

Herontwikkeling Lucentterrein Hilversum

Verkeerseffectrapportage

projectnr. 409980

17 mei 2017

auteur(s)

H. van Herwijnen

Opdrachtgever

De Alliantie

datum vrijgave

beschrijving

goedkeuring

vrijgave

definitief

Datum van uitgave:

17 mei 2017

Contactadres:

Monitorweg 29
1322 BK ALMERE
Postbus 10044
1301 AA ALMERE

Copyright © 2016

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, elektronisch of op welke wijze dan ook, zonder schriftelijke toestemming van de auteurs.

	Inhoud	Blz.
1	Inleiding	2
2	Uitgangspunten huidige situatie en voorgenomen ontwikkeling.....	3
2.1	Programma	3
2.2	Verkeersgeneratie en toedeling verkeer	3
3	Huidige verkeerssituatie.....	7
3.1	Lucentterrein	7
3.2	Ontsluiting	7
3.3	Intensiteiten	7
4	Situatie 2026 bij autonome ontwikkeling.....	9
4.1	Lucentterrein	9
4.2	Ontsluiting	9
4.3	Intensiteiten	9
4.4	Effect autonome ontwikkeling op omliggende wegen.....	9
5	Situatie 2025 bij planontwikkeling.....	11
5.1	Functiewijziging Lucentterrein	11
5.2	Ontsluiting	11
5.3	Intensiteiten	11
5.4	Effect op omliggende wegen	12
6	Conclusie	13

1 Inleiding

De Alliantie is voornemens het voormalige Lucentterrein, perceel Larenseweg 50 in Hilversum te herontwikkelen. Dit heeft geresulteerd in een voorlopig stedenbouwkundig plan (Stedenbouwkundig Plan Lucent Terrein Hilversum, april 2016). Op grond van dit plan krijgen de gebouwen aan de noordzijde (BE en BF) een nieuwe invulling. De gebouwen aan de zuidzijde van het plangebied worden gesloopt en vervangen door woningen.

Het plangebied is weergegeven in afbeelding 1.1.



Afbeelding 1.1: Weergave plangebied

Om deze ontwikkeling mogelijk te maken is een nieuw bestemmingsplan nodig. Ten behoeve van dit bestemmingsplan is een aantal omgevingsonderzoeken nodig, waaronder een verkeersonderzoek. In het verkeersonderzoek worden de effecten van de planontwikkeling op de directe omgeving in beeld gebracht. Daarbij dient de vraag te worden beantwoord of het direct omliggende wegennet de verkeersgeneratie van de voorgenomen ontwikkelingen in 2026 kan verwerken. Het gaat hierbij in het bijzonder om de Larenseweg, de Ampèrestraat en Jan van der Heijdenstraat.

2 Uitgangspunten huidige situatie en voorgenomen ontwikkeling

2.1 Programma

Oppervlakte van de huidige kantoorbebouwing

De totale bruto vloeroppervlakte van de huidige kantoorgebouwen bedraagt circa 44.700 m². Deze oppervlakte is in februari 2013 gebruikt als uitgangspunt voor het berekenen van de verkeersgeneratie die op basis van het vigerende bestemmingsplan maximaal mogelijk is¹. De bruto oppervlakte is in de rapportage van deze berekening bepaald door de opgegeven netto oppervlakte te delen door 0,9 (netto oppervlakte is 90% van de bruto oppervlakte).

Oppervlakte te transformeren kantoorbebouwing (gebouwen BE en BF)

De bruto oppervlakte van de gebouwen BE en BF bedraagt in totaal circa 16.300 m². Dit bedrag is tot stand gekomen door de in 2013 door De Alliantie opgegeven netto oppervlakte te delen door 0,9 (netto oppervlakte is 90% van de bruto oppervlakte).

Oppervlakte te slopen kantoorbebouwing

De bruto oppervlakte van de te slopen kantoorbebouwing bedraagt circa 28.400 m². Dit is het verschil tussen de totale bruto oppervlakte van de kantoorgebouwen en de bruto oppervlakte van de te transformeren gebouwen BE en BF.

