertuigen per werkdag/etmaal bij, in geval van deze worst case benadering. In de praktijk is het effect een stuk kleiner doordat het verkeer zich verdeeld over meerdere wegen. Met name op de Dompvloedslaan en de Willem de Zwijgerlaan kan de planontwikkeling voor een relatief grote verkeerstoename zorgen, omdat dit wat rustigere wegen zijn.

Ondanks de relatief grote verkeersgroei op de Willem de Zwijgerlaan en Dompvloedslaan in de 2030 plansituatie worden, in de worst case situatie, geen problemen voorzien ten aanzien van de huidige inrichting van deze wegvakken. Beide betreffen erftoegangswegen binnen de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 30 km/u. Erftoegangswegen kunnen conform de CROW richtlijnen voor duurzaam veilige wegen op een veilige en acceptabele wijze maximaal 4.000 motorvoertuigen per dag verwerken. De verkeersdruk op deze wegen ligt met 2.200 respectievelijk 2.600 motorvoertuigen per dag daar nog ruimschoots onder.

Op de gebiedsontsluitingswegen (GOW) Kleverlaan, Bloemendaalseweg en Julianalaan zorgt de 2030 plansituatie - met slechts +3% tot +4% verkeerstoename in de worst case situatie - niet voor een waarneembare verkeerstoename. Bovendien zal het verkeer zich in de praktijk verdelen over verschillende routes, waardoor de effecten een stuk lager zullen zijn dan +3% tot +4%. Daarmee blijft het effect van de planontwikkeling op deze wegen ten opzichte van de 2030 referentiesituatie beperkt. Volgens het Verkeerscirculatieplan van de gemeente Bloemendaal¹ geldt voor een GOW binnen de bebouwde kom een maximaal wenselijke intensiteit van 15.000 mvt/etmaal. De Bloemendaalseweg, de Kleverlaan en het westelijke gedeelte van de Julianalaan voldoen hier aan, ook in de plansituatie (met ontwikkeling Blekersveld) blijft de verkeersdruk onder de 15.000 mvt/etm.

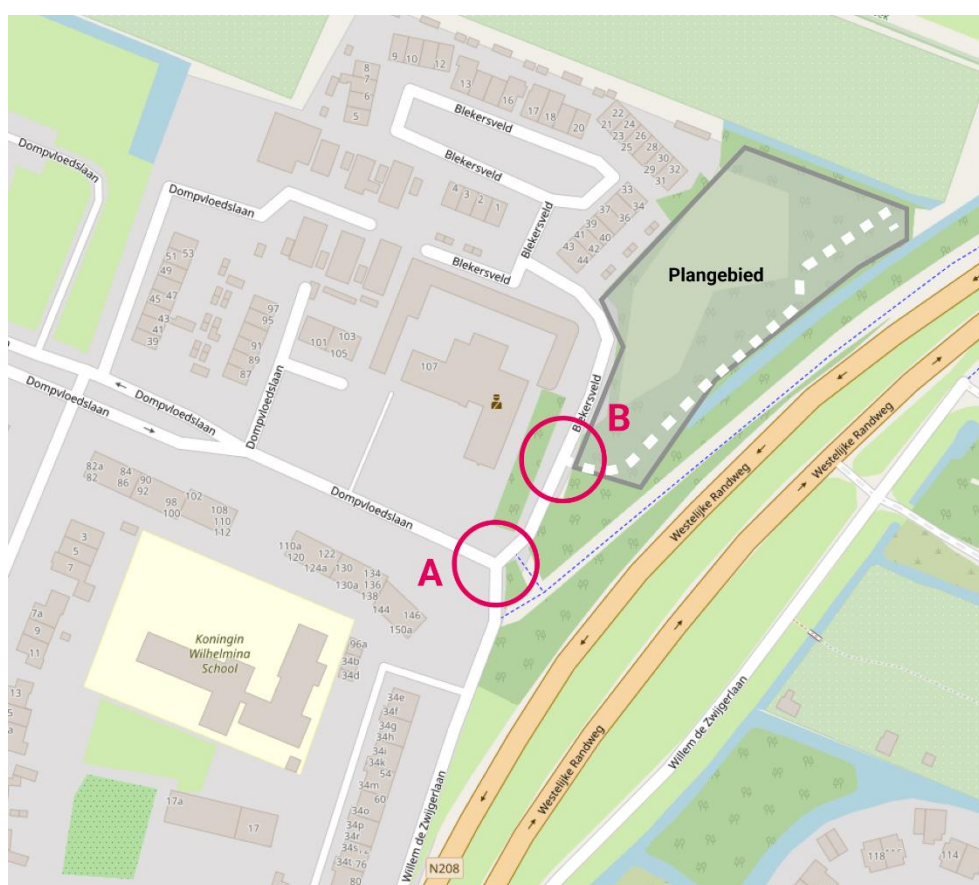
Hierbij geldt echter dat de aanwezigheid van de langspaarkeervakken op de Kleverlaan en Julianalaan niet ideaal zijn. Verder zijn voor de Julianalaan de erfaansluitingen en hoofdzakelijk de oversteekbaarheid aandachtspunten. Volgens de Kruispuntwijzer, zie bijlage 1, dienen op de Julianalaan de kruispunten voorzien te zijn van middengeleiders, voornamelijk zodat fietsers de rijbaan met autoverkeer veilig over kunnen steken. Het kruispunt Willem de Zwijgerlaan – Julianalaan is ingericht met een middeleiland en voldoet hier aan. De andere kruispunten niet, al steken daar ook maar beperkt fietsers over. Fietsers van en naar de planontwikkeling zullen vooral via de Willem de Zwijgerlaan fietsen, en dus bij het goed ingerichte kruispunt hun weg verder vervolgen.

