

Notitie

Referentienummer
SWNL-0185969

Datum
7 juni 2016

Kenmerk
345052

Betreft
Verkeerskundige aspecten ontwikkeling Molenhof Mijdsrecht

1 Inleiding

Bij het opstellen van een ruimtelijke onderbouwing behorende bij een bestemmingsplanprocedure, zijn de verkeerskundige aspecten vaak van groot belang. Zo ook bij het plan Molenhof in Mijdsrecht, waar verkeer en de afwikkeling ervan waarschijnlijk het belangrijkste item is.

Op de hoek Dorpsstraat / Kerkvaart is op de 'oude locatie van de Molenhofpassage' de bouw van appartementen, een supermarkt en overige detailhandel gepland. Door de invulling van dit gebied met deze functies vinden er wijzigingen in het verkeers- en parkeerpatroon plaats.

In 2014 is voor het plan Molenhof reeds een parkeer- en verkeerstoets uitgevoerd. Tussen toen en nu hebben zich wijzigingen in de planvorming (minder m² bvo aan ontwikkelingen en minder appartementen) voorgedaan, waardoor het nu nodig is een nieuwe parkeer- en verkeerstoets uit te voeren. Naast een cijfermatige toets wordt tevens onderzocht of aan de verkeerskundige uitgangspunten voldaan wordt. De uitgangspunten betreffen:

- voldoende parkeerplaatsen bij de ontwikkeling (geen parkeeroverlast in de omgeving);
- goede verkeersafwikkeling van het extra verkeer (geen overlast en geen onveilige situatie).

Ten aanzien van 'plan Molenhof' (met gemotoriseerd verkeer enkel bereikbaar via de Dorpsstraat / de Hofland) wordt *maximaal* uitgegaan van (zie afbeelding 1):

- 1.800 m² bvo supermarkt Hoogvliet (hierin zit ook de overdekte expeditieruimte, welke bij de vorige parkeer- en verkeerstoets buiten beschouwing is gelaten als winkeloppervlakte);
- 370 m² bvo aan een winkel;
- 10 appartementen.



Afbeelding 1 Locatie plan Molenhof, Nieuw Avondlicht en Hofstaete

In deze notitie worden de verkeerskundige aspecten van het plan Molenhof in beeld gebracht door de toekomstige intensiteiten af te zetten tegen de bestaande intensiteiten.

De winkelruimtes binnen het plangebied zijn op dit moment niet in gebruik, waar het plangebied voorheen wel functioneerde als winkelgebied. In de periode vóór 2013 was een aantal winkels en kantoren in gebruik:

- Aldi Markt (Kerkvaart 3): 454 m² bvo;
- Kantoor (Kerkvaart 1b en 3a): 245 m² bvo;
- Meubelzaak 'Van Kreuningen' (Kerkvaart 1c): 718 m² bvo;
- Winkels Molenhof-passage: 642 m² bvo;
- Winkel Dorpsstraat 57: 57 m² bvo.

Het eerdere gebruik van een functionerende Molenhof bracht circa 600 motorvoertuigbewegingen per etmaal tewegg op een gemiddelde weekdag.

In dit onderzoek wordt in hoofdstuk 4 een vergelijking gemaakt met de huidige intensiteiten (zonder een functionerende Molenhof). Echter door de verkeersintensiteiten die vroeger in en rondom het plangebied werden ervaren, in aanvulling op de huidige intensiteiten, mee te nemen, kan de verkeerstoename als gevolg van de in deze notitie voorgestelde planontwikkeling in perspectief worden geplaatst. Hierdoor is aandacht voor zowel de bestaande planologische mogelijkheden als het eerdere feitelijk gebruik.

2 Parkeerbalans

Door middel van de parkeerbalans wordt beschreven in hoeverre vraag en aanbod van parkeerplaatsen met elkaar in balans zijn en of er eventueel sprake zal zijn van een tekort aan plaatsen (en op welk moment van de week). Het uitgangspunt ten aanzien van parkeren is het voorkomen van parkeeroverlast. De parkeerbehoefte dient dan op het eigen terrein opgelost te worden.

In onderstaande afbeelding is opgenomen hoe het parkeren bij plan Molenhof vormgegeven wordt. Voor de supermarkt en de winkel zijn vooralsnog 74 openbare parkeerplaatsen beschikbaar. Voor de 10 appartementen zijn 12 parkeerplaatsen beschikbaar. Deze zijn expliciet toegevoegd aan de woningen en dan ook niet openbaar te gebruiken.



Afbeelding 2 Inrichting plangebied Molenhof

Voor een parkeerbalans van een toekomstige situatie is het essentieel dat betrouwbare parkeerkcijfers worden toegepast. In dit geval is gerekend met de kencijfers uit het ASVV 2012 en CROW publicatie 317 'Kencijfers Verkeersgeneratie en Parkeren' (oktober 2012) (zie bijlage 1). In het ASVV en de CROW publicatie zijn minimum en maximum waarden aangegeven. Gemeente De Ronde Venen hanteert altijd het gemiddelde van deze minimum en maximum.

Om de juiste parkeernorm te bepalen zijn de volgende karakteristieken toegepast:

- Zone voor woonfuncties en winkelfuncties: 'Centrum' (keuze: Centrum – Schil centrum – Rest bebouwde kom).
- Woningtype: 10 maal 'Appartementen koop, etage, midden in matig stedelijk gebied' (norm: 1,0 tot 1,8 plaatsen per woning = gemiddeld 1,4).
- Voor de supermarkt in matig stedelijk gebied zijn per 100 m² bvo 2,35 tot 4,35¹ parkeerplaatsen (= gemiddeld 3,35) nodig en voor de winkel 2,8 tot 3,8 parkeerplaatsen (= gemiddeld 3,3) per 100 m² bvo.

Figuur 1 geeft de opsomming van de gestelde parkeernormen weer.

Functie	Aantal	Eenheid	Parkeernorm		gemiddeld	Benodigd aan parkeerplaatsen
			minimum	maximum		
Appartementen	10	stuks	1	1,8	1,4	14,0
Supermarkt	1.800	m2 bvo	2,35	4,35	3,35	60,3
Winkel	370	m2 bvo	2,8	3,8	3,3	12,2
Totaal						86,5

Figuur 1: Theoretisch minimale en maximale parkeereis van de te ontwikkelen functies

De totaalwaarde van (afgerond) 87 parkeerplaatsen is echter niet de werkelijke behoefte; de in de tabel weergegeven waarden zijn maximum waarden die slechts gedurende één maatgevend dagdeel in de week gehaald worden. Voor woningen ligt dit dagdeel op een ander moment dan voor de winkels en de supermarkt. Om dit te verdisconteren wordt gewerkt met aanwezigheidspercentages.

Omdat de parkeerplaatsen voor de woningen niet te gebruiken zijn door bezoekers aan de supermarkt (zie afbeelding 2), zijn de functies uit elkaar getrokken en is in figuur 2 per functie en per dagdeel aangegeven wat de gemiddelde parkeervraag wordt.

Werkelijk verwachte parkeervraag	P-vraag	Werkdag				Zaterdag		Zondag
		Overdag	Middag	Avond	K-avond	Middag	Avond	Middag
Appartementen		50%	60%	100%	90%	60%	60%	70%
gemiddeld	14,0	7,0	8,4	14,0	12,6	8,4	8,4	9,8
Supermarkt en winkel		30%	60%	40%	80%	100%	40%	60%
gemiddeld	72,5	21,8	43,5	29,0	58,0	72,5	29,0	43,5

Figuur 2: Totale parkeereis per dagdeel, inclusief verdiscontering van aanwezigheidspercentages

Conclusie parkeerbalans:

Door de ontwikkeling van plan Molenhof ontstaat er geen parkeeroverlast.

Figuur 2 laat zien dat maatgevende parkeereis voor de appartementen 14 parkeerplaatsen en voor de winkel en de supermarkt 73 (afgerond) parkeerplaatsen bedraagt. Het aanbod aan parkeerplaatsen op het te realiseren parkeerterrein is 86 plaatsen (12 voor de appartementen en 74 voor de supermarkt / winkels).

Het aanbod van parkeerplaatsen voor de supermarkt / winkels kan dus op de meest drukke maatgevende zaterdagmiddag en de (koop)avond aan de vraag voldoen.

¹ zie pagina 9

Voor de appartementen geldt echter wel dat er in de avond een tekort aan twee parkeerplaatsen is op het daartoe aangewezen terrein. De extra parkeerbehoefte (van 2 plaatsen) van de appartementen kan in de avonduren op het terrein van de supermarkt terecht. Overdag geldt er een blauwe zone in het centrumgebied van Mijdrecht. Er wordt overdag geen tekort verwacht, maar indien overdag alle 12 parkeerplaatsen bij de appartementen bezet zijn, dan kunnen bewoners op het parkeerterrein van de supermarkt parkeren voor maximaal 2 uur.