Aantal en type te bouwen woningen

Op de plek van de te slopen kantoorgebouwen worden de volgende typen woningen ontwikkeld:

- 118 appartementen;
- 64 eengezinswoningen koop.

In totaal dus 182 woningen op de plek van de te slopen kantoorgebouwen.

Deze aantallen zijn afkomstig uit de bijlage van het stedenbouwkundig plan Lucentterrein (april 2016).

Voor de prijsklassen van de woningen worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- alle appartementen (sociale huur, belegger en koop) behoren tot de categorie 'goedkoop';
- de eengezinswoningen behoren tot de categorie 'midden'.

Transformatie gebouwen BE en BF

In het getransformeerde gebouwen BF wordt voorzien in 7.500 m² gebruiksoppervlak (gbo) kantoorruimte. Dit komt overeen met ongeveer 6.100 m² bruto vloeroppervlak. In gebouw BE worden 95 appartementen gerealiseerd. Deze aantallen woningen zijn afkomstig uit het stedenbouwkundig plan.

2.2 Verkeersgeneratie en toedeling verkeer

Verkeersgeneratiecijfers

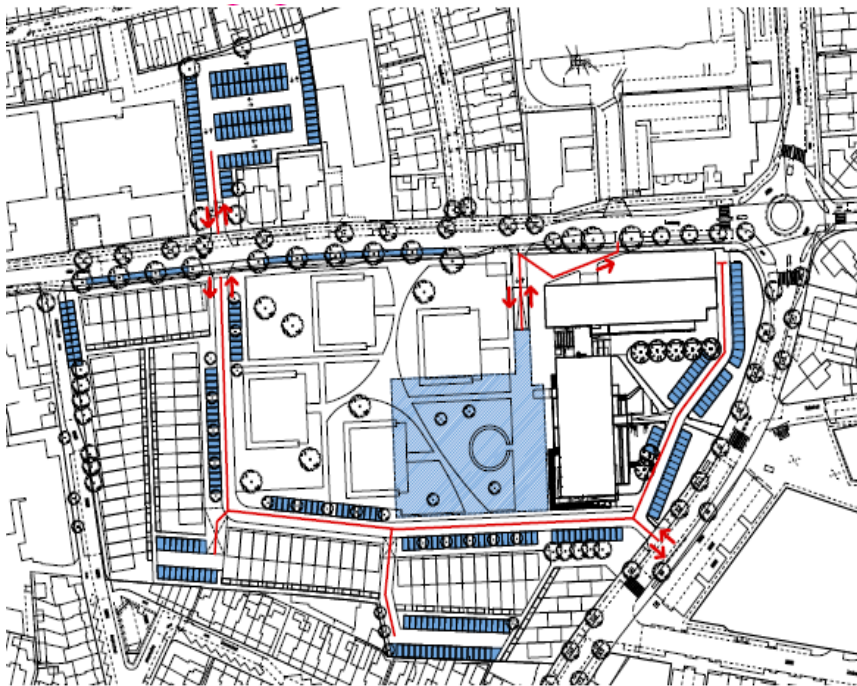
Voor het bepalen van de verkeersgeneratie van de huidige situatie is uitgegaan van het aantal arbeidsplaatsen dat in het verkeersmodel van de gemeente Hilversum aan het Lucentterrein is opgenomen. Dit aantal arbeidsplaatsen is lager dan op grond van het vigerende bestemmingsplan maximaal mogelijk is. Op grond van kencijfers van het CROW is het aantal arbeidsplaatsen omgerekend naar m² bvo. Vervolgens is op grond van de brutovloeroppervlakte de verkeersgeneratie bepaald door uit te gaan van de kencijfers van het CROW uit de publicatie 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie',

¹ Memo Quicksan planontwikkeling Lucentterrein in Hilversum, Quicksan verkeer, memonummer 259594_01, in opdracht van De Alliantie, 26 februari 2013

publicatie 317. De kencijfers uit deze publicatie zijn eveneens gebruikt om de verkeersgeneratie van de planontwikkeling in de toekomstige situatie te berekenen.