Tot slot, op het oostelijke gedeelte van de Julianalaan wordt autonoom de maximaal wenselijke intensiteit van 15.000 mvt/etmaal in 2030 overschreden. Het plan zorgt hier in de worst case situatie voor maximaal 3% verkeersgroei. In de praktijk zal het planeffect een stuk kleiner zijn omdat in de praktijk het verkeer zich over verschillende routes verspreid. Met maximaal 3% verkeerstoename heeft de planontwikkeling geen significant waarneembaar effect, het verkeer ten gevolge van de planontwikkeling gaat op in het heersende verkeersbeeld.

¹ Bron: Gemeente Bloemendaal (2018), Actualisatie Verkeerscirculatieplan

4. Ontsluiting planlocatie en kruispuntvormgeving

In dit hoofdstuk worden de kruispuntvormgeving van Dompvloedslaan – Willem de Zwijgerlaan – Blekersveld (kruispunt A in figuur 4.1) en Blekersveld – planlocatie (kruispunt B) en de fietsontsluiting via het Blekersveld nader beschouwd.



Figuur 4.1: kruispunten waar nader op ingezoomd is ter beoordeling van de inrichting

KRUISPUNTFORMGEVING O.B.V. VERKEERSINTENSITEIT

Om te bepalen welke kruispuntvormgeving nodig is wordt gekeken naar de verkeersintensiteiten op de hoofd- en zijrichtingen. In bijlage 1 is een keuzeschema opgenomen van de passende kruispuntvormgeving bij verschillende combinaties van intensiteiten op de hoofd- en zijrichting. In Tabel 4.1 zijn de intensiteiten op de beschouwde kruispunten gespecificeerd. Deze intensiteiten zijn gebaseerd op de berekening uit hoofdstuk 2 en op

gegevens uit het verkeersmodel. Wanneer deze intensiteiten worden getoetst aan de Kruispuntwijzer blijkt dat voor beide kruispunten een gelijkwaardig kruispunt voldoet. Een gelijkwaardig kruispunt is de meest minimale kruispuntinrichting die denkbaar is. Andere kruispuntvormen kunnen hogere verkeersintensiteiten op een veilige manier afwikkelen, in beide gevallen is dat net nodig. We concluderen dat de huidige kruispuntvormgeving in beide gevallen voldoet. Onder de tabel wordt per kruispunt specifiek ingegaan op de situatie.

Kruispunt	Huidige situatie	Intensiteit hoofdrichting	Intensiteit zijrichting	Benodigde kruispuntvormgeving volgens kruispuntwijzer (zie bijlage 1)
A Dompvloedslaan – Willem de Zwijgerlaan – Blekersveld	voorrangskruispunt	2.100	800	gelijkwaardig voldoet
B Blekersveld – planlocatie	gelijkwaardig	440	360	gelijkwaardig voldoet

Tabel 4.1: Beoordeling passende kruispuntvormen o.b.v. verkeersintensiteit (in mvt/etm)

Kruispunt A: Dompvloedslaan – Willem de Zwijgerlaan – Blekersveld

Dit kruispunt is ingericht als voorrangskruispunt, waarbij de Dompvloedslaan en Willem de Zwijgerlaan de voorrangsweg zijn. Het Blekersveld takt middels een uitritconstructie aan op het kruispunt. Gegeven de verkeersintensiteiten zou een gelijkwaardig kruispunt ook kunnen volstaan. Echter heeft de gemeente ervoor gekozen de Dompvloedslaan en Willem de Zwijgerlaan in de voorrang te zetten en daarmee een hogere status te geven dan de Blekersveld. Gezien het verschil in verkeersintensiteit is dat prima en verklaarbaar. De huidige vormgeving van het kruispunt zoals in figuur 4.1 weergegeven voldoet. De hogere intensiteiten op het Blekersveld door de planontwikkeling zullen geen noemenswaardig effect hebben, de intensiteiten blijven binnen de acceptabele grenzen voor deze kruispuntinrichting.



