

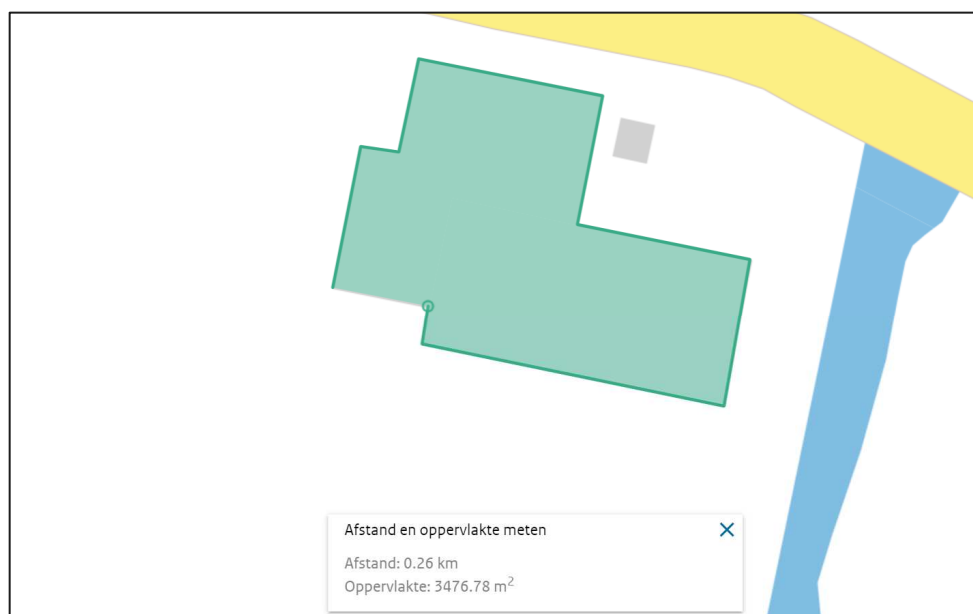
Opdrachtgever	B.V. Timpaan Projecten
Datum	23 juni 2021
Auteur	Danny van Beusekom
Onderwerp	Verkeerstoets Julianaweg 1 Hensbroek
Kenmerk	009653.20210514.N1.04
Pagina	1/13

1. Inleiding

B.V. Timpaan Projecten is voornemens 46 woningen te ontwikkelen op de locatie Julianaweg 1 in Hensbroek (zie voor een fotorapportage van de omgeving bijlage 1). Het programma bestaat uit:

- 7 vrijstaande woningen;
- 14 twee-onder-een-kap woningen;
- 15 rijwoningen;
- 10 kleine woningen.

Op dit moment staan op het perceel een woning en een bedrijfsruimte. De woning blijft bestaan, maar de bedrijfsruimte verdwijnt. De omvang van de bedrijfsruimte is 3.476 m² bvo.



Figuur 1.1: Huidige bedrijfsruimte (ondergrond: BAG/Kadaster)

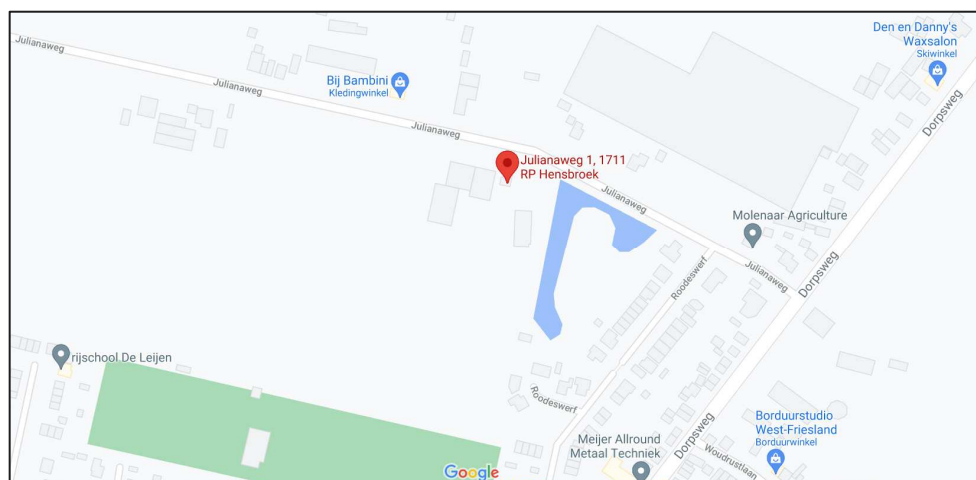
Ten behoeve van de planontwikkeling is inzicht nodig in het effect van de uitbreiding op de verkeersveiligheid op de Julianaweg, omdat al het gemotoriseerde verkeer via deze weg afgewikkeld worden. De weg heeft relatief veel vrachtverkeer in verband met onder meer de gevestigde bedrijven Dekker Chrysanten en Molenaar Agriculture.

B.V. Timpaan Projecten heeft Goudappel B.V. opdracht gegeven voor het opstellen voor een verkeerskundige analyse.

Het onderzoek gaat in op:

- verkennen van de verkeersveilige capaciteit van de Julianaweg is;
- inzichtelijk maken wat de verwachting is van de toename van verkeersbewegingen veroorzaakt door de beoogde ontwikkeling;
- beoordeling m.b.t. langzaam verkeer (wandelaars/fietsers) vanuit het plangebied.

De projectlocatie is weergegeven in figuur 1.2. Het projectplan is weergegeven in figuur 1.3.



Figuur 1.2: Projectlocatie (ondergrond: Google)



Figuur 1.3: Projectplan

2. Verkeersintensiteiten

De Julianaweg is in beheer en onderhoud bij HHNK (Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier). In 2017 en 2018 zijn door HHNK tellingen uitgevoerd. De resultaten zijn weergegeven in figuur 2.1.

Gedurende een werkdagemaal maken maximaal 331 motorvoertuigen gebruik van de Julianaweg. De maximumsnelheid is 50 km/h binnen de bebouwde kom en 60 km/h buiten de bebouwde kom. Langs de rijbaan van de Julianaweg ligt een voetpad tussen de Dorpsweg en Roodeswerf (uitsluitend aan de zuidzijde van de rijbaan). Ten westen van de Roodeswerf is een bermversterking aangebracht (grasbetonstenen). Ten oosten van de Roodeswerf ontbreekt deze aan de noordzijde van de rijbaan.



Julianaweg, Hensbroek

Tussen Oudelandsedijkje en Dorpsweg

Telpunt 1032

Eetmaalintensiteiten motorvoertuigen				
Meetperiode		Werkdag	Weekdag	
28-11-2018	17-12-2018	307	260	≡
29-05-2017	13-06-2017	331	282	≡

Laatste meting		28-11-2018 t/m 17-12-2018	
		Werkdag	Weekdag
Etmaal (0-24u)		307	260
Dag (7-19u)		242	206
Avond (19-23u)		20	17
Nacht (23-7u)		45	36
Ochtendspits (7-9u)		51	39
Avondspits (16-18u)		49	39

In opdracht van

HHNK

Figuur 2.1: Verkeersintensiteiten

3. Toets verkeersveilige wegvakcapaciteit

Met behulp van de Wegenscan van Goudappel is de Julianaweg getoetst. In deze tool zijn landelijke ontwerprichtlijnen van onder meer kennisinstituut CROW opgenomen. Met de Wegenscan wordt de verkeersveilige wegvakcapaciteit bepaald. De invoer van de Wegenscan is weergegeven in figuur 3.1.

functie		vormgeving	
wegtype	erftoegangsweg	rijbaanbreedte (m)	4,4
ligging	dorp	fietsvoorzieningen	gemengd
Schaalniveau	buurtontsluiting	voetgangersvoorzieningen	op rijbaan
gewenste oversteekkwaliteit?	redelijk	parkeervakken zijde 1	geen
parkeerwisselingen	geen	schrikruimte tot parkeren 1 (m)	0
sociale interactie van belang	gemiddeld	parkeervakken zijde 2	geen
gebruik		schrikruimte tot parkeren 2 (m)	0
intensiteit autoverkeer (mvt/etm)	331	oversteek fiets	geen voorziening
aandeel vrachtverkeer (%)	20	oversteek voet	geen voorziening
aantal bussen	<2 per uur	dichtheid zijstraten	1 tot 4 per 500 m
intensiteit fietsverkeer (etmaal)	500	aantal takken kruispunt	3
intensiteit voetgangers	Laag	vormgeving kruispunt	voorrangskp
intensiteit oversteek fiets	Middel	ondergrond (bermschade)	veen/klei
intensiteit oversteek voetgangers	Middel	rijrichtingscheiding	geen
intensiteit drukste zijweg(mvt/etm)	500	banden en zijmarkering	geen
snelheid (v85) (km/u)	50	bushaltes	geen
eenrichtingverkeer	tweerichtingverkeer	verharding	asfalt
parkeren op de rijbaan	niet	breedte fietsvoorziening per richting(m)	0
spelen op straat uitgangspunt?		breedte loopvoorziening per richting (m)	0

Figuur 3.1: Invoer Wegenscan

De Julianaweg heeft ter hoogte van de Roodeswerf een breedte van 4,4 meter. Op het gedeelte zonder voetpad is de Julianaweg 4,9 meter breed (waarvan 1,1 meter grasbetonstenen aan weerszijden van de rijbaan). Vanuit de breedte van de weg zijn 3.800 motorvoertuigbewegingen per etmaal mogelijk.

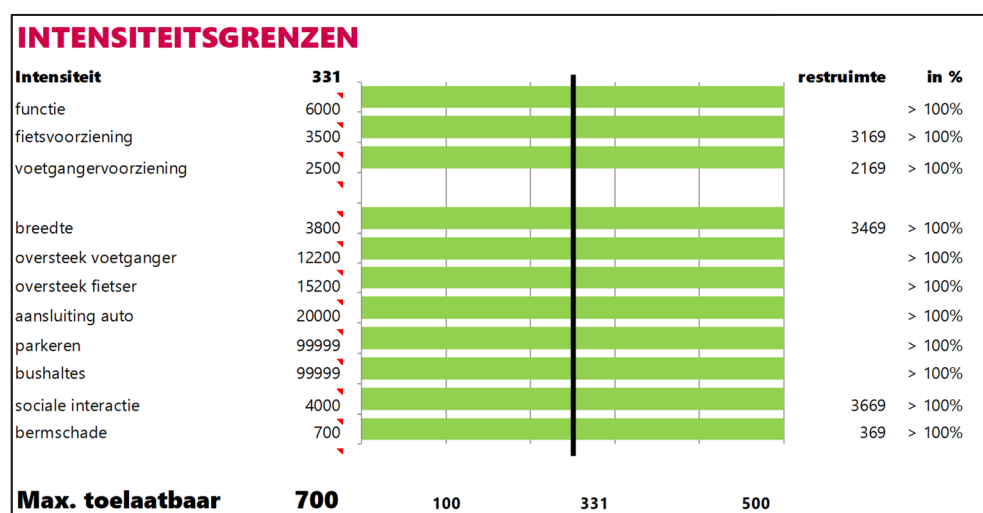
De Julianaweg heeft als functie een erftoegangsweg binnen/buiten de bebouwde kom. Vanuit de functie van de weg zijn 6.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal mogelijk.

De Julianaweg heeft geen banden aan één zijde van de weg. Om bermschade te voorkomen zijn maximaal 700 motorvoertuigbewegingen per etmaal mogelijk.

Vanwege het ontbreken van voetgangersvoorzieningen op een groot deel van de Julianaweg zijn maximaal 2.500 motorvoertuigbewegingen per etmaal mogelijk.

Fietsers en gemotoriseerd verkeer maken gebruik van dezelfde rijbaan. Vanwege het ontbreken van fietsstroken op de Julianaweg zijn maximaal 3.500 motorvoertuigbewegingen per etmaal mogelijk.

De maatgevende capaciteit van deze weg is daarmee 700 motorvoertuigbewegingen per etmaal (zie figuur 3.2). De verwachte verkeersdruk in de referentiesituatie (maximaal 331 motorvoertuigbewegingen per etmaal) past daarmee goed bij de vormgeving van de weg.



Figuur 3.2: Uitvoer Wegenscan

4. Prognose van de verkeersgeneratie

Nieuwe functies genereren een bepaalde hoeveelheid nieuwe verkeersbewegingen. De verkeersgeneratie (optelling van het aankomende en vertrekkende verkeer) van de ontwikkeling is getoetst met behulp van de CROW-publicatie 381 ('Toekomstbestendig parkeren').

Voor de prognose van de verkeersgeneratie zijn de volgende aspecten van belang:

- de stedelijkheidsgraad van de betreffende gemeente of kern;
- de ligging ten opzichte van de kern/het centrum van de kern;
- het verwachte autogebruik.

De kern Hensbroek valt volgens CBS-statistieken en het gemeentelijk beleid qua stedelijkheid in de categorie 'niet stedelijk'. De projectlocatie ligt binnen de bebouwde kom (gebied: rest bebouwde kom).

De kern Hensbroek maakt onderdeel uit van de gemeente Koggenland. De gemeente heeft in vergelijking met alle andere Nederlandse gemeente met dezelfde stedelijkheidsgraad ('niet stedelijk') een hetzelfde personenautobezit per huishouden. Om die reden wordt binnen de range 'minimum – maximum kencijfers' gewerkt met het gemiddelde.

Voor de verkeersgeneratie is uitgegaan van het gemiddelde verkeersgeneratiekengetal.

De prognose is daarom als volgt opgesteld:

- de verkeersgeneratiekencijfers voor 'niet stedelijk' vormen het uitgangspunt;
- voorts wordt gekeken naar de gemiddelde verkeersgeneratiekencijfers behorende bij het gebied 'rest van de bebouwde kom';
- de verkeersgeneratie is standaard weergegeven voor een weekdag, de werkdag wordt bepaald door het verkeersgeneratiekencijfer te vermenigvuldigen met 1,11 (woningen) en 1,33 (bedrijfsruimte), conform CROW publicatie 381.