Ontsluiting plangebied

In afbeelding 2.1 zijn de toegangen van het plangebied weergegeven.



Afbeelding 2.1: Schets plangebied met ontsluiting autoverkeer

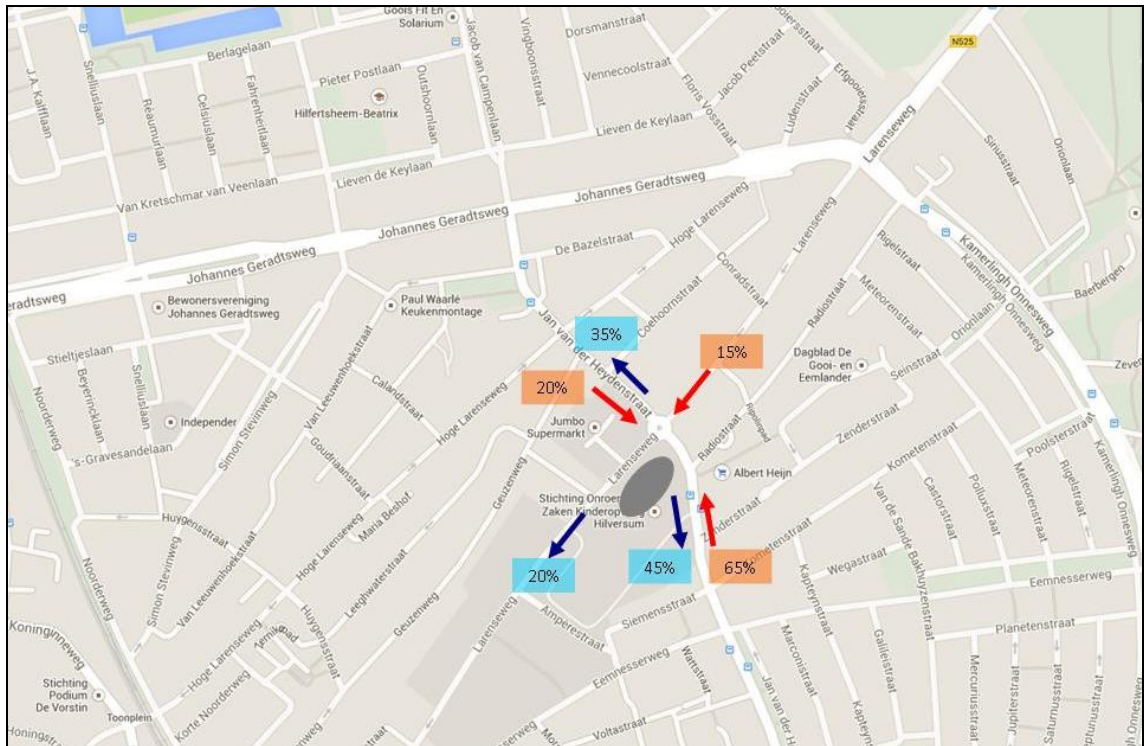
Het plangebied wordt voor het gemotoriseerd verkeer ontsloten op de Larenseweg en de Jan van der Heijdenstraat. De toegangen aan de Larenseweg en de Jan van der Heijdenstraat zijn in twee richtingen toegankelijk voor gemotoriseerd verkeer van en naar de getransformeerde gebouwen BE en BF.

Verdeling van het door de planontwikkeling gegenereerde verkeer over de direct omliggende wegen

Er is een aanname gedaan over de verdeling van de aankomsten bij en de vertrekken vanaf het plangebied over de Jan van der Heijdenstraat en de Larenseweg. Deze aanname is gebaseerd op de geografische ligging van andere verkeersaantrekkende voorzieningen, zoals het centrum en de overige woon- en werkgebieden in Hilversum en de toeritten naar het hoofdwegennet. Deze aanname is afgestemd met de gemeente Hilversum.

