

Gemeente Nieuwkoop

003039.20181212.R1.02



**Verkeerskundige
beschouwing
ontwikkelingen
Noordse Dorpsweg**

Inhoud	Pagina
Conclusie	3
1 Inleiding	5
1.1 Achtergrond	5
1.2 Functieprogramma	6
2 Parkeren	7
2.1 Parkeren ontwikkeling restaurant	7
2.1.1 Functieprogramma ontwikkeling restaurant	7
2.1.2 Parkeernormen	7
2.1.3 Parkeercapaciteit	8
2.1.4 Parkeerbalans restaurant: overschot één parkeerplaats	8
2.2 Parkeren ontwikkeling beheergebouw	9
2.2.1 Functieprogramma en parkeerbehoefte	9
2.2.2 Parkeercapaciteit	10
2.2.3 Parkeerbalans beheergebouw: tekort drie parkeerplaatsen	10
2.3 Fietsparkeren	11
2.4 Conclusie	11
3 Verkeersgeneratie	12
3.1 Restaurant	12
3.2 Beheergebouw	13
4 Verkeersafwikkeling	14
4.1 Verkeersafwikkeling	14
4.2 Verkeersveiligheid	15
5 Aandachtspunten	17
Bijlage 1: Resultaten wegenscan	17

Conclusie

In de kern Noorden, onderdeel van de gemeente Nieuwkoop, lopen op dit moment initiatieven voor de realisatie van restaurant en een beheergebouw. Beide ontwikkelingen zijn gelegen in de directe omgeving van de Noordse Dorpsweg. Goudappel Coffeng heeft op verzoek van de gemeente Nieuwkoop een verkeerskundige beoordeling over de beide ontwikkelingen uitgevoerd. Conclusie van de verkeerskundige beoordeling is dat de ontwikkelingen verkeerskundig gezien niet tot onwenselijke situaties leiden.

Parkeren

De parkeervraag van de ontwikkeling van het restaurant bedraagt 65 parkeerplaatsen. Het ontwerp van de ontwikkeling voorziet in 66 parkeerplaatsen. Hiermee worden binnen de ontwikkeling van het restaurant voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd. De ontwikkeling heeft een overschot van één parkeerplaats. Een deel van de parkeerplaatsen is gelegen op afstand van de locatie. Hierover zijn schriftelijke afspraken gemaakt met de eigenaren van betreffende locaties. De locaties zijn qua ligging en capaciteit bruikbaar.

De ruimtelijke onderbouwing van het beheergebouw gaat niet uit van bezoekersparkeren. De motivatie hierbij is dat geen bezoekers van het gebouw met de auto komen. Dit is niet realistisch. Voor de recreatieve functie van het beheergebouw zijn echter geen passende parkeernormen. Hierdoor is de parkeerbehoefte geprognosticeerd. Voor de ontwikkeling is een totale parkeerbehoefte van vijf parkeerplaatsen berekend. In het ontwerp heeft een parkeercapaciteit van twee parkeerplaatsen en hiermee een tekort van drie parkeerplaatsen.

In het ontwerp van het restaurant zijn geen fietsparkeerplaatsen opgenomen. Voor het restaurant dienen in totaal ten minste 73 fietsparkeerplaatsen te worden gerealiseerd. In het ontwerp van het beheergebouw zijn 10 fietsparkeerplaatsen opgenomen. Dit is voldoende om aan de fietsparkeerbehoefte van de ontwikkeling te voldoen.

Vekeersgeneratie en -afwikkeling

Voor de verkeersgeneratie van de ontwikkelingen is worstcase gerekend. Voor de betreffende functies is de verkeersgeneratie geprognosticeerd, waarbij vanwege het specifieke karakter van de ontwikkeling een marge in acht is gehouden.

De verkeersgeneratie van het restaurant bedraagt in totaal maximaal 384 en van het beheergebouw bedraagt maximaal 132 motorvoertuigbewegingen per etmaal. In totaal genereren de beide ontwikkelingen maximaal $384 + 132 = 516$ motorvoertuigbewegingen. De extra verkeersgeneratie op het wegvak tussen de parkeerplaatsen aan de Noordse Dorpsweg 29 en de Noordse Dorpsweg bedraagt maximaal 120 motorvoertuigbewegingen per etmaal.

Zowel de Noordse Dorpsweg als de Prolkade hebben voldoende restcapaciteit om het extra verkeer in de toekomstige situatie af te kunnen wikkelen.