De verkeersprognose is weergegeven in tabel 4.1.

	aantal	kengetal		werkdag
vrijstaande woning	7	9,1	per woning	64
twee-onder-een-kap woning	14	8,7	per woning	122
rijwoning	15	8,2	per woning	123
kleine woning	10	6,7	per woning	67
bedrijfsruimte	-3.476 m ²	6,4	per 100 m ² bvo	-222
totaal				154

Tabel 4.1: Verkeersprognose motorvoertuigbewegingen per werkdagemaal

De extra verkeersgeneratie per werkdagemaal voor de ontwikkeling is 154 motorvoertuigbewegingen per etmaal. De verwachting is dat deze verkeersdruk zich voornamelijk richt in de richting van de Dorpsweg.

	referentiesituatie	plansituatie
Julianaweg	331	485

Tabel 4.2: Verkeersdruk Julianaweg (motorvoertuigbewegingen per werkdagemaal)

De verkeersdruk in de referentiesituatie is 331 motorvoertuigbewegingen per etmaal. In de planvariant neemt dit toe tot 485 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Dit past binnen de ontwerprichtlijn (bermschade) van 700 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Er is daarmee ook in de toekomstige situatie sprake van een acceptabele verkeersdruk.

Indien op het eerste deel van de Julianaweg (tussen Dorpsweg en Roodeswerf) aan de noordzijde van de rijbaan grasbetonstenen aangebracht worden, kan de capaciteit vergroot worden naar circa 1.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal.

Voor voetgangers wordt een verbinding gemaakt met Het Ouwe Hof. Hierdoor ontstaat een directe en veilige loopverbinding richting de Hervormde Kerk en Dorpsweg (waar enkele centrumfuncties zijn gevestigd).

Voor fietsers en voetgangers is ook in de plansituatie sprake van een verkeersveilige situatie. De grenswaarde van het criterium '(ontbreken van een) fietsvoorziening' (3.500 motorvoertuigbewegingen per etmaal) en de grenswaarde van het criterium 'voetgangersvoorziening' (2.500 motorvoertuigbewegingen per etmaal) wordt namelijk niet overschreden in de plansituatie (485 motorvoertuigbewegingen per etmaal).

5. Conclusie

B.V. Timpaan Projecten is voornemens 46 woningen te realiseren op het perceel Julianaweg 1 in Hensbroek. Op dit moment bevinden zich een woning en bedrijfsruimte op dit perceel. De bedrijfsruimte zal verdwijnen. Goudappel B.V. heeft onderzocht of er na realisatie van de woningen sprake is van een verkeersveilige situatie op de Julianaweg. Gedurende een werkdag etmaal maken op dit moment 331 motorvoertuigen gebruik van de weg, waaronder bedrijfsverkeer van Dekker Chrysanten en Molenaar Agriculture.

De extra verkeersgeneratie als gevolg van de planontwikkeling is 154 motorvoertuigbewegingen per etmaal. In de planvariant neemt de verkeersdruk toe tot 485 motorvoertuigbewegingen op de Julianaweg. Uit de ontwerptoets blijkt dat het mogelijk is 700 motorvoertuigen per etmaal op een acceptabele wijze gebruik te laten maken van de Julianaweg. Bij dit aantal is het mogelijk om voetgangers en fietsers op een verkeersveilige wijze te verwerken via de Julianaweg. Geconcludeerd wordt dat er sprake is van een verkeersveilige verkeersdruk op de Julianaweg in de plansituatie.

5.1 Optimalisaties

Naast de verkeersveilige route over de Julianaweg wordt de verkeerssituatie voor fietsers en voetgangers verder geoptimaliseerd, door de realisatie van een langzaam verkeersverbinding aan de zuidzijde van het plan, tussen de sportvelden door richting de Kerkweg en Dorpsweg. Daarmee is ontstaan een extra veilige route richting het dorp.

Een tweede - toekomstige - optimalisatie is mogelijk indien het verkeer op de Julianaweg in de toekomst verder toeneemt. Met het aanleggen van grasbetonstenen in de berm van de Julianaweg tussen de Dorpsweg en Roodeswerv is het mogelijk de verkeersveilige wegvakcapaciteit te vergroten naar 1.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal.

Bijlage 1: Fotorapportage



Figuur B1.1: Julianaweg (zijde Dorpsweg)



Figuur B1.2: Julianaweg ter hoogte van Roodeswerf



Figuur B1.3: Julianaweg ter hoogte van perceel 2b



Figuur B1.4: Julianaweg ter hoogte van perceel 2b



Figuur B1.5: Vrachtverkeer op de Julianaweg



Figuur B1.6: Julianaweg ter hoogte van perceel 2a



Figuur B1.7: Julianaweg ter hoogte van perceel 4



Figuur B1.8: Komgrens Julianaweg