Figuur 4.1: Kruispunt Dompvloedslaan – Willem de Zwijgerlaan – Blekersveld

Kruispunt B: Blekersveld – planlocatie

Verkeer op Blekersveld heeft in de huidige situatie voorrang op het verkeer van/naar de planlocatie, vanwege de uitritconstructie zoals weergegeven in Figuur 4.2. Op basis van de Kruispuntwijzer, zie bijlage 1, is het mogelijk de uitritconstructie te verwijderen en dit kruispunt gelijkwaardig te maken. Daarnaast is de huidige ingang naar de planlocatie niet haaks aangesloten op Blekersveld. In verband met de verkeersveiligheid adviseren wij deze aansluiting haaks te maken op Blekersveld zoals reeds in het schetsontwerp is opgenomen, zie Figuur 4.2. Een gelijkwaardig kruispunt is gegeven de verkeersintensiteiten op dit kruispunt aan te bevelen, de intensiteiten blijven ruimschoots binnen de grenswaarden voor een gelijkwaardig kruispunt en tussen het Blekersveld en de ontsluitingsweg van de planontwikkeling is geen behoefte voor allureverschil (zoals tussen het Blekersveld en de Dompvoedslaan/Willem de Zwijgerlaan).



Figuur 4.2: Kruispunt Blekersveld – planlocatie

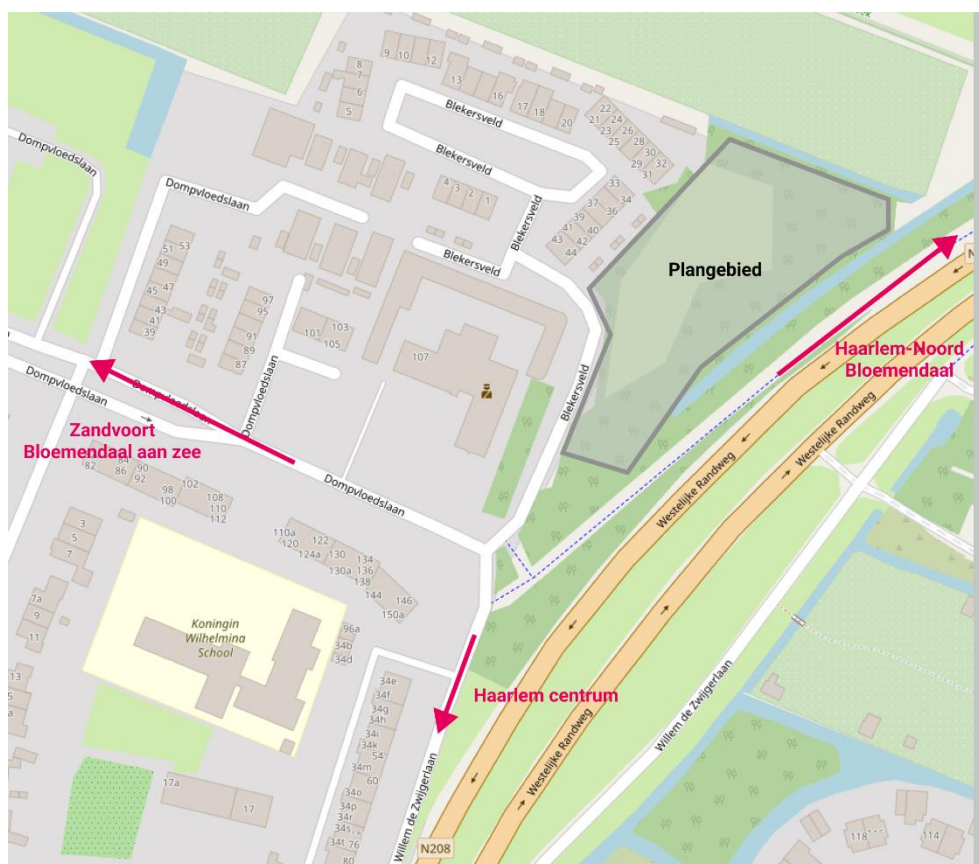
FIETSONTSLUITING

Het Blekersveld is een erftoegangsweg (ETW) in een 30km-zone. Op een ETW kunnen fietsers en autoverkeer (bij een goede inrichting) veilig gemengd worden tot maximaal 6.000 mvt/etmaal. De eerdergenoemde intensiteiten op en de inrichting van het Blekersveld geven geen aanleiding tot aanpassingen voor wat betreft de verkeersveiligheid. De inrichting is passend bij de verkeersintensiteiten, en fietsers en auto's kunnen veilig gemengd worden.