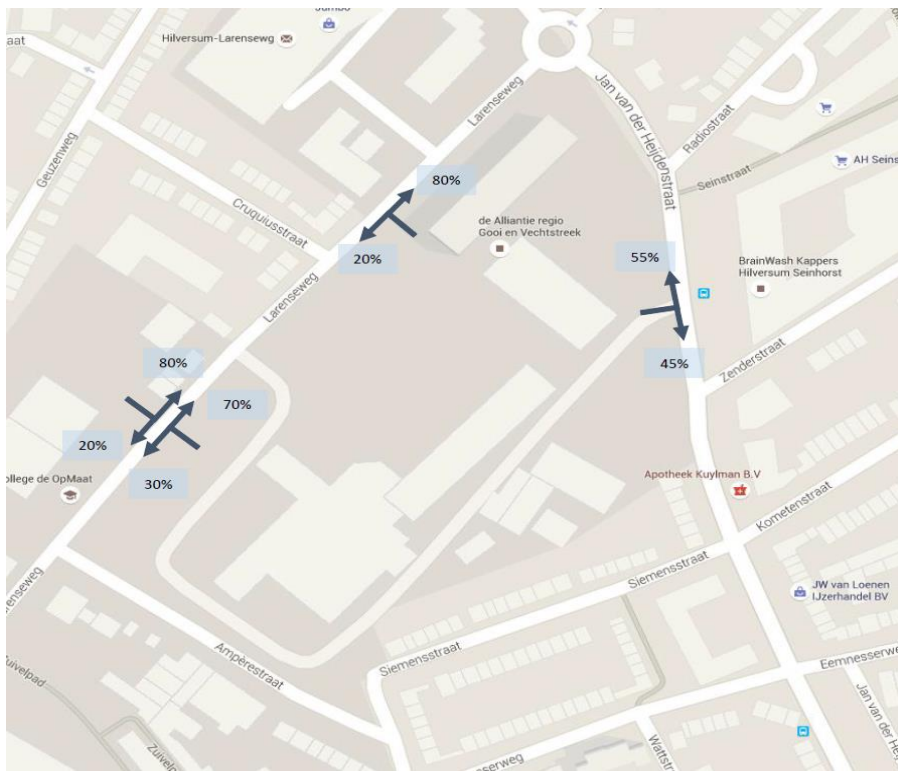
De verdeling van het aantal aankomsten over de Jan van der Heijdenstraat en de Larenseweg is niet gelijk aan de verdeling van het aantal vertrekken over deze wegen. Dit heeft te maken met het eenrichtingverkeer dat op delen van de Larenseweg van kracht is.

In afbeelding 2.2 is het plangebied globaal in grijs aangeduid. De vertrekken zijn met blauwe pijlen aangeduid. De aankomsten met rode pijlen.



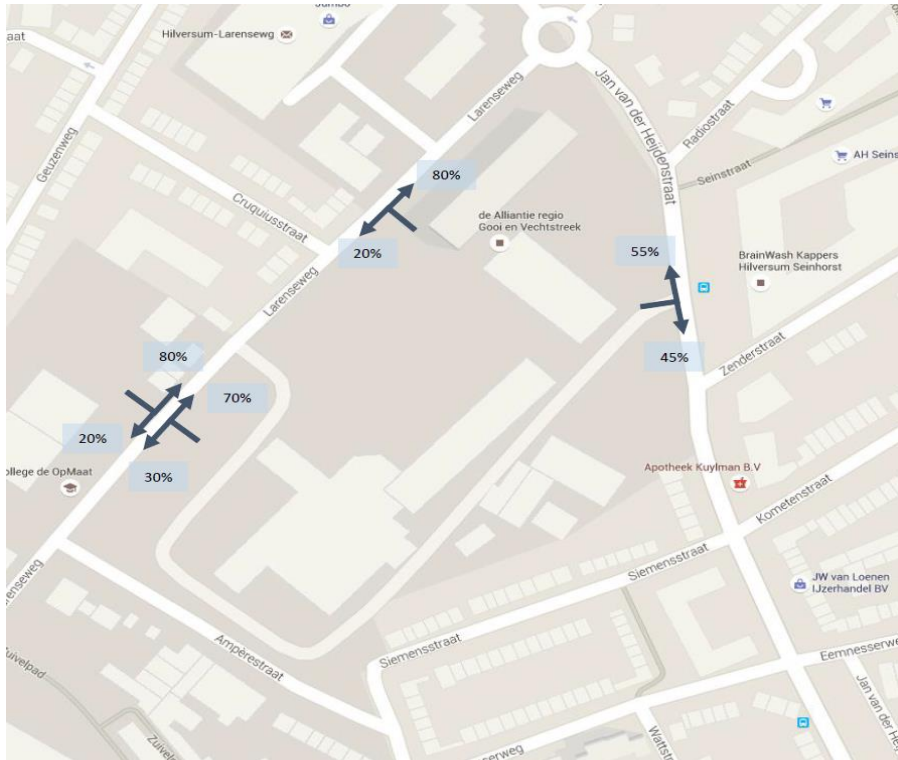
Afbeelding 2.2: Verdeling verkeer van en naar het plangebied over de Jan van der Heijdenstraat en de Larenseweg

