

# Verkeersonderzoek Het Achtererf Nieuw-Loosdrecht

## Notitie

Documentnummer: N01-D03-61003213-mhr

Status en datum: Definitief/03 5 april 2023

Opdrachtgever: BJZ.nu

### Inleiding

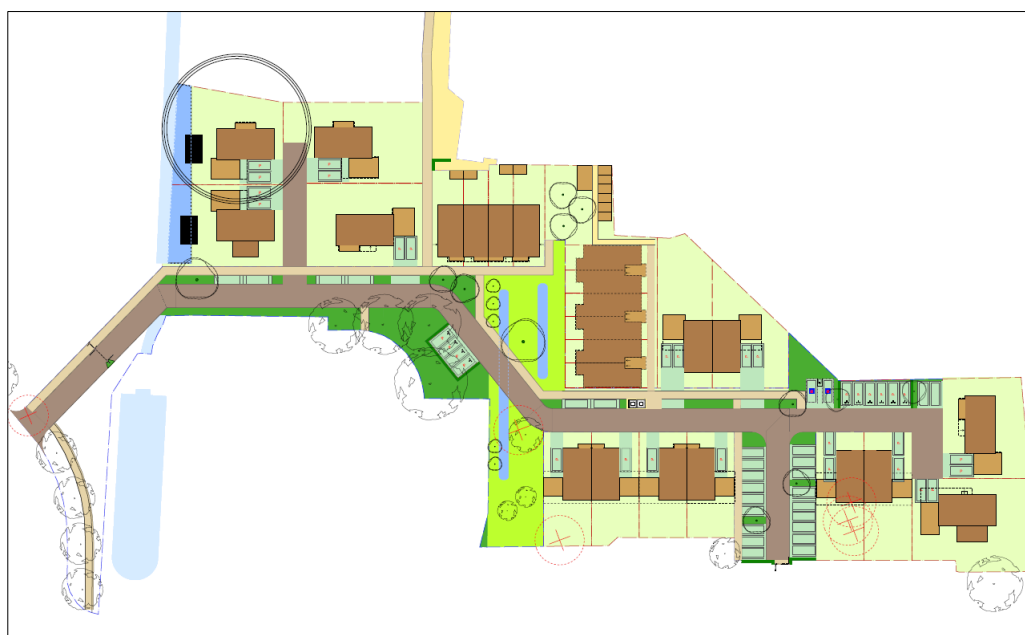
BJZ.nu werkt aan de planologische voorbereiding voor het project 'Het Achtererf' in Nieuw-Loosdrecht. BJZ.nu heeft Roelofs Advies en Ontwerp gevraagd onderzoek uit te voeren naar de verkeerseffecten van de voorgenen ontwikkeling.

### Planontwikkeling

Het planvoornemen betreft de realisatie van 36 woningen, bestaande uit een mix van grondgebonden woningen en appartementen op het terrein achter de woonpercelen aan de Nieuw-Loosdrechtsedijk nummers 73 t/m 87 (oneven) te Nieuw-Loosdrecht (figuur 1).

Concreet bevat het plan het volgende woningbouwprogramma:

- 6 vrijstaande woningen (koop);
- 8 twee-onder-een-kap woning (koop);
- 4 rijtjeswoning (koop);
- 12 appartementen sociaal (koop of huur);
- 6 appartementen vrije sector (koop).



Figuur 1 Schetsontwerp 'Het Achtererf' in Nieuw-Loosdrecht

## Verkeerskundige effecten

Om de verkeerseffecten van het planvoornemen inzichtelijk te maken wordt in dit hoofdstuk achtereenvolgens ingegaan op de volgende verkeersaspecten:

- parkeren;
- verkeersgeneratie;
- verkeersontsluiting;
- verkeersafwikkeling;
- verkeersveiligheid.

### Parkeren

De beleidsregel 'Parkeernormen gemeente Wijdmeren' d.d. 31-03-2015 bevat de gemeentelijke parkeernormering. Parkeervoorzieningen moeten in eerste instantie op het erf c.q. binnen het planperceel worden aangebracht. In voorliggend initiatief leidt dit tot de volgende parkeerbehoefte:

- |                                                      |                     |                                |
|------------------------------------------------------|---------------------|--------------------------------|
| • 6 vrijstaande woningen (koop)                      | * 1,6 parkeerplaats | = 9,6 parkeerplaatsen          |
| • 8 twee-onder-een-kap woning (koop)                 | * 1,6 parkeerplaats | = 12,8 parkeerplaatsen         |
| • 4 rijtjeswoning (koop)                             | * 1,4 parkeerplaats | = 5,6 parkeerplaatsen          |
| • 12 appartementen sociaal (koop/huur)               | * 1,3 parkeerplaats | = 15,6 parkeerplaatsen         |
| • 6 appartementen vrije sector (koop)                | * 1,3 parkeerplaats | = <u>7,8 parkeerplaatsen</u> + |
| <b>totale parkeerbehoefte = 51,4 parkeerplaatsen</b> |                     |                                |

De totale parkeerbehoefte van het initiatief is afgerond 52 parkeerplaatsen. Hierbij is voor de 12 sociale appartementen uitgegaan van de functie worst-case functie van 'koop' Omdat de planontwikkeling alleen de functie 'wonen' betreft is dubbelgebruik niet mogelijk, waarmee de feitelijke parkeervraag ook 52 parkeerplaatsen is.