Verkeersveiligheid

Aandachtspunt vanuit verkeersveiligheid is de aansluiting van het beheergebouw op de Prolkade. De verkeersveiligheid is op deze locatie kwetsbaar vanwege de hoge snelheden, relatief veel aansluitingen op korte afstand, hoogteverschillen en dubbele fietsoversteek. Enkele maatregelen die genomen kunnen worden om de verkeersveiligheid te borgen zijn het positioneren van de ontsluiting van het beheergebouw uit de voorrang en het concentreren van de beide bestaande fietsoversteken naar één oversteek.

1

Inleiding

1.1 Achtergrond

In de kern Noorden, onderdeel van de gemeente Nieuwkoop, lopen op dit moment initiatieven voor de realisatie van een aantal losstaande ontwikkelingen op twee locaties rond de Noordse Dorpsweg; zie figuur 1.1. Het betreft hierbij de realisatie van een restaurant ter hoogte van de aansluiting Kerklaan en realisatie van een beheergebouw inclusief uitkijktoren ter hoogte van de Prokade. De gemeente Nieuwkoop heeft behoefte aan inzicht in het verkeers- en parkeereffect van deze plannen om in te kunnen schatten in hoeverre de ontwikkelingen verkeerskundig wenselijk zijn. In deze rapportage is het parkeer- en verkeerseffect van de ontwikkeling getoetst.



Figuur 1.1: Locaties ontwikkelingen Noordse Dorpsweg

1.2 Functieprogramma

Het functieprogramma vormt de basis voor de verkeerskundige beoordeling. Het functieprogramma is opgesteld op basis van door opdrachtgever aangeleverde informatie^{1,2}. Onderstaand is het functieprogramma van de beide ontwikkelingen weergegeven.

Restaurant

De ontwikkeling op het huidig perceel van “Het Plashuis” aan de Noordse Dorpsweg 2 in Noorden bestaat uit de volgende elementen:

- sloop van de bestaande bebouwing van Het Plashuis;
- realisatie van een restaurant met een totaal oppervlakte van 401,3m² bvo;
- realisatie van een bedrijfswoning op de eerste verdieping;
- realisatie van een parkeerkelder met verdiepte inrijbaan, berging en 16 parkeerplaatsen;
- realisatie van 18 parkeerplaatsen op eigen terrein op maaiveld.

De ontwikkeling wordt verkeerskundig ontsloten via de Noordse Dorpsweg, evenals in de huidige situatie.

Beheergebouw

In de oksel van de aansluiting Noordse Dorpsweg met de Prolkade wordt een ontwikkeling met gecombineerde functies gerealiseerd. Deze ontwikkeling betreft een nieuwe functietoevoeging in het gebied. De ontwikkeling bestaat uit de realisatie van:

- een ruimte van 44,2 m² bvo voor berging van materiaal en werktuigen ten behoeve van het beheer van de betreffende legakkers en oevers van het plassengebied;
- een schuilmogelijkheid en informatiepunt voor sportvissers, wandelaars en natuurliefhebbers (26,9 m² bvo). Inclusief toiletruimte en drinkwatervoorziening;
- uitkijktoren welke fungeert als uitkijkpunt/vogelobservatiepost;
- twee autoparkeerplaatsen;
- tien fietsparkeerplaatsen;
- aanlegsteiger voor boten;
- een wandelpad tussen het beheergebouw en het restaurant met tussen de eilanden (legakkers) houten loopbruggen.

De ontwikkeling faciliteert de beheerders van het natuurgebied en recreanten (vogelaars, vissers, wandelaars en fietsers). In de toekomstige situatie wordt de ontwikkeling ontsloten via de Prolkade ter hoogte van de aansluiting met de Anjerstraat.

¹ Bron: Anteagroup (2018) Ruimtelijke onderbouwing - Het Plashuis Noordse Dorpsweg 2, gemeente Nieuwkoop. Versie projectnummer 0416081.00, definitief revisie03, d.d. 14 september 2018.

² Bron: Anteagroup (2018) Nieuwbouw beheergebouw Binnenpolder - onderbouwing ruimtelijke ontwikkeling. Versie projectnummer 0420527.00, definitief, d.d. 17 april 2018.

2

Parkeren

Voor de beide ontwikkelingen wordt voor de parkeerkundige beoordeling gekeken naar de toekomstige situatie. Op de locatie van het toekomstig restaurant is sprake van een bestaande situatie. Op het moment van opstellen van deze notitie is geen informatie beschikbaar over de huidige parkeerdruk/-situatie en is derhalve alleen naar de toekomstige situatie gekeken. Uitgangspunt bij de parkeerkundige beoordeling is het volledig voorzien in de parkeerbehoefte binnen de eigen ontwikkeling.