In afbeelding 2.3 is een aanname weergegeven van het aantal vertrekken vanuit het plangebied per uitgang van het gebied.



Afbeelding 2.3: Procentuele verdeling van de vertrekken vanuit het plangebied per uitgang.

Afbeelding 4 toont een aanname van de verdeling van de aankomsten per toegang van het plangebied.



Afbeelding 2.4: Verdeling van de aankomsten in het plangebied per toegang

Het plangebied krijgt geen ontsluiting op de Cruquiusstraat, tenzij op het Lemmetterrein een gebouwde parkeervoorziening ten behoeve van extra parkeerplaatsen wordt gebouwd. Volgens opgave van De Alliantie lijkt aanvullende parkeergelegenheid op het Lemmetterrein vooralsnog niet noodzakelijk. Dit betekent dat er geen gemotoriseerd verkeer van en naar het plangebied van de Cruquiusstraat gebruik zal maken.

3 Huidige verkeerssituatie

3.1 Lucentterrein

Het Lucentterrein is een kantorencomplex dat bestaat uit 5 kantoorgebouwen. Volgens opgave van De Alliantie bedraagt de totale netto vloeroppervlakte van de kantoren 40.187m². In de huidige situatie is een beperkt deel van het complex nog als kantoor in gebruik en staat een groot deel van de gebouwen leeg.

3.2 Ontsluiting

Het Lucentterrein heeft in de situatie 2016 twee toegangen, een op de Larenseweg en een op de Jan van der Heijdenstraat. De Larenseweg heeft een gebiedsontsluitende functie met een maximumsnelheid van 50 km/h. Fietsverkeer op de Larenseweg maakt gebruik van een vrijliggend fietspad langs de weg. Op delen van de Larenseweg is eenrichtingverkeer voor gemotoriseerd verkeer van kracht in de richting van het centrum van Hilversum. Ter hoogte van het Lucentterrein is de Larenseweg wel voor gemotoriseerd verkeer in twee richtingen toegankelijk.

De Jan van der Heijdenstraat ten zuiden van de rotonde met de Larenseweg is ingericht als een erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 30 km/h. Het fietsverkeer deelt hier de rijbaan met het gemotoriseerde verkeer. Op het weggedeelte van de Jan van der Heijdenstraat ten noorden van de rotonde met de Larenseweg bedraagt de maximumsnelheid 50 km/h.

3.3 Intensiteiten

In afbeelding 3.1 zijn de etmaalintensiteiten op de wegen in de directe omgeving van het plangebied op kaart aangegeven. De etmaalintensiteiten zijn afkomstig uit het verkeersmodel van de gemeente Hilversum.



Afbeelding 3.1: Verkeersintensiteiten 2016 in motorvoertuigen per etmaal (Bron: gemeente Hilversum)

In het verkeersmodel van de gemeente Hilversum is voor het Lucentterrein uitgegaan van een lager aantal arbeidsplaatsen dan op grond van het vigerende bestemmingsplan maximaal mogelijk is. De gepresenteerde intensiteiten zijn inclusief verkeer van en naar het Lucentterrein, maar omdat dit verkeer is gerelateerd aan het aantal arbeidsplaatsen is het aandeel verkeer van en naar het Lucentterrein lager dan op grond van de maximale vulling conform bestemmingsplan mogelijk is.

De Jan van der Heijdenstraat ten zuiden van de rotonde met de Larenseweg is met betrekking tot de verkeersintensiteit een aandachtspunt. De straat is hier ingericht als erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 30 km/h en heeft een intensiteit van ongeveer 7.800 motorvoertuigen per etmaal. Deze etmaalintensiteit is, gelet op de richtlijnen vanuit het programma Duurzaam Veilig aan de hoge kant voor een erftoegangsweg, maar in de praktijk leidt dit in de huidige situatie niet tot problemen.

4 Situatie 2026 bij autonome ontwikkeling

4.1 Lucentterrein

In een situatie met autonome ontwikkeling, dus zonder planontwikkeling op het Lucentterrein wijzigt het gebruik van het terrein in 2026 niet ten opzichte van de huidige situatie. In de autonome situatie is dus uitgegaan van beperkt gebruik van het Lucentterrein als kantorenlocatie.

4.2 Ontsluiting

Evenals het gebruik van het terrein wijzigt de ontsluiting van het Lucentterrein en de functie van de ontsluitende wegen in 2026 niet ten opzichte van de huidige situatie. In de autonome situatie 2026 heeft het terrein dus twee toegangen, een vanaf de Larenseweg en een vanaf de Jan van der Heijdenstraat.

4.3 Intensiteiten

Voor het bepalen van de verkeersintensiteiten in 2026 zijn de etmaalintensiteiten van 2013 en 2030 geïnterpoleerd tot 2026. In afbeelding 4.1 zijn de etmaalintensiteiten op de wegen rondom het Lucentterrein op kaart weergegeven.



Afbeelding 4.1: Verkeersintensiteiten 2026 zonder planontwikkeling in motorvoertuigen per etmaal

Op basis van het aantal arbeidsplaatsen dat in het verkeersmodel aan het Lucentterrein is opgenomen, bedraagt de verkeersgeneratie van de huidige invulling van het terrein ongeveer 500 ritten (aankomsten en vertrekken) per etmaal. Bij een invulling van het Lucentterrein die op grond van het vigerende bestemmingsplan maximaal mogelijk is, zou de verkeersgeneratie van het terrein ongeveer 2.100 tot 2.900 ritten per etmaal bedragen.

4.4 Effect autonome ontwikkeling op omliggende wegen

Bij een autonome groei van het gemotoriseerd verkeer liggen de verkeersintensiteiten in 2026 ongeveer 6% hoger dan in de situatie 2016.

De etmaalintensiteiten in 2026 volgens autonome ontwikkeling op de wegen rondom het Lucentterrein zijn in overeenstemming met de functie van de betreffende wegen. Evenals in de huidige situatie is de

Jan van der Heijdenstraat ten zuiden van de rotonde met de Larenseweg een aandachtspunt als het gaat om de verkeersintensiteiten. In de huidige situatie is met de optredende etmaalintensiteit in de praktijk geen sprake van een verstoorde verkeersafwikkeling. In de autonome situatie zijn er geen wezenlijke verschuivingen in de verkeersstromen rond het Lucentterrein. Daarom leidt de autonome situatie 2026 met betrekking tot de optredende verkeersintensiteiten naar verwachting in de praktijk niet tot problemen.

5 Situatie 2025 bij planontwikkeling

5.1 Functiewijziging Lucentterrein

In de situatie 2026 bij planontwikkeling is uitgegaan van realisatie van het volledige programma uit het stedenbouwkundig plan voor het Lucentterrein. Met uitzondering van de gebouwen BE en BF zijn de kantoorgebouwen gesloopt en vervangen door woningen en appartementen. Het gebouw BE wordt getransformeerd tot woonruimte, waarbij appartementen worden gerealiseerd. In gebouw BF wordt kantoorruimte gerealiseerd.