Het plangebied kent de volgende parkeervoorzieningen:

- |                                                                    |                                |
|--------------------------------------------------------------------|--------------------------------|
| • haakspaarkeervakken (openbaar)                                   | = 30,0 parkeerplaatsen         |
| • haakspaarkeervakken (elektrisch)                                 | = 2,0 parkeerplaatsen          |
| • haakspaarkeervakken rijtjeswoning (4x) (privé)                   | = 4,0 parkeerplaatsen          |
| • langspaarkeervakken (openbaar)                                   | = 6,0 parkeerplaatsen          |
| • vrijstaande woning (6x) met dubbele oprit (privé)                | = 12,0 parkeerplaatsen         |
| • 2-onder-1-kapwoning (2x) met lange oprit (privé)                 | = 4,0 parkeerplaatsen          |
| • 2-onder-1-kapwoning (2x) met dubbele oprit (privé)               | = 4,0 parkeerplaatsen          |
| • 2-onder-1-kapwoning (2x) met enkele oprit (privé)                | = <u>4,0 parkeerplaatsen</u> + |
| <b>totaal beschikbare parkeercapaciteit = 66,0 parkeerplaatsen</b> |                                |

Met bovenstaand aantal parkeerplaatsen kent het plangebied in totale zin ruim voldoende parkeercapaciteit. Hierbij is ook rekening gehouden met de berekeningsaantallen per parkeerplaats uit de gemeentelijke beleidsregel (tabel A).

Binnen het plangebied moet de parkeerbehoefte van het appartementencomplex en de parkeerbehoefte van bezoekers van de woningen (0,3 parkeerplaats per woning) openbaar toegankelijk zijn. Totaal komt dit neer op het volgende aantal openbare parkeerplaatsen:

- |                                                                        |                     |                                |
|------------------------------------------------------------------------|---------------------|--------------------------------|
| • 6 vrijstaande woningen (koop)                                        | * 0,3 parkeerplaats | = 1,8 parkeerplaatsen          |
| • 8 twee-onder-een-kap woning (koop)                                   | * 0,3 parkeerplaats | = 2,4 parkeerplaatsen          |
| • 4 rijtjeswoning (koop)                                               | * 0,3 parkeerplaats | = 1,2 parkeerplaatsen          |
| • 12 appartementen sociaal (koop/huur)                                 | * 1,3 parkeerplaats | = 15,6 parkeerplaatsen         |
| • 6 appartementen vrije sector (koop)                                  | * 1,3 parkeerplaats | = <u>7,8 parkeerplaatsen</u> + |
| <b>benodigd aantal openbare parkeerplaatsen = 28,2 parkeerplaatsen</b> |                     |                                |

Met de aanwezige 38 openbare parkeerplaatsen (30x haaksparkerplaats, 6x langsparkerplaats en 2x haaksparkerplaats elektrisch) voldoet het initiatief ook aan de benodigde openbare parkeercapaciteit van (afgerond) 29 parkeerplaatsen. De parkeercapaciteit is beschikbaar binnen een acceptabele loopafstand van de functie van wonen, namelijk 100 meter.

De verkavelingsschets voorziet dan ook in voldoende capaciteit om het parkeren binnen het plangebied om te vangen.

## Verkeersgeneratie

Om de verkeersgeneratie van het initiatief te berekenen is gebruik gemaakt van de kencijfers voor verkeersgeneratie, zoals opgenomen in CROW publicatie 381. Voor de aanwezige functies is hierbij uitgegaan van het 'minimale kencijfer' voor de 'schil' in 'weinig stedelijk' gebied. Dit uitgangspunt komt overeen met de gemeentelijke beleidsregel voor parkeernormering, waarbij voor de parkeernormen voor locaties in de 'kern' ook is gekozen voor het 'minimum'. De parkeerbehoefte heeft immers een directe relatie met de mobiliteitsbehoefte (verkeersgeneratie).

Voor de 12 sociale huur appartementen is vanuit een worst-case benadering uitgegaan van de functie 'koop, appartement, goedkoop' in plaats van sociale huurappartementen. Voor de zes appartementen in de vrije sector is het kencijfer voor de functie 'koop, appartement, duur' gehanteerd.

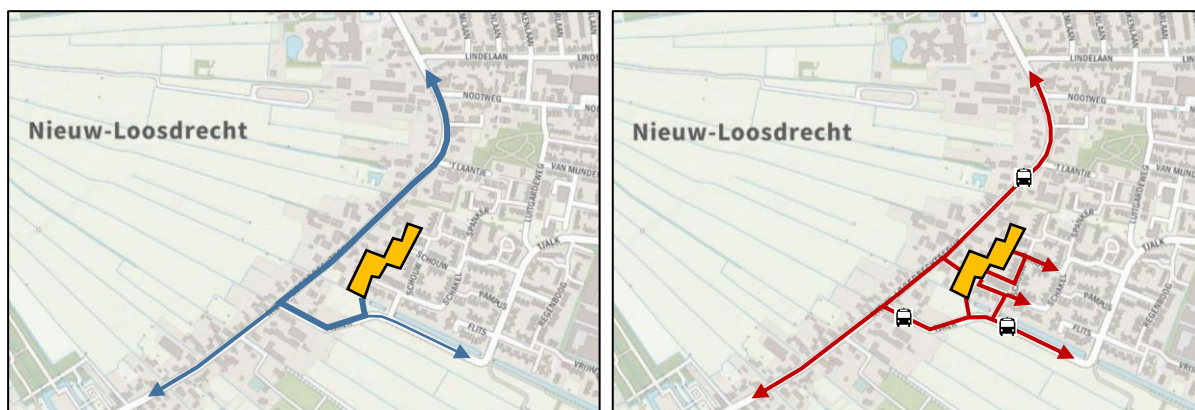
De planontwikkeling leidt tot de volgende verkeersgeneratie op een gemiddelde weekdag:

- |                                                               |                  |                                 |
|---------------------------------------------------------------|------------------|---------------------------------|
| • 6 vrijstaande woningen (koop)                               | * 7,7 mvt/etmaal | = 46,2 parkeerplaatsen          |
| • 8 twee-onder-een-kap woning (koop)                          | * 7,3 mvt/etmaal | = 58,4 parkeerplaatsen          |
| • 4 rijtjeswoning (koop)                                      | * 6,9 mvt/etmaal | = 27,6 parkeerplaatsen          |
| • 12 appartementen sociaal (koop/huur)                        | * 5,0 mvt/etmaal | = 60,0 parkeerplaatsen          |
| • 6 appartementen vrije sector (koop)                         | * 5,5 mvt/etmaal | = <u>33,0 parkeerplaatsen</u> + |
| <b>totale verkeersgeneratie initiatief = 225,2 mvt/etmaal</b> |                  |                                 |

Per saldo leidt het planvoornemen voor 'Het Achtererf' tot een toename van afgerond 225 mvt/etmaal.

## Verkeersontsluiting

Figuur 2 toont de verkeersontsluitingstructuur voor gemotoriseerd verkeer (links) en fietsers en voetgangers (rechts). In de rechter figuur zijn ook de nabijgelegen bushaltes (loopafstand 350 m) weergegeven. Met de beschikbare mogelijkheden kent het plangebied een goede verkeerskundige ontsluitingsstructuur voor alle modaliteiten.



**Figuur 2** Verkeersontsluiting gemotoriseerd verkeer (links) en fietsers & voetgangers (rechts)

De ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer loopt via de Tjalk in westelijke en oostelijke richting. De Tjalk (zie figuur 3 links) is in de gemeentelijke wegcategorisering gecategoriseerd als 'gebiedsontsluitingsweg 30/50 km/uur'. Nabij het plangebied geldt een maximum snelheid van 50 km/uur. De weginrichting bestaat enkel uit een rijbaan van asfalt met één rijstrook per rijrichting gescheiden door asmarkering. De Tjalk kent geen specifieke fiets- en voetgangersvoorzieningen.



**Figuur 3** Tjalk (links) en Nieuw-Loosdrechtsedijk (rechts), bron: Streetview Google Maps

In westelijke richting sluit de Tjalk na circa 225 meter aan als T-kruispunt aan op de Nieuw-Loosdrechtsedijk (zie figuur 3 recht). De Nieuw-Loosdrechtsedijk is gecategoriseerd als 'gebiedsontsluitingsweg 50 km/uur'. Verkeer vanaf de Tjalk moet voorrang geven op het verkeer op de Nieuw-Loosdrechtsedijk. De weginrichting bestaat uit een rijbaan van asfalt met een rijloper en fietssuggestiestroken. Aan beide wegzijden ligt een vrijliggend trottoir voor voetgangers.

Fietsers en in theorie ook voetgangers kunnen ook gebruik maken van bovengenoemde ontsluitingsroutes. Dit brengt met name voor de voetgangers wel veiligheidsrisico's met zich mee. In de paragraaf 'verkeersveiligheid' wordt hier nader op ingegaan. Voetgangers (en in praktijk ook fietsers) kunnen het plangebied echter ook bereiken via alternatieve routes die wel veilig zijn. Men kan ten westen van het plangebied gebruik maken van het pad tussen de woningen met nummer 85 en 87 aan de Nieuw-Loosdrechtsedijk en ten oosten van het plangebied van het pad richting de Schakel (langs nummer 154), het pad richting de Schouw (achter nummer 120-156 langs) en het pad richting de Schouw langs het parkeerterrein van het plangebied.

Met de beschreven ontsluitingsmogelijkheden voor gemotoriseerd- en langzaam verkeer kent het plangebied voldoende ontsluitingