

Gemeente Oegstgeest

Verkeerseffecten Nieuw-Rhijngceest, deelgebied 1

Notitie *(concept 3)*

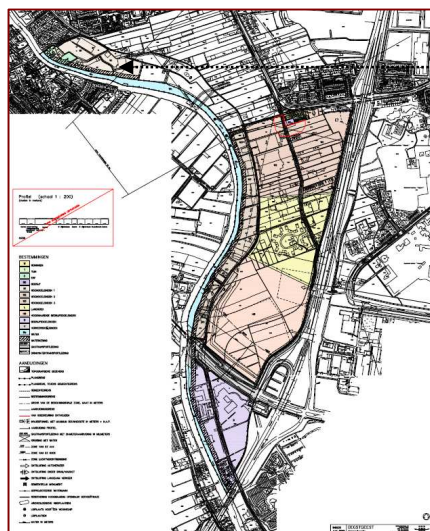
Datum 26 oktober 2010
Kenmerk OGT031/Nhn/0317

1 Inleiding

De gemeente Oegstgeest ontwikkelt een nieuwe woonwijk: Nieuw-Rhijngceest. Het gebied is gelegen tussen de Oude Rijn en de A44. Nieuw-Rhijngceest bestaat uit een aantal deelgebieden. Deelgebied 1 ligt enigszins afgelegen van de overige deelgebieden, tussen de Oude Rijn en de Valkenburgerweg.

In deze notitie wordt ingegaan op de volgende onderwerpen:

- Verkeersgeneratie Nieuw-Rhijngceest deelgebied 1;
- Verkeerseffecten Valkenburgerweg;
- Verkeerseffecten nieuwe ontsluitingsweg;
- Akoestische effecten.



deelgebied 1

Afbeelding 1: Bestemmingsplan Nieuw-Rhijngceest en ligging deelgebied 1

2 Verkeersgeneratie Nieuw-Rhijngeest deelgebied 1

In deelgebied 1 worden in maximaal 90 woningen gebouwd in het dure segment. Het voorkeursmodel gaat uit van 82 woningen (42 vrijstaande koopwoningen inclusief garage, 34 2-1 kap koopwoningen inclusief garage, 6 koopwoningen exclusief garage).¹



Afbeelding 1: Definitief ontwerp stedenbouwkundig plan (voorkeursmodel)

Opzet berekening verkeersgeneratie

De verkeersgeneratie van deelgebied 1 is bepaald met behulp van een rekentool (www.verkeersgeneratie.nl), die is ontwikkeld door het CROW en Goudappel Coffeng BV. De rekentool is gevuld met informatie uit de CROW publicaties 256 en 272². Met behulp van de rekentool kan de verkeersproductie van deelgebied 1 op een gedetailleerde manier onderzocht worden. Hierbij kunnen aan een ruimtelijke ontwikkeling bepaalde kenmerken worden meegeven, zoals ligging, beschikbaarheid OV, stedelijkheidsgraad et cetera. In de rekentool is als uitgangspunt gehanteerd dat Nieuw-Rhijngeest deelgebied 1 is gelegen in groen stedelijk gebied, binnen 2 kilometer van een snelwegaansluiting en binnen 2 kilometer geen goede OV-aansluiting (I/C verbinding of OV knooppunt) heeft. Daarnaast zijn de bovengenoemde woningentypen aangehouden.

¹ Definitief ontwerp stedenbouw deelplan 1 Nieuw-Rhijngeest, april 2010.

² Publicatie 256: Verkeersgeneratie woon- en werkgebieden

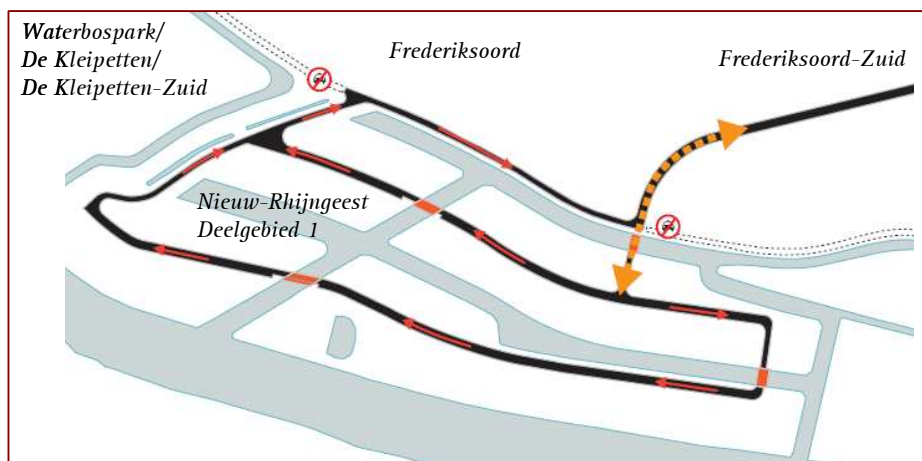
Publicatie 272: Verkeersgeneratie voorzieningen – kengetallen gemotoriseerd verkeer

Resultaten berekeningen verkeersgeneratie

De berekening met de rekentool geeft aan dat deelgebied 1 op een gemiddelde werkdag 734 mvt/etmaal genereert. Om schijnnaauwkeurigheid te voorkomen, wordt dit afgerond naar 750 mvt/etmaal. Omgerekend komt dit neer op ruim 7,5 mvt/woning/etmaal. Dit aantal kan wel gezien worden als een bovengrens.

3 Verkeerseffecten Valkenburgerweg

Het stedenbouwkundig plan geeft de ontsluitingstructuur van het autoverkeer weer. De ontsluitingstructuur is gebaseerd op een eenrichtingscircuit met een hoofdontsluiting in twee richtingen (zie afbeelding 2). Een deel van het eenrichtingscircuit gaat over de Valkenburgerweg. De overige infrastructuur wordt nieuw aangelegd. De ontsluitingsweg van deelgebied 1 ontsluit ook de nieuwe Katwijkse woonwijk Frederiksoord-Zuid en sluit uiteindelijk aan op de Rijnsburgerweg.



Afbeelding 2: Ontsluitingsstructuur deelgebied 1

De Valkenburgerweg is een smalle asfaltweg waarlangs een smal trottoir is gelegen. De weg wordt enkel gebruikt door langzaam verkeer en aanwonenden (bewoners Waterbosspark). Het stedenbouwkundig plan voor deelgebied 1 voorziet in een knip (afsluiting voor gemotoriseerd verkeer) op twee plaatsen in de Valkenburgerweg. Doorgaand verkeer over de Valkenburgerweg is dan niet meer mogelijk. Ook kunnen de bewoners van Waterbosspark en de (toekomstige) bewoners van het Katwijkse woongebied De Kleipetten (en de uitbreidingslocatie De Kleipetten Zuid) hierdoor geen gebruik maken van de Valkenburgerweg, in oostelijke richting. De Valkenburgerweg blijft hierdoor een zeer verkeersluwe weg.



Foto's 1 en 2: Valkenburgerweg (Google Maps)

Het is van belang dat het beeld van de Valkenburgerweg niet wordt aangetast. Het langzaam verkeer blijft hier prioriteit houden. Hiermee moet in het ontwerp van de weg rekening worden gehouden. Geadviseerd wordt een fietsstraat te maken waar het autoverkeer ondergeschikt is aan het fietsverkeer. Daarnaast is het wenselijk het trottoir te behouden, zodat voetgangers een eigen plek hebben. Verkeer afkomstig vanuit de wegen die uitkomen op de fietsstraat dient voorrang te verlenen aan de gebruikers van de fietsstraat.



Afbeelding 3: Verkeersbord fietsstraat

Foto's 3 en 4: Voorbeeld van een fietsstraat

Bij aanleg van nieuwe infrastructuur dient het ontwerp altijd te worden goedgekeurd door de brandweer. Van alle hulpdiensten hebben zij de grootste voertuigen die ter plaatse moeten kunnen komen. Zij kijken naar de breedte van de weg (kan een voertuig erdoor) en naar mogelijke obstakels die ervoor kunnen zorgen dat de aanrijdtijd dusdanig wordt verlengd dat het onmogelijk is om binnen de wettelijke normen op de plaats des onheils te komen.³

4 Verkeerseffecten nieuwe ontsluitingsweg

Toekomstige verkeersbelasting

Nieuw-Rhijngest, deelgebied 1 wordt via een nieuwe ontsluitingsweg ontsloten op de Rijnsburgerweg. Ook de toekomstige Katwijkse woonwijk Frederiksoord-Zuid maakt gebruik van deze ontsluitingsweg. In Frederiksoord-Zuid worden maximaal 393 woningen gerealiseerd. Frederiksoord-Zuid wordt deels ontsloten via het bestaande wegennet van de wijk Frederiksoord en deels via de nieuwe ontsluitingsweg. Samen met deelgebied 1 van Nieuw-Rhijngest worden er dus maximaal 483 woningen op de nieuwe ontsluitingsweg ontsloten. Uitgaande van de berekende 7,5 mvt/woning/etmaal (aannemende dat het mobiliteitsprofiel van Nieuw-Rhijngest ook toepasbaar is op Frederiksoord-Zuid), leidt dit tot een maximale verkeersbelasting van ongeveer 3.600 mvt/etmaal. Aangezien 7,5 mvt/woning/etmaal een bovengrens is, kan er een bandbreedte worden aangehouden van circa 3.000 tot 3.600 mvt/etmaal.