3 Verkeersgeneratie en toedeling

Voor het maken van een inschatting van de hoeveelheid autoverkeer dat wordt gegenereerd bij nieuwe ontwikkelingen, zijn er kencijfers verkeersgeneratie ontwikkeld. Onder verkeersgeneratie wordt verstaan de totale hoeveelheid gemotoriseerd verkeer (exclusief openbaar vervoer) die gedurende een gekozen tijdsperiode naar de desbetreffende voorziening toe rijdt en hiervan wegrijdt.

De verkeersgeneratieberekeningen die in dit hoofdstuk zijn uitgevoerd zijn onder te verdelen in twee stappen:

- A. Berekening van de verkeersgeneratie van de nieuwe functies, ook de ontwikkelingen gelegen in de nabije omgeving.
- B. Inzicht verschaffen in de bestaande en toekomstige verkeersintensiteiten op de belangrijkste toegangswegen naar Molenhof (Hofland en Dorpsstraat).

Er wordt gekeken naar de verkeersgeneratie om te bepalen of de toeleidende wegen naar de nieuwe ontwikkeling (Hofland en Dorpsstraat) het extra verkeer goed kunnen afwikkelen. Het is van belang dat er geen overlast en geen onveilige situatie ten aanzien van de verkeersafwikkeling ontstaat.

3.1 Berekening verkeersgeneratie

Net als bij de parkeerbalans gelden ook bij de verkeersgeneratieberekening kencijfers per functie afkomstig uit de: CROW publicatie 317 'Kencijfers Verkeersgeneratie en Parkeren' (oktober 2012) en ASVV 2012 (zie bijlage 1). Deze kencijfers bieden een bandbreedte tussen een minimum en maximumwaarde. In dit geval wordt het gemiddelde aangehouden. Hierbij zijn de volgende karakteristieken toegepast:

- Stedelijkheidsgraad 'Matig stedelijk gebied'.
- Gebiedstypering 'Centrum'.
- Woningtype: Molenhof: 10 maal 'Koop / etage / midden', Hofstaete 12 maal en Nieuw Avondlicht: 16 maal 'aanleunwoning en serviceflat'.
- Ontwikkelingen in de nabije omgeving van Molenhof:
 - De Hofstaete: 12 kleine appartementen aan de Hofland 'Koop / etage / goedkoop'.
 - De herbouw van Nieuw Avondlicht: een woonzorgcomplex met 16 ouderenwoningen 'aanleunwoning en serviceflat' en 48 verpleegplaatsen (in de huidige situatie zijn er 49 zorgplaatsen). Het CROW heeft geen kengetallen voor verkeersgeneratie als het om zorg gaat.² Voor de zorgplaatsen gaan we uit van minimum 2,9 en maximum 3,3 verkeersbewegingen per 100 m² bvo (helft van de verkeersgeneratie voor een ziekenhuis³).
- Supermarkt 'Fullservice supermarkt middellaag tot middelhoog prijsniveau'⁴.
- Overige winkels: 'Binnenstad hoofdwinkel(stads)centrum'.

² zie pagina 9

³ idem

⁴ idem

Uitgaande van deze karakteristieken en de aangeleverde oppervlaktes (zie figuur 1 en hoofdstuk 1) kan de totale verkeersgeneratie van het plan Molenhof en de omliggende ontwikkelingen berekend worden. Figuur 3 bevat de rekenresultaten.

Naam	Functie	Verkeersgeneratie		Per	Totale verkeersgeneratie		
		Minimum	Maximum		Minimum	Maximum	Gemiddeld
Molenhof	Appartementen K/E/M	4,7	5,5	woning	47	55	51
	Supermarkt	48,5	90,0	100 m2 bvo	872	1.620	1.246
	Winkel	26,1	35,2	100 m2 bvo	97	130	113
Hofstaete	Appartementen K/E/G	3,9	4,7	woning	47	56	52
Nieuw Avondlicht	Aanleunwoning	2,0	2,7	woning	32	43	38
	Verpleegplaatsen	2,9	3,3	100 m2 bvo	67	76	71
				Totaal	1.161	1.981	1.571

Figuur 3: Resultaten verkeersgeneratieberekening per weekdag (omrekenfactor naar werkdag voor wonen bedraagt 1,11 en voor voorzieningen 1.33) (Deze cijfers zijn exclusief bevoorrading met 2 kleine vrachtwagens per dag)

3.2 Berekening intensiteiten op wegen

De Hofland en de Dorpsstraat zijn de enige uitvalswegen naar plan Molenhof waar gemotoriseerd verkeer gebruik van kan maken. In juni 2015 zijn nieuwe tellingen uitgevoerd op de Hofland (tussen rotonde en Wijde Blick) en op de Dorpsstraat (nabij de Pr. Irenelaan / brug bij Bruggesloot) (zie bijlage 2). Deze gemeten intensiteiten vormen de basis waarbij de nieuwe intensiteiten, gegenereerd door de ontwikkelingen in het plan Molenhof en de omliggende ontwikkelingen, worden opgeteld.