Het parkeren ten behoeve van de planontwikkeling wordt deels op het Lucentterrein opgevangen en deels op het Lemmetterrein aan de noordwestzijde van de Larenseweg.

5.2 Ontsluiting

Het Lucentterrein wordt ontsloten op de Jan van der Heijdenstraat en de Larenseweg. Op de Larenseweg wordt een toegang naar het Lemmetterrein gerealiseerd. Deze toegang wordt gebruikt door bewoners van en bezoekers aan het plangebied die op dit terrein parkeren.

5.3 Intensiteiten

De planontwikkeling genereert gemotoriseerd verkeer. Met behulp van kencijfers van het CROW is bepaald hoeveel gemotoriseerd verkeer door de planontwikkeling wordt aangetrokken en geproduceerd (verkeersgeneratie). De verkeersgeneratie van de te ontwikkelen voorzieningen in het plangebied is als volgt berekend:

- Bepalen van de totale verkeersgeneratie van de functies in de gebouwen BE en BF en de verschillende woningtypen in het plangebied op basis van kencijfers;
- Op basis van het verkeersmodel van de gemeente Hilversum is het huidige aantal arbeidsplaatsen op het Lucentterrein bepaald. De verkeersgeneratie van deze arbeidsplaatsen is op basis van kencijfers bepaald en in mindering gebracht op de verkeersgeneratie van de planontwikkeling.

De verkeersgeneratie van de planontwikkeling minus de verkeersgeneratie van het huidige aantal arbeidsplaatsen op het terrein bedraagt ongeveer 1.300 tot 1.600 ritten (aankomsten en vertrekken) per etmaal. Deze ritten zijn verdeeld over de verschillende naderingsrichtingen en toegangen van het plangebied. Dit is beschreven in hoofdstuk 2.

In afbeelding 5.1 zijn de etmaalintensiteiten 2026 met planontwikkeling op kaart weergegeven. De gepresenteerde intensiteiten zijn inclusief de verkeersgeneratie volgens de maximale kencijfers.



Afbeelding 5.1: Verkeersintensiteiten 2026 met planontwikkeling in motorvoertuigen per etmaal

5.4 Effect op omliggende wegen

Als gevolg van de planontwikkeling komen er op de wegen rondom het plangebied in totaal ongeveer 1.600 motorvoertuigen per etmaal bij ten opzichte van de autonome situatie. Daarbij is uitgegaan van het maximale kencijfer van de verkeersgeneratie van de verschillende functies in het plangebied. Indien de planontwikkeling wordt gerelateerd aan de invulling van het Lucentterrein die op basis van het vigerende bestemmingsplan mogelijk is, dan is de verkeersgeneratie van het plangebied lager dan die van de maximaal mogelijke invulling van het huidige terrein.

Op basis van de maximaal mogelijke invulling van het huidige terrein zou de totale verkeersgeneratie ongeveer 2.900 motorvoertuigen per etmaal bedragen, uitgaande van het maximale kencijfer. Ten opzichte van deze invulling ligt de totale verkeersgeneratie van de planontwikkeling ongeveer 800 motorvoertuigen per etmaal lager.

Ook op de overige omliggende wegen rond het plangebied is er ten opzichte van de autonome situatie sprake van enige toename van de verkeersintensiteit, maar voor deze wegen geldt dat de intensiteit na planontwikkeling in overeenstemming is met de functie van de betreffende wegen. Ook in de spitsperiodes worden geen problemen verwacht als gevolg van de planontwikkeling. Uitgaande van de vuistregel van het CROW dat de intensiteit tijdens het drukste uur ongeveer 10% van de spitsintensiteit is, zijn er tijdens het drukste uur per toegang van het plangebied ongeveer 30 tot 40 verkeersbewegingen. Dit aantal is zodanig laag dat geen afwikkelingsproblemen in het drukste uur worden verwacht.