In de modelberekeningen die in het verleden zijn gemaakt ten behoeve van deelgebied 1, is steeds rekening gehouden met de ontwikkeling van deelgebied 1. Deelgebied 1 maakte hierin deel uit van de referentiesituatie. De verkeersbelasting van circa 3.000 tot 3.600 mvt/etmaal betreft dan ook geen 'nieuw' verkeer, maar verkeer dat altijd al in het model was opgenomen. Ten behoeve van deze studie is de ontwikkeling er alleen uitgelicht en nader onderbouwd.

Inrichting van de weg

Een weg met een belasting van 3.000 tot 3.600 mvt/etmaal kan het beste worden ingericht als erftoegangsweg met een maximum snelheid van 30 km/h. Op erftoegangswegen wordt langzaam verkeer en gemotoriseerd verkeer gemengd en is geen rijrichtingscheiding aanwezig. Alle verkeersdeelnemers moeten veilig van dezelfde rijbaan gebruik kunnen maken (snelheid van 30 km/h moet worden afgedwongen), waarbij voetgangers vaak wel een eigen verkeersruimte wordt geboden in de vorm van een trottoir. Het parkeren gebeurt in de daarvoor aangewezen vakken.

³ Meer informatie hierover is terug te vinden in de CROW publicatie 165: Hulpdiensten snel op weg.



Foto's 5 en 6: Voorbeelden van erftoegangswegen met aparte trottoirs

Aansluiting op de Rijnsburgerweg

De nieuwe ontsluitingsweg die zowel deelgebied 1 als een deel van Frederiksoord-Zuid ontsluit, krijgt een aansluiting op de Rijnsburgerweg. De Rijnsburgerweg is de verbindingsweg van Rijnsburg naar Leiden en tussen de N206 en de A44. Deze weg kent in 2020 een belasting van circa 30.000 mvt/etmaal.⁴ De weg is uitgevoerd met 2 x 2 rijstroken met aan beide zijden woningen en een trottoir. Er is nog geen besluit genomen over de manier waarop de nieuwe ontsluitingsweg wordt aangesloten op de Rijnsburgerweg. Op basis van eerder onderzoek in opdracht van de gemeenten Katwijk en Oegstgeest en FloraHolland Rijnsburg is er een voorkeur voor een rotonde.⁵ Er wordt nog nader op de meest geschikte kruispuntoplossing gestudeerd. Hierbij zal een afweging moeten worden gemaakt tussen het belang van de verkeersdoorstroming op de hoofdroute (Rijnsburgerweg) en de ontsluiting van deelgebied 1 en Frederiksoord-Zuid op de Rijnsburgerweg. In de verkeersmodelberekeningen is uitgegaan van een aansluitingsvorm die de doorstroming op de Rijnsburgerweg niet hindert, en waarbij het verkeer vanuit de nieuwe ontsluitingsweg zonder vertraging van en naar de Rijnsburgerweg kan rijden. Gelet op de geringe verkeersbewegingen op de nieuwe ontsluitingsweg en gezien het feit dat de kruispuntoplossing nog ontworpen moet worden, is dit een realistische aanname.

⁴ Dit is afgeleid uit een recente modelplot die in opdracht van de gemeente Katwijk is vervaardigd. In de achterliggende berekeningen zijn alle genoemde bouwplannen meegenomen.

⁵ Trajectstudie Rijnsburgerweg – Rijnzichtweg, onderzoeksresultaten. Goudappel Coffeng, in opdracht van de gemeenten Katwijk en Oegstgeest en FloraHolland Rijnsburg, juli 2008.

5 Akoestische effecten

De akoestische effecten van deelgebied 1 zijn zeer beperkt. De 750 mvt/etmaal die door het nieuwe woongebied worden gegenereerd, zorgen voor een toename van de geluidsbelasting die in de praktijk niet hoorbaar zal zijn.

Daarnaast geldt dat de nieuwe ontsluitingsweg naar verwachting een 30 km-weg wordt. Het uitvoeren van geluidsberekeningen is hier niet verplicht. Vanuit oogpunt van een goede ruimtelijke ordening (het kunnen maken van een goede ruimtelijke onderbouwing) is het wel wenselijk om er in het bestemmingsplan iets (kwalitatief) over op te nemen.

Van belang is verder de binnenwaarde van de te realiseren woningen. In de Wet geluidhinder is bepaald (artikelen 111 en 112) dat de geluidsbelasting binnen de woning bij gesloten ramen dient te worden gereduceerd tot een bepaalde binnenwaarde. Deze waarden zijn ruimteafhankelijk en soms situatieafhankelijk en beschreven in het Bouwbesluit.