Hofland, Mijdrecht

Tussen Wijde Blick en Dukaton

Etmaalintensiteiten motorvoertuigen			
Meetperiode	Werkdag	Weekdag	
16-06-2015 01-07-2015	2691	2462	

Laatste meting	16-06-2015 t/m 01-07-2015	
	Werkdag	Weekdag
Etmaal (0-24u)	2691	2462
Dag (7-19u)	2297	2086
Avond (19-23u)	294	279
Nacht (23-7u)	100	98
Ochtendspits (7-9u)	280	224
Avondspits (16-18u)	439	395



Dorpsstraat, Mijdrecht

Tussen Pr Irenelaan en Hofland

Etmaalintensiteiten motorvoertuigen			
Meetperiode	Werkdag	Weekdag	
16-06-2015 01-07-2015	1573	1473	

Laatste meting	16-06-2015 t/m 01-07-2015	
	Werkdag	Weekdag
Etmaal (0-24u)	1573	1473
Dag (7-19u)	1356	1265
Avond (19-23u)	167	160
Nacht (23-7u)	51	48
Ochtendspits (7-9u)	130	109
Avondspits (16-18u)	263	239

De tellingen zijn uitgevoerd met behulp de standaard telmethode, waarbij telslangen die over de straat gespannen zijn de motorvoertuigen tellen (per richting). Er is over een periode van twee weken geteld, in een periode zonder bijzondere feestdagen en vakanties.

In onderstaande figuur is voor de locaties waar in juni 2015 de intensiteiten van gemeten zijn, de toekomstige verkeerintensiteit bepaald door de gemiddelde verkeersgeneratie bij beide locaties op te tellen.

Locatie	Gemiddelde intensiteit weekdag			Gemiddelde intensiteit Werkdag		
	Huidig	Ontwikkelingen	Toekomst	Huidig	Ontwikkelingen	Toekomst
Hofland	2462	1571	4033	2691	2043	4734
Dorpsstraat	1473	1571	3044	1573	2043	3616

Figuur 4. Toekomstige weekdag en werkdag⁵ intensiteiten Hofland / Dorpsstraat

De Dorpsstraat en Hofland maken onderdeel uit van een 30 km/uur verblijfsgebied.

De Dorpsstraat is midden in een verblijfsgebied gelegen. Voor woonstraten in dergelijke gebieden geldt dat een maximale intensiteit van circa 4.000 mvt/etm toelaatbaar is (bron: CROW). Hierbij kan al het verkeer (fietsers / gemotoriseerd verkeer / vrachtverkeer) en kunnen alle weggebruikers (voetgangers) goed afwikkelen, zonder dat er onveilige situaties ontstaan. Bij deze intensiteit zijn er voor gemotoriseerd verkeer voldoende hiaten (momenten zonder tegemoetkomend verkeer) om fietsers, die op de rijbaan fietsen, veilig in te halen. Ook zijn er voor voetgangers voldoende momenten waarop men veilig de straat over kan steken.



Afbeelding 3 Dorpsstraat ter hoogte van de brug

De Hofland vormt de inrikker / de wijkverzamelweg van of naar een 30 km/uur verblijfsgebied. Op een inrikker zijn intensiteiten van 5.000 tot 6.000 mvt/etm toelaatbaar. Over het algemeen komen deze intensiteiten maar op een kort wegvak in een verblijfsgebied voor, namelijk het laatste wegvak, voordat een woonstraat aansluit op een gebiedsontsluitingsweg (weg met een snelheidsregime van 50 km/uur en over het algemeen vrijliggende fietspaden). Bij intensiteiten van 5.000 tot 6.000 mvt/etm kan verkeer zich ook nog goed afwikkelen, maar er is door de hogere intensiteit minder ruimte om fietsers in te halen of om over te steken.