2.1 Parkeren ontwikkeling restaurant

2.1.1 Functieprogramma ontwikkeling restaurant

Op basis van aangeleverde informatie van de opdrachtgever is in tabel 2.1 het functieprogramma van de ontwikkeling van het restaurant uiteengezet.

programma	functie gemeentelijk parkeerbeleid	omvang	eenheid
restaurant	restaurant	401,3	m ² bvo
bedrijfswoning	woning koop vrijstaand	1	woning

Tabel 2.1: Functieprogramma ontwikkeling restaurant

2.1.2 Parkeernormen

Voor de ontwikkelingen is de parkeerbehoefte bepaald aan de hand van de parkeernormeringen van de gemeente Nieuwkoop³. Het parkeerbeleid van de gemeente Nieuwkoop kent geen bandbreedten en hanteert vaste parkeernormen (het aantal benodigde parkeerplaatsen per functie-eenheid). De te hanteren gemeentelijke parkeernormen voor het bepalen van de parkeereis voor de ontwikkeling zijn opgenomen in tabel 2.2.

³ Gemeente Nieuwkoop (2015) Parkeerbeleid gemeente Nieuwkoop 2015, versie mei 2015.

functie gemeentelijk parkeerbeleid	gemeentelijke parkeernorm	eenheid
restaurant	15,5	100 m ² bvo
woning koop vrijstaand	2,5	woning

Tabel 2.2: Parkeernormen ontwikkeling restaurant

2.1.3 Parkeercapaciteit

Afspraken parkeren op afstand restaurant

In de ontwikkeling van het restaurant wordt voorzien in de realisatie van parkeerplaatsen op eigen terrein en op afstand van het restaurant. Met derden zijn afspraken gemaakt over parkeren van bezoekers/werknemers op deze locaties. Het betreft de parkeerplaatsen op het terrein van de naastgelegen kerk en op het perceel aan de Noordse Dorpsweg 29 in Noorden. Bezoekers/werknemers van het restaurant mogen ook parkeren op deze twee locaties. Deze afspraken zijn schriftelijk bevestigd door de eigenaren van de beide locaties.

Het gemeentelijk parkeerbeleid kent geen (maximale) loopafstanden. De parkeerplaatsen van de kerk liggen direct naast het perceel van het restaurant. De parkeerplaatsen op perceel Noordse Dorpsweg 29 liggen op circa 175 meter loopafstand van het restaurant. Dit is aan de hoge kant maar vanwege de directe routing tussen de parkeerplaatsen en het restaurant is deze loopafstand niet onoverkomelijk. Op kortere afstand van het hotel is geen vergelijkbare parkeercapaciteit voorhanden.

Parkeercapaciteit 66 parkeerplaatsen

In tabel 2.3 is een overzicht van de totale parkeercapaciteit weergegeven. Uit de tabel blijkt dat de totale parkeercapaciteit van het restaurant 66 parkeerplaatsen omvat.

locatie	parkeercapaciteit (aantal parkeerplaatsen)
eigen terrein – maaiveld	18
eigen terrein – kelder	16
kerk	12 ⁴
noordse Dorpsweg 29	20
<i>totaal</i>	<i>66</i>

Tabel 2.3: Parkeercapaciteit ontwikkeling restaurant

2.1.4 Parkeerbilans restaurant: overschot één parkeerplaats

Aan de hand van het functieprogramma, de gemeentelijke parkeernormen en de parkeercapaciteit is in tabel 2.5 de parkeerbilansberekening opgesteld voor de ontwikkeling van het restaurant. Uit de berekening blijkt dat de parkeereis van de ontwikkeling 65

⁴ In de ruimtelijke onderbouwing van het restaurant wordt uitgegaan van een parkeercapaciteit van 14 parkeerplaatsen voor de kerk. Uit overleg met de Gemeente Nieuwkoop blijkt dat, als gevolg van verbouwing van de kerk, twee parkeerplaatsen op het terrein van de kerk komen te vervallen.

parkeerplaatsen bedraagt. De parkeercapaciteit bedraagt 66 parkeerplaatsen. De ontwikkeling heeft hiermee een overschot van één parkeerplaats.