Fietsverkeer vanaf het Blekersveld kan voor bestemmingen ten noorden van het plangebied, Bloemendaal en Haarlem-Noord, gebruikmaken van het vrijliggende tweerichtingenfietspad langs de N208 richting de Kleverlaan.

Fietsverkeer met de bestemmingen Zandvoort, Bloemendaal aan Zee en Haarlem-Centrum gaan (hoogstwaarschijnlijk) via de Dompvloedslaan of Willem de Zwijgerlaan. Deze wegen zijn beide erftoegangswegen in een 30km-zone met fietsstroken, de inrichting is conform

Figuur 4.1. De verkeersintensiteiten en inrichting van de Dompvloedslaan of Willem de Zwijgerlaan zijn passend voor de functie van deze wegen, en fietsers kunnen hier op een veilige manier gemengd worden met autoverkeer.



Figuur 4.3: Kaart fietsontsluiting

5. Conclusies

De gemeente is voornemens aan het Blekersveld in Overveen de realisatie van 60 tijdelijke flexwoningen mogelijk te maken en op den duur een definitieve invulling met 80 sociale huurwoningen. Voor deze bestemmingswijziging heeft de gemeente behoefte aan een verkeersonderzoek waar deze notitie het resultaat van beschrijft. Voor het verkeersonderzoek is de situatie met 80 sociale huurwoningen maatgevender dan een situatie met 60 tijdelijke flexwoningen (genereert minder verkeer). Daarom is de invulling met 80 sociale huurwoningen als vertrekpunt genomen voor deze studie. Deze ontwikkeling genereert in de maatgevende situatie 440 motorvoertuigbewegingen per werkdag.

Voor wat betreft de effecten op omliggende wegen zijn drie worst case situaties beschouwd, waarbij het verkeer 100% via de drie meest logische routes gaat. In de praktijk verdeelt het verkeer zich over deze routes, waardoor de berekende effecten lager zullen uitvallen. Uit de etmaalintensiteiten van 2018, 2030 referentie en 2030 plansituatie blijkt dat autonoom (zonder planontwikkeling Blekersveld) door andere ontwikkelingen in de regio sprake is van enige verkeersgroei op de beschouwde zes wegvakken. De planontwikkeling zelf zorgt met name voor een verkeerstoename op de Willem de Zwijgerlaan en Dompvloedslaan. Dit zijn de buurtwegen via waar de planontwikkeling aansluit op de hogere wegen. De verkeerstoename op deze wegen zorgen niet voor verkeersproblemen, deze wegen kunnen dat prima aan. De verkeersintensiteit blijft ruimschoots onder de maximaal acceptabele verkeersintensiteiten voor dergelijke type wegen.

Op de Kleverlaan, Bloemendaalseweg en Julianalaan zorgt de planontwikkeling niet voor een significante verkeersgroei. Relatief gezien zorgt de planontwikkeling in de worst case situatie (dat al het verkeer via 1 route gaat rijden) voor zo'n +3% a +4% verkeerstoename. In de praktijk zal dit nog een stuk lager zijn, en dit zijn geen toenames die waarneembaar zijn. Het verkeer zal opgaan in het heersende verkeersbeeld.

Op het oostelijke gedeelte van de Julianalaan wordt autonoom de maximaal wenselijke intensiteit van 15.000 mvt/etmaal overschreden. Daarnaast is het langsparkeren op de Kleverlaan niet ideaal. Dit geldt ook voor het parkeren, de erfaansluitingen en oversteken op de Julianalaan. Dit zijn echter autonome opgaven voor de ontwikkeling die er ook zijn zonder de planontwikkeling aan het Blekersveld, bovendien zijn de effecten van de ontwikkeling op deze straat zeer beperkt.

De ontwikkeling zorgt ook voor een verkeerstoename op de kruispunten zoals Dompvloedslaan – Willem de Zwijgerlaan – Blekersveld en Blekersveld – planlocatie. De toekomstige intensiteiten geven op basis van de Kruispuntwijzer geen aanleiding om de

huidige kruispuntvormen te heroverwegen. De huidige voorrangskruispunten kunnen het verkeer voldoende vlot en veilig afwikkelen. Voorts wordt voor het kruispunt Blekersveld – planlocatie aanbevolen de aansluiting vanuit de planlocatie haaks te maken op Blekersveld, zoals reeds in het schetsontwerp van 8 september 2021 is opgenomen. De fietsontsluiting via Blekersveld en de aangrenzende fietsinfrastructuur voldoet. Op basis van de huidige weginrichting conform een erftoegangsweg in een 30 km/zone met gemengd fiets- en autoverkeer of fietsstroken.

Bijlage 1 Kruispuntwijzer