De Jan van der Heijdenstraat aan de zuidzijde van de rotonde is, gelet op de inrichting als 30 km-gebied en de etmaalintensiteit een aandachtspunt. De etmaalintensiteit in dit deel van de Jan van der Heijdenstraat is in de huidige en autonome situatie hoger dan op basis van de inrichting van de weg mag worden verwacht. De hoge etmaalintensiteit in dit deel van de Jan van der Heijdenstraat is dus niet het gevolg van de planontwikkeling op het Lucentterrein. De ontwikkeling van het Lucentterrein zorgt wel voor enige toename van de verkeersintensiteit ten opzichte van de autonome situatie.

Indien het Lucentterrein de op grond van het vigerende bestemmingsplan maximaal mogelijke invulling zou hebben, dan zouden de etmaalintensiteiten in de Jan van der Heijdenstraat in de huidige en autonome situatie nog aanzienlijk hoger hebben gelegen. De planontwikkeling zou dan juist leiden tot een afname van de totale verkeersgeneratie van het Lucentterrein en een verlaging van de verkeersintensiteit op onder andere de Jan van der Heijdenstraat tot gevolg hebben.

6 Conclusie

In tabel 6.1 zijn de etmaalintensiteiten in de huidige situatie, de situatie 2026 bij autonome ontwikkeling en de situatie 2026 bij planontwikkeling weergegeven. Voor de autonome situatie zijn twee scenario's onderscheiden, namelijk een met de huidige invulling van het Lucentterrein en een met een invulling van het terrein die volgens het vigerende bestemmingsplan maximaal mogelijk is.

Etmaalintensiteiten (som van beide richtingen)				
Weekdag		2016	2026 autonoom	2026 met ontwikkeling
1	Lareneweg (tussen Ripolinstraat en Jan van der Heijdenstraat)	3700	3800	3900
2	Lareneweg (tussen Jan van der Heijdenstraat en Cruquiusstraat)	5200	5500	6100
3	Lareneweg (tussen Cruquiusstraat en Ampèrestraat)	4700	5000	5600
4	Lareneweg (tussen Ampèrestraat en Swammerdamstraat)	3200	3100	3300
5	Cruquiusstraat	1300	1300	1300
6	Ampèrestraat (Lareneweg en nieuwe toegang)	1400	1800	1800
7	Ampèrestraat (Siemensstraat en nieuwe toegang)	1400	1800	1800
8	Eemnesserweg (tussen Ampèrestraat en Jan van der Heijdenstraat)	700	1100	1100
9	Jan van der Heijdenstraat (tussen Coehoornstraat en Lareneweg)	7800	8100	8500
10	Jan van der Heijdenstraat (tussen Lareneweg en Zenderstraat)	6700	6800	7500

Tabel 6.1: Etmaalintensiteiten situatie 2016, 2026 autonoom en 2026 met planontwikkeling

Uit tabel 6.1 blijkt dat de etmaalintensiteiten op de wegen rond het plangebied na planontwikkeling hoger liggen dan in de autonome situatie. De verkeersintensiteiten op de wegen rond het plangebied na planontwikkeling zijn in overeenstemming met de functie van deze wegen. Er worden als gevolg van de herontwikkeling van het Lucentterrein dan ook geen verkeerskundige problemen op de omliggende wegen verwacht.

De Jan van der Heijdenstraat aan de zuidzijde van de rotonde is, gelet op de inrichting als 30 km-gebied en de etmaalintensiteit een aandachtspunt. De etmaalintensiteit in dit deel van de Jan van der Heijdenstraat is in de huidige en autonome situatie hoger dan op basis van de inrichting van de weg mag worden verwacht. De hoge etmaalintensiteit in dit deel van de Jan van der Heijdenstraat is dus niet het gevolg van de planontwikkeling op het Lucentterrein. De ontwikkeling van het Lucentterrein zorgt wel voor enige toename van de verkeersintensiteit ten opzichte van de autonome situatie.