functie	omvang	eenheid	parkeernorm	parkeerbehoefte
restaurant	401,3	m ² bvo	15,5*	62,2
bedrijfswoning	1	woning	2,5	2,5
parkeereis				64,7
parkeeraanbod				66
overschot				1,3

Tabel 2.5: Parkeerbalans ontwikkeling restaurant

*=parkeerplaats per 100 m² bvo

2.2 Parkeren ontwikkeling beheergebouw

2.2.1 Functieprogramma en parkeerbehoefte

De ontwikkeling van het beheergebouw bevat dermate specifieke functies dat het gemeentelijk parkeerbeleid hiervoor geen functies en parkeernormen. De parkeernorm voor de ontwikkeling wordt hierdoor onderstaand per onderdeel aan de hand van maatwerk bepaald.

■ Beheerdersfunctie: twee parkeerplaatsen

Voor de opslag van het onderhoudsmaterieel lijkt binnen het gemeentelijk parkeerbeleid de functie 'loods/opslag, transportbedrijf' het meest passend bij het beoogd gebruik van de ruimten. De parkeernorm voor deze functie 'loods/opslag, transportbedrijf' bedraagt 1,2 parkeerplaats per 100 m² bvo. De ruimtelijke onderbouwing van de ontwikkeling van het beheergebouw gaat echter uit van twee parkeerplaatsen; zonder verdere onderbouwing hiervan.

Verwacht mag worden dat het onderhoud door meerdere mensen (tegelijkertijd) uitgevoerd wordt. Een capaciteit van twee parkeerplaatsen, zoals gesteld in de ruimtelijke onderbouwing, lijkt hierdoor meer passend bij de praktijksituatie dan de parkeernorm voor de opslag-functie in het gemeentelijk parkeerbeleid. Voor de parkeerbehoefte van de beheersfunctie kan op basis hiervan worden afgeweken van het gemeentelijk parkeerbeleid.

■ Recreatieve functie: drie parkeerplaatsen

In de ruimtelijke onderbouwing wordt verondersteld dat de ontwikkeling geen autoverkeer genereert. Dit lijkt niet realistisch. Verwacht kan worden dat een deel van de bezoekers met de auto komt. De Nieuwkoopse Plassen heeft een grote aantrekkingskracht op bezoekers buiten de regio en vogelaars en vissers gaan geregeld met apparatuur/hulpmiddelen op pad gaan welke niet altijd even makkelijk met de fiets te vervoeren zijn.

Hierdoor wordt ook voor de recreatieve functie een parkeerbehoefte berekend. Ook voor de recreatieve functie kent het gemeentelijk parkeerbeleid geen passende functie. Voor het bepalen van de parkeerbehoefte van het recreatieve deel van de ontwikkeling wordt gebruik

gemaakt van kencijfers van CROW. Verwacht wordt dat de beheerders voornamelijk tijdens werkdagen aanwezig zijn en de recreatieve bezoekers voornamelijk buiten deze momenten. Het parkeerkundig maatgevend moment is hierdoor het moment dat het gebouw volledig in gebruik is door recreatieve bezoekers.

Het karakter van de recreatieve bezoekers is sociaal recreatief. Conform ASVV⁵ bedraagt het aantal sociaal recreatieve verplaatsingen met de auto 0,011 (*bestuurder*) + 0,010 (*passagier*) = 0,021 per dag. Het aantal sociaal recreatieve verplaatsingen met de fiets bedraagt 0,017 per dag. De modal split van de recreatieve bezoekers van het beheergebouw komt hiermee op $0,021 / 0,038 = 55\%$ met de auto en $0,017 / 0,038 = 45\%$ met de fiets. Conform opgave opdrachtgever⁶ zijn in de recreatieve ruimten maximaal 10 personen tegelijkertijd aanwezig; waarvan 6 in de ruimte voor schaft/schuilen en 4 in de toren. De benodigde parkeercapaciteit wordt hiermee $(0,011 / 0,038) * 10 = 3$ parkeerplaatsen.

In tabel 2.6 is de bepaalde parkeerbehoefte voor de ontwikkeling per functie weergegeven.

functie gemeentelijk parkeerbeleid	parkeernorm
beheersfunctie	2
recreatieve functie	3
<i>totaal</i>	<i>5</i>

Tabel 2.6: Parkeerbehoefte beheergebouw

2.2.2 Parkeercapaciteit

In de ontwikkeling van het beheergebouw wordt voorzien in de realisatie van twee parkeerplaatsen op eigen terrein. Dit zijn doelgroepenparkeerplaatsen die uitsluitend voor de beheerders te gebruiken zijn. Voor de recreatieve bezoekers worden geen parkeerplaatsen gerealiseerd. Doordat de parkeerplaatsen voor de beheerders uitsluitend zijn te gebruiken door de beheerders, kan geen dubbelgebruik van de parkeerplaatsen tussen de doelgroepen plaatsvinden.

2.2.3 Parkeerbalans beheergebouw: tekort drie parkeerplaatsen

Aan de hand van de bepaalde parkeerbehoefte en de parkeercapaciteit is in tabel 2.7 de parkeerbalansberekening opgesteld voor de ontwikkeling van het beheergebouw. Uit de berekening blijkt dat de parkeerbehoefte van de ontwikkeling 5 parkeerplaatsen bedraagt. De parkeercapaciteit bedraagt twee parkeerplaatsen. De ontwikkeling heeft hiermee een tekort van drie parkeerplaatsen.

⁵ CROW (2012) ASVV – 2012, tabel 6.1/6

⁶ Anteagroup (2018) Brief verzoek om aanvullende gegevens d.d. 29 juni 2018. Kenmerk W-2018-0115. Projectnummer 0420527.

functie	parkeerbehoefte
beheersfunctie	2
recreatieve functie	3
parkeerbehoefte	5
parkeeraanbod	2
tekort	3

Tabel 2.7: Parkeerbalans ontwikkeling restaurant

2.3 Fietsparkeren

Het gemeentelijk beleid heeft ook fietsparkeernormen opgenomen. Onderstaand is voor de beide ontwikkelingen het fietsparkeren beschouwd.

Restaurant

In het ontwerp van het restaurant is voor zover bekend geen fietsparkeercapaciteit opgenomen. De gemeentelijke fietsparkeernorm voor restaurantfuncties bedraagt 18 fietsparkeerplaatsen per 100 m² bvo. Het totale oppervlak van het restaurant is 401,3 m² bvo. Het aantal te realiseren fietsparkeerplaatsen bedraagt hiermee $18 \times (401,3 / 100) = 73$ fietsparkeerplaatsen.

Beheergebouw

Voor de functies in het beheergebouw kent het gemeentelijk beleid geen passende fietsparkeernormen. Uitgaande van de modal split van de recreatieve bezoekers (zie 2.2.1) bedraagt de fietsparkeerbehoefte $45\% \times 10 = 5$ fietsparkeerplaatsen. In de ruimtelijke onderbouwing is aangegeven 10 fietsparkeerplaatsen te realiseren. Dit is voldoende om te voorzien in de geprognosticeerde fietsparkeerbehoefte.

2.4 Conclusie

Voor de ontwikkeling van het restaurant worden, inclusief de parkeerplaatsen op afstand, voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd om te voorzien in de parkeerbehoefte. De totale parkeercapaciteit van het restaurant heeft een overschot van één parkeerplaats. Het beheergebouw heeft in het ontwerp een tekort van drie parkeerplaatsen om de voorzien in de geprognosticeerde parkeerbehoefte. Het betreft drie parkeerplaats voor de recreatieve bezoekers van het gebouw.

Het ontwerp van het restaurant voorziet niet in fietsparkeren. Op het terrein dienen ten minste 73 fietsparkeerplaatsen gerealiseerd te worden. Het beheergebouw voorziet wel in fietsparkeren. Bij het gebouw worden 10 fietsparkeerplaatsen gerealiseerd. Dit is voldoende om te voorzien in de fietsparkeerbehoefte van de ontwikkeling.

3

Verkeersgeneratie

Het gemeentelijk parkeerbeleid heeft geen verkeersgeneratiecijfers opgenomen. Voor het bepalen van de verkeersgeneratie kan voor deze studie hierdoor geen gebruik worden gemaakt van CROW-kencijfers. Voor een restaurant functie kent CROW geen verkeersgeneratiecijfers en de ontwikkeling van het beheergebouw is dermate specifiek dat CROW ook hierin geen passende kencijfers voor verkeersgeneratie heeft opgenomen.

De verkeersgeneratie van de functies is hierdoor bepaald aan de hand van de parkeercapaciteit. Door rekening te houden met de turnover (het aantal keer dat een parkeerplaats gedurende een dag wordt gebruikt) van de parkeercapaciteit is bepaald hoeveel verkeer de functies genereren. Hierbij is worst-case gerekend zodat het maximale verkeerseffect in de praktijk is bepaald.

3.1 Restaurant

Restaurant: 378 motorvoertuigbewegingen

De parkeereis voor de restaurantfunctie, exclusief bedrijfswoning, bedraagt 63 parkeerplaatsen. Uitgaande van drie shifts per dag (ontbijt, lunch en diner) en een volledige bezetting tijdens deze shifts, genereert het restaurant maximaal $63 \times 3 = 189$ motorvoertuigen per weekdag etmaal. Elk voertuig heet een aankomende en een vertrekkende beweging. De verkeersgeneratie van het restaurant bedraagt hiermee $189 \times 2 = 378$ motorvoertuigbewegingen per weekdag etmaal.

De verkeersgeneratie op het wegvak van de Noordse Dorpsweg tussen de parkeerlocatie Noordse Dorpsweg 29 bedraagt maximaal $20 \times 3 \times 2 = 120$ motorvoertuigbewegingen.

Bedrijfswoning: zes motorvoertuigbewegingen

Voor de bedrijfswoning kan wel aansluiting gevonden worden bij CROW-kencijfers. CROW⁷ hanteert hiervoor bandbreedtes. De bandbreedte in CROW van de parkeernorm voor een vrijstaande woning ligt tussen 1,9 en 2,7 per woning. De gemeentelijke parkeernorm voor dit type woningen is 2,5. De gemeentelijke parkeernorm ligt hiermee op 68% van de bovenzijde van de bandbreedte van CROW.

⁷ CROW publicatie 317: Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie

De CROW-bandbreedte van de verkeersgeneratie voor dit type woningen ligt tussen 7,8 en 8,6 motorvoertuigbewegingen per etmaal. In totaal genereert de bedrijfswoning hiermee $68\% \times 8,6 = 5,9$ motorvoertuigbewegingen.

De ontwikkeling van het restaurant genereert in totaal maximaal $378 + 6 = 384$ motorvoertuigbewegingen per weekdagemaal.

3.2 Beheergebouw

De verkeersgeneratie van het beheergebouw bestaat voornamelijk uit de recreatieve bezoekers. De verkeersgeneratie van de beheersfunctie is verkeerskundig gezien verwaarloosbaar klein. De beheerders van het gebied zijn gedurende langere tijd op een dag in het gebied aan het werk waardoor de turnover van deze parkeerplaatsen minimaal is.

Voor het bepalen van de verkeersgeneratie van de recreatiefunctie wordt gekeken naar de turnover van de parkeerplaatsen van deze doelgroep. Op dit moment is weinig bekend over de verblijfsduur van bezoekers van deze functie. Hierdoor dient enige marge in acht genomen te worden bij het bepalen van de verkeersgeneratie.

Er zijn geen specifieke openingstijden bekend waarop bezoekers zijn toegestaan. Uitgaande van een gemiddelde verblijfsduur van 15 minuten in het gebouw en een toegankelijkheid van het gebouw van 07:00-18:00 uur (11 uur in totaal), bedraagt de maximale turnover maximaal 4 per uur ofwel $4 \times 11 = 44$ per parkeerplaats. Met de geprognosticeerde parkeerbehoefte van drie parkeerplaatsen, bedraagt de totale verkeersgeneratie van de ontwikkeling maximaal 132 motorvoertuigbewegingen per etmaal.

4

Verkeersafwikkeling

4.1 Verkeersafwikkeling

De geprognosticeerde verkeersbewegingen in hoofdstuk 3 komen en gaan via het omliggend wegennet van de ontwikkelingen. Het sterkste effect vindt plaats op de Noordse Dorpsweg en de Prolkade. Aan de hand van de capaciteit van de wegen en de toekomstige intensiteiten is getoetst in hoeverre deze wegen voldoende (rest)capaciteit hebben om het extra verkeer van en naar de ontwikkelingen te verwerken.

De gemeente Nieuwkoop heeft in de periode september-oktober 2018 verkeerstellingen laten uitvoeren op de Noordse Dorpsweg en de Prolkade. In tabel 4.1 zijn de maximale verkeersintensiteiten weergegeven die zijn waargenomen tijdens de verkeerstellingen.

locatie	maximaal waargenomen intensiteiten per weekdagemaal
Noordse Dorpsweg	1.253 ⁸
Prolkade	1.784

Tabel 4.1: maximaal waargenomen intensiteiten tijdens de verkeerstellingen

De ontwikkeling van het restaurant genereert maximaal 384 motorvoertuigbewegingen per weekdagemaal. Het beheergebouw genereert maximaal 132 motorvoertuigbewegingen per etmaal. In totaal genereren de beide ontwikkelingen samen maximaal $384 + 132 = 516$ motorvoertuigbewegingen per etmaal.

Noordse Dorpsweg

De Noordse Dorpsweg is geen doorsnee weg. Vanwege het smaller wegprofiel en de verschillende passeerhavens, is hanteren van etmaalintensiteiten op deze weg niet gepast. Voor het bepalen van de verkeersafwikkeling is gekeken naar de verkeerssituatie in de

⁸ De verkeerstellingen op de Noordse Dorpsweg zijn per richting over een andere periode bepaald. In deze tabel is uitgegaan van een sommatie van de drukste momenten van de beide perioden.

spitsperiodes. Op basis van de verkeerstellingen is de hiervoor het maatgevend moment (drukste spitsperiode) bepaald.

Op de Noordse Dorpsweg zijn de verkeerstellingen per richting niet in dezelfde periode uitgevoerd. Het drukste spitsmoment is bepaald door de drukste spitsmomenten van de beide richtingen bij elkaar op te tellen. Op het drukste spitsuur op de Noordse Dorpsweg, avondspits van 17:00-18:00, zijn in totaal 87 (richting Prolkade) + 82 (richting Noordse Kruis) = 169 motorvoertuigen waargenomen.

Voor de onderbouwing wordt uitgegaan van een wisseling van shifts, lunch en diner, van het restaurant. Hierdoor genereert de functie uitgaande van een maximale bezetting van de parkeerplaatsen in totaal maximaal 126 motorvoertuigen; verdeeld over 63 vertrekkende en 63 aankomende verkeersbewegingen. Uitgaande dat alle verkeer van en naar het restaurant via de prolkade gaat, rijden op de Noordse Dorpsweg in de toekomstige situatie gemiddeld 126 motorvoertuigen extra in de spitsperiode. Dit is gemiddeld circa twee auto's per minuut; ofwel 1 auto per minuut per richting extra. Verkeerskundig leidt dit niet tot knelpunten.

In overleg met opdrachtgever is uitgegaan dat alle verkeer van en naar het restaurant over de Noordse Dorpsweg rijdt. In praktijk zal het verkeer zich verdelen over verschillende richtingen. Daarnaast zijn in de verkeerstellingen ook verkeer van en naar het huidige vissershuis meegenomen. Deze komen in de toekomstige situatie te vervallen. Het is onbekend hoe groot de verkeersgeneratie van het huidige vissershuis is. Hierop heeft geen verdere correctie plaatsgevonden. Bovenstaande berekening is derhalve worst-case opgesteld.

Prolkade

Op de Prolkade rijden in de huidige situatie maximaal 1.784 motorvoertuigen per etmaal. In de toekomstige situatie rijden maximaal $384 + 132 = 516$ motorvoertuigen per etmaal extra. De toekomstige intensiteiten liggen hiermee op maximaal $1.784 + 516 = 2.300$ motorvoertuigen.

Aan de hand van de door Goudappel Coffeng ontwikkelde wegenscan is bepaald in hoeverre de toekomstige verkeerssituatie op de Prolkade volstaat. Hieruit blijkt (zie bijlage 1) dat op de Prolkade intensiteiten van maximaal 3.000 mvt/etmaal verkeerskundig wenselijk zijn. Hiermee heeft de Prolkade voldoende restcapaciteit om het extra verkeer als gevolg van de ontwikkelingen af te wikkelen.

4.2 Verkeersveiligheid

In het hele gebied zijn in de periode 2007-2017 twee ongevallen geregistreerd. Het betrof één eenzijdig ongeval van een bromfietser ter hoogte van kruispunt Prolkade met de Noordse Dorpsweg en één ongeval op de Prolkade tussen een bromfietser en een auto. Bij beide ongevallen was geen sprake van (letsel)slachtoffers.

Vanuit verkeersveiligheid is de ontsluiting van het beheergebouw op de Prolkade een aandachtspunt. Het beheergebouw wordt ontsloten op de Prolkade ter hoogte van de

aansluiting met de Anjerstraat. Hiermee heeft dit wegvak op een korte afstand van circa 40 meter drie aansluitingen. Ter hoogte van de aansluiting met de Anjerstraat zijn in de huidige situatie twee fietsoversteken op een afstand van circa 10 meter van elkaar aanwezig. De Prokade is een gebiedsontsluitingsweg met bijhorend snelheidsregime van 50 km/h. Uit de verkeerstellingen blijkt dat op de Prokade met grote regelmaat te hard wordt gereden. De V85⁹ op de Prokade lag tijdens de verkeerstellingen op 58 km/h.