Afbeelding 4 De Hofland ter hoogte van de Wijde Blick

⁵ zie pagina 9

Conclusie verkeersgeneratie:

Het extra verkeer van en naar de Molenhof kan goed en veilig over de Hofland en de Dorpsstraat afgewikkeld worden.

De Dorpsstraat en de Hofland kunnen de te verwachten intensiteiten⁶ zoals opgenomen in figuur 4 goed verwerken.

Voor de Dorpsstraat geldt een maximaal toelaatbare intensiteit van 4.000 mvt/etm. Door de ontwikkelingen zijn hier op een werkdag maximaal circa 3.600 mvt/etm te verwachten.

Voor De Hofland geldt een maximaal toelaatbare intensiteit van 5.000 tot 6.000 mvt/etm. Door de ontwikkelingen zijn hier op een werkdag maximaal circa 4.700 mvt/etm te verwachten.

De wegen zijn voldoende breed. De snelheden van het gemotoriseerd verkeer zijn laag. De aanliggende functies van wonen en winkelen, zorgen ervoor dat er automatisch interactie tussen de verschillende weggebruikers is (men houdt rekening met elkaar). Hierdoor is de verkeersveiligheid gewaarborgd.

4 Overige verkeersaspecten*Veiligheid fietsers en voetgangers*

Er zijn geen tellingen verricht om het aantal fietsers in beeld te krijgen. In de meeste gevallen is er in 30 km/uur-gebieden sprake van een rijloper waar gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer samen gebruik van maken. Omdat men samen van dezelfde rijbaan gebruik moet maken, zijn de gereden snelheden laag. Er is dan ook sprake van een verkeersveilige situatie. Gemeente De Ronde Venen vindt het belangrijk dat bewoners en bezoekers zoveel mogelijk met de fiets naar het centrum te komen. Hiertoe zijn 110 fietsparkeerplaatsen in de planontwikkeling Molenhof opgenomen.

Er zijn aan de Dorpsstraat, Hofland en Kerkvaart voetgangersvoorzieningen, in de vorm van trottoirs aan beide zijden aanwezig. In het kader van het project Molenhof wordt het trottoir aan de Kerkvaart en op de hoek met de Dorpsstraat verbreed. Er zijn geen tellingen verricht naar het aantal voetgangers, maar er is wel een beeld gevormd (gebruik trottoir is aan de lage kant) van het aantal voetgangers. Het huidige aantal en het verwachte aantal geven geen aanleiding tot het doen van extra onderzoek. De verkeersintensiteiten op de Hofland en de inrichting zijn zodanig dat er sprake is van een verkeersveilige situatie. De gemeente houdt de mogelijkheid open om eventueel een voetgangersoversteekplaats te realiseren (is niet gebruikelijk in een 30 km/uur gebied).

Verkeersafwikkeling gemotoriseerd verkeer

De wegbreedte van de Hofland en de Dorpsstraat is zodanig dat twee motorvoertuigen (ook een vrachtwagen en een personenauto of twee vrachtwagens) elkaar op een goede wijze kunnen passeren. Het wegprofiel is overal minimaal 4,5 meter tot 5,0 meter breed (bij een wegversmalling kan de weg over een korte afstand smaller zijn). De Kerkvaart is in de huidige situatie circa 4,0 meter breed en doodlopend voor gemotoriseerd verkeer. De Kerkvaart wordt verbreed voor alle vervoerwijzen, omdat deze de toegang naar het parkeerterrein van de supermarkt gaat vormen. De trottoirs langs de Kerkvaart worden verbreed. Daarmee ontstaat er meer ruimte voor voetgangers. Het totale profiel van de Kerkvaart wordt circa drie meter breder.

Verkeersafwikkeling expeditie verkeer

Hoogvliet wordt bevoorrad door kleinere vrachtwagens dan bijvoorbeeld de bevoorradingsvrachtwagens van andere supermarktketens. Omdat Hoogvliet met kleinere vrachtwagens rijdt is de verkeersafwikkeling van het expeditie verkeer via de Hofland / Dorpsstraat en Kerkvaart geen probleem (dit vrachtverkeer heeft een kleinere draaicirkel en kan de bocht Dorpsstraat / Kerkvaart dus goed nemen).

⁶ Zie pagina 9

Daarbij komt dat het kruispunt Kerkvaart / Dorpsstraat wordt aangepast, waardoor deze overzichtelijker wordt en waardoor een vrachtwagen voor de bevoorrading van de supermarkt goed de bocht kan nemen. De vrachtwagens passen in het wegprofiel van de Kerkvaart, Dorpsstraat en Hofland. De extra vrachtwagens (2 per dag) zullen daarnaast geen verdere overlast veroorzaken (bijvoorbeeld trillingen ter plaatse van de kruispuntplateaus), mede omdat Hoogvliet juist met kleinere en lichtere vrachtwagens de bevoorrading organiseert.