Combinatie van hoge snelheden met de hoogteverschillen, fietsoversteken en de aansluitingen op korte afstand maakt deze locatie vanuit verkeersveiligheid kwetsbaar. Voor het borgen van de verkeersveiligheid dient de ontsluiting van het beheergebouw uit de voorrang geplaatst te worden. Ook wordt aanbevolen om de fietsoversteken te concentreren naar één fietsoversteek in beide richtingen. Hiermee wordt de verkeerssituatie iets overzichtelijker gemaakt voor de weggebruikers.

⁹ V85: de snelheid die door 85% van de automobilisten niet wordt overschreden en door 15% wel wordt overschreden

Aandachtspunten

Parkeren

Op basis van de parkeeranalyse worden de volgende aandachtspunten geplaatst:

- Direct tegenover de locatie van het restaurant aan de Noordse Dorpsweg liggen negen openbare parkeerplaatsen. Het is zeer aannemelijk dat, wanneer de parkeerplaatsen bij het restaurant bezet zijn, bezoekers primair op deze plekken parkeren. Wanneer deze zijn bezet, zal men uitwijken naar de kerk en vanwege de afstand als laatste naar de locatie aan de Noordse Dorpsweg 29. Goede afspraken dienen afspraken gemaakt te worden voor wat betreft het parkeren en informeren en begeleiden van bezoekers en medewerkers naar de daartoe beoogde parkeerplaatsen.
- In de parkeerberekening van het restaurant is als uitgangspunt gehanteerd dat de parkeerplaatsen in de kelder en op de locaties van de kerk en de Noordse Dorpsweg 29 bruikbaar zijn. In deze studie heeft geen toets over het ontwerp en de parkeerplaatsen plaatsgevonden. Aanbevolen wordt deze vooraf goed te toetsen, zodat kan worden geborgd dat de parkeerplaatsen voldoen aan de normen en bruikbaar zijn. Hiermee wordt ook de parkeercapaciteit geborgd waarmee in deze studie rekening is gehouden.
- Doordat de verbindingen in hetzelfde gebied liggen en met elkaar verbonden zijn, zal een deel van de bezoekers tijdens hun aanwezigheid gebruik maken van de beide ontwikkelingen. Aanbevolen wordt om deze bezoekers te laten parkeren bij het restaurant om zo de beperkte parkeercapaciteit bij het beheergebouw optimaal te benutten. Dit dient duidelijk gecommuniceerd te worden richting de recreatieve bezoekers van het beheergebouw.
- Bij het bepalen van de parkeerbehoefte voor de recreatieve bezoekers van het beheergebouw is uitsluitend rekening gehouden met bezoekers die in het gebouw aanwezig zijn. Er is geen rekening gehouden met parkeerbehoefte van bijvoorbeeld vissers of boten die hun auto parkeren om voor langere tijd in het gebied te verblijven.

Verkeersgeneratie

In de ruimtelijke onderbouwing is gesteld dat de ontwikkeling van het beheergebouw geen autoverkeer genereert van recreatieve bezoekers. Dit lijkt geen realistische inschatting. Hierom is een worst-case berekening uitgevoerd over de verkeersgeneratie door uit te gaan van een zeer hoge turnover van de autoparkeerplaatsen. In de praktijk ligt deze naar verwachting lager. Hierbij is geen rekening gehouden met bezoek dat langer in het gebied zal verblijven.

Verkeersafwikkeling

In de berekeningen van de verkeersafwikkeling is geen rekening gehouden met andere ontwikkelingen in het gebied die een invloed (kunnen) hebben op de verkeersintensiteiten op de Noordse Dorpsweg en de Prolkade. Ook is geen rekening gehouden met autonome verkeersgroei in het gebied; voor zover op dit gebied van toepassing is.

Bijlage 1

Resultaten wegenscan

[illegible]

Figuur B1.1: Input wegenscan



Figuur B1.2: Output wegenscan

Vestiging Den Haag
Casuariestraat 9a
NL-2511 VB Den Haag
T (070) 305 30 53
F (070) 389 66 32
Postbus 16770
NL-2500 BT Den Haag

www.goudappel.nl
goudappel@goudappel.nl