Snelheid gemotoriseerd verkeer

Volgens de bewoners wordt er op dit moment regelmatig te hard gereden op de Hofland. Zij vrezen een toename hiervan. De toename van de verkeersintensiteit kan er juist voor zorgen dat er minder mogelijkheden zijn om hard te rijden. De tellingen uit 2015 tonen aan dat de gemiddelde snelheid rond de 30 km/uur ligt.

Festiviteiten, herdenkingen en brugopeningen

Het gebruik van het gedeelte tussen de Dorpsstraat en de Kerkvaart (tussen de Dorpsstraat en project Molenhof) zal toenemen door de hernieuwde invulling van de Molenhof. De functie van het westelijk deel van de Kerkvaart (tussen project Molenhof en de Prins Bernhardlaan) zal niet veranderen met de komst van het Project Molenhof. Deze weg blijft uitsluitend bestemd voor bestemmingsverkeer en hulpdiensten) Dit gedeelte wordt bij meerdere festiviteiten en herdenkingen afgesloten voor verkeer, waardoor de Molenhof onbereikbaar wordt. In overleg met de organisatie van deze festiviteiten moet hiervoor een oplossing worden gevonden. Er is hierover nog niet gesproken. Voor een gedeelte van de festiviteiten dat nu is gesitueerd op de Dorpsstraat tussen de Kerkvaart en de brug bij Bruggesloot moet een andere locatie worden gevonden.

In de zomermaanden is de brug over de Kerkvaart regelmatig open. Hierdoor is het centrum vanaf de Hofland niet bereikbaar voor gemotoriseerd verkeer. Dit gemotoriseerd verkeer kan het centrum dan ook niet verlaten. De brugopeningen zijn veelal van korte duur. Bewoners en bezoekers weten dat de brug wel eens open kan staan. Tijdens deze momenten moet men geduld hebben en wachten tot de brug weer dicht is. Mocht de brug voor een langere periode (aangekondigd of vanwege een defect) open blijven staan, dan bestaat er de mogelijkheid voor gemotoriseerd verkeer het centrum via Kerkvaart of het voetgangersgebied te verlaten (dit zal alleen gebeuren indien er sprake is van een calamiteit).

Voetnoten:

¹ Een supermarkt als Hoogvliet behoort niet tot het laag en middellaag of hoog en middelhoog segment. Hij valt precies tussen beide kencijfers in tussen beide kencijfers in. Voor de berekeningen is dan ook het gemiddelde van de kencijfers van de laag-middellaag supermarkt en de middelhoog –hoog supermarkt aangehouden als kencijfer voor parkeren. Het kencijfer waar in deze notitie mee gerekend is, is 0,25 per m² bvo lager dan het kencijfer uit de notitie van 2014.

² Bij de tellingen van 2015 was Nieuw Avondlicht gesloopt, waardoor de getelde intensiteiten lager zijn uitgevallen.

³ Een ziekenhuis komt qua functie het dichtst in de buurt van een verpleeghuis. In een verpleeghuis werkt ook medisch personeel en zijn er bezoeken. Bij een ziekenhuis vinden ook dagopnamen plaats. Dat is niet het geval bij een verpleeghuis. Daarom is gekozen om de verkeersgeneratie voor het verpleeghuis te halveren t.o.v. van de verkeersgeneratie van een ziekenhuis

⁴ Een supermarkt als Hoogvliet behoort niet tot het laag en middellaag of hoog en middelhoog segment. Hij valt precies tussen beide kencijfers in. Voor de berekeningen is dan ook het gemiddelde van de kencijfers van de laag-middellaag supermarkt en de middelhoog –hoog supermarkt aangehouden als kencijfer voor de verkeersgeneratie. Het kencijfer waar in deze notitie mee gerekend is, is 4,55 mvt/etm/100 m² lager (uitgaande van het gemiddelde) dan het kencijfer uit de notitie van 2014.

⁵ Weekdag: De intensiteiten in deze kolom zijn bepaald door voor alle zeven dagen van de week de gemeten intensiteiten bij elkaar op te tellen en dit geheel te delen door zeven.

Werkdag: De intensiteiten in deze kolom zijn bepaald door voor alle werkdagen (maandag, dinsdag, woensdag, donderdag of vrijdag) de gemeten intensiteiten bij elkaar op te tellen en dit geheel te delen door vijf.

⁶ De in de figuur opgenomen intensiteiten zijn maximaal te verwachten intensiteiten, omdat bij de berekening van de verkeersgeneratie uitgegaan is van de maximale hoeveelheid m² bvo aan ontwikkelingen.

Verantwoording

Projectnummer : 345052

Referentienummer : SWNL-0185969 Verkeerskundige aspecten ontwikkeling
Molenhof Mijdrecht

Revisie : D

Datum : 7 juni 2016

Auteur(s) : ing. H.C.W. van Voorden-van Oorschot

E-mail adres : hetty.vanvoorden@sweco.nl

Gecontroleerd door : mr. T. Deuling

Paraaf gecontroleerd :

Goedgekeurd door : ing. B. de Vries

Paraaf goedgekeurd :

Hofstaete

koop, etage, goedkoop									
	Parkeerkencijfers (per woning)								aandeel bezoekers
	centrum		schil centrum		rest bebouwde kom		buitengebied		
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	
zeer sterk stedelijk	0.8	1.6	0.9	1.7	1.0	1.8	1.2	2.0	0.3 pp per woning
sterk stedelijk	0.8	1.6	0.9	1.7	1.1	1.9	1.2	2.0	
matig stedelijk	0.9	1.7	1.0	1.8	1.2	2.0	1.2	2.0	
weinig stedelijk	0.9	1.7	1.0	1.8	1.2	2.0	1.2	2.0	
niet stedelijk	0.9	1.7	1.0	1.8	1.2	2.0	1.2	2.0	
	Verkeersgeneratie (per woning)								aandeel bezoekers
	centrum		schil centrum		rest bebouwde kom		buitengebied		
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	
zeer sterk stedelijk	1.2	2.0	2.8	3.6	3.9	4.7	5.2	6.0	
sterk stedelijk	2.8	3.6	3.9	4.7	4.5	5.3	5.2	6.0	
matig stedelijk	3.9	4.7	4.2	5.0	4.5	5.3	5.2	6.0	
weinig stedelijk	4.8	5.6	5.0	5.8	5.2	6.0	5.2	6.0	
niet stedelijk	4.8	5.6	5.0	5.8	5.2	6.0	5.2	6.0	

Nieuw Avondlicht

aanleunwoning en serviceflat									
	Parkeercijfers (per woning)								aandeel bezoekers
	centrum		schil centrum		rest bebouwde kom		buitengebied		
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	
zeer sterk stedelijk	0.2	0.6	0.2	0.6	0.8	1.3	1.0	1.4	0.3 pp per woning
sterk stedelijk	0.2	0.6	0.8	1.3	0.9	1.3	1.0	1.4	
matig stedelijk	0.8	1.3	0.9	1.3	0.9	1.3	1.0	1.4	
weinig stedelijk	0.8	1.3	0.9	1.3	1.0	1.4	1.0	1.4	
niet stedelijk	0.8	1.3	0.9	1.3	1.0	1.4	1.0	1.4	
	Verkeersgeneratie (per woning)								aandeel bezoekers
	centrum		schil centrum		rest bebouwde kom		buitengebied		
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	
zeer sterk stedelijk	0.4	1.2	0.4	1.2	2.0	2.7	2.2	3.0	
sterk stedelijk	0.4	1.2	2.0	2.7	2.1	2.8	2.2	3.0	
matig stedelijk	2.0	2.7	2.0	2.7	2.1	2.8	2.2	3.0	
weinig stedelijk	2.0	2.7	2.1	2.8	2.2	3.0	2.2	3.0	
niet stedelijk	2.0	2.7	2.1	2.8	2.2	3.0	2.2	3.0	

Bijlage 2 Resultaten tellingen Hofland en Dorpsstraat

Telpunt	
Weg	Dorpsstraat
Wegvak	Tussen Pr Irenelaan en Hofland
Plaats	Mijdrecht
Gemeente	De Ronde Venen

Meting	
Meetperiode	16-06-2015 t/m 01-07-2015
Classificatie	Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties
L	Licht verkeer (asafstand < 3,7 meter)
M	Middelzwaar verkeer (asafstand 3,7 - 7,0 meter)
Z	Zwaar verkeer (asafstand > 7,0 meter)
Rijrichting 1	Ri. Noordoost (Hofland)
Rijrichting 2	Ri. Zuidwest (Pr Irenelaan)
In opdracht van	Gemeente De Ronde Venen
Uitgevoerd door	Dufec/Grontmij

Intensiteiten	Doorsnede				Ri. Noordoost		Ri. Zuidwest		
	Werkdag		Weekdag		Werkdag		Werkdag		Weekdag
Etmaal (0-24u)	1573	100,0%	1473	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	
Dag (7-19u)	1356	86,2%	1265	85,9%	85,5%	85,3%	86,8%	86,4%	
Avond (19-23u)	167	10,6%	160	10,8%	11,3%	11,6%	10,1%	10,2%	
Nacht (23-7u)	51	3,2%	48	3,3%	3,2%	3,1%	3,2%	3,4%	
Ochtendspits (7-9u)	130	8,2%	109	7,4%	7,6%	6,6%	8,7%	8,0%	
Avondspits (16-18u)	263	16,7%	239	16,2%	18,4%	18,1%	15,5%	14,8%	

Voertuigverdeling	Doorsnede				Ri. Noordoost		Ri. Zuidwest		
	Werkdag		Weekdag		Werkdag		Werkdag		Weekdag
Licht verkeer (L)	1514	96,3%	1426	96,8%	97,3%	97,7%	95,5%	96,2%	
Middelzwaar verkeer (M)	48	3,0%	38	2,6%	2,1%	1,8%	3,7%	3,2%	
Zwaar verkeer (Z)	11	0,7%	9	0,6%	0,6%	0,5%	0,8%	0,7%	

Snelheid			
	Doorsnede	Ri. Noordoost	Ri. Zuidwest
Gemiddelde	26	27	25
V85	36	36	35

Etmaalcijfers	
17-06-2015	1653
18-06-2015	1715
19-06-2015	1799
20-06-2015	1694
21-06-2015	756
22-06-2015	1359
23-06-2015	1454
24-06-2015	1666
25-06-2015	1609
26-06-2015	1687
27-06-2015	1658
28-06-2015	784
29-06-2015	1318
30-06-2015	1585

Telpunt	
Weg	Hofland
Wegvak	Tussen Wijde Blick en Dukaton
Plaats	Mijdrecht
Gemeente	De Ronde Venen

Meting	
Meetperiode	16-06-2015 t/m 01-07-2015
Classificatie	Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties
L	Licht verkeer (asafstand < 3,7 meter)
M	Middelzwaar verkeer (asafstand 3,7 - 7,0 meter)
Z	Zwaar verkeer (asafstand > 7,0 meter)
Rijrichting 1	Ri. Noord (Dukaton)
Rijrichting 2	Ri. Zuid (Wijde Blick)
In opdracht van	Gemeente De Ronde Venen
Uitgevoerd door	Dufec/Grontmij

Intensiteiten								
	Doorsnede				Ri. Noord		Ri. Zuid	
	Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Etmaal (0-24u)	2691	100,0%	2462	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Dag (7-19u)	2297	85,4%	2086	84,7%	85,0%	84,5%	85,8%	84,9%
Avond (19-23u)	294	10,9%	279	11,3%	11,1%	11,5%	10,8%	11,1%
Nacht (23-7u)	100	3,7%	98	4,0%	3,9%	4,0%	3,5%	3,9%
Ochtendspits (7-9u)	280	10,4%	224	9,1%	10,7%	9,2%	10,1%	9,0%
Avondspits (16-18u)	439	16,3%	395	16,1%	16,7%	16,7%	15,9%	15,4%

Etmaalcijfers		
17-06-2015	2716	
18-06-2015	2753	
19-06-2015	3026	
20-06-2015	2556	
21-06-2015	1364	
22-06-2015	2540	
23-06-2015	2672	
24-06-2015	2835	
25-06-2015	2680	
26-06-2015	2781	
27-06-2015	2382	
28-06-2015	1261	
29-06-2015	2419	
30-06-2015	2601	

Voertuigverdeling								
	Doorsnede				Ri. Noord		Ri. Zuid	
	Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Licht verkeer (L)	2617	97,3%	2404	97,6%	97,7%	97,9%	96,9%	97,3%
Middelzwaar verkeer (M)	54	2,0%	44	1,8%	1,6%	1,5%	2,4%	2,1%
Zwaar verkeer (Z)	19	0,7%	15	0,6%	0,7%	0,6%	0,7%	0,6%

Snelheid			
	Doorsnede	Ri. Noord	Ri. Zuid
Gemiddelde	30	29	31
V85	38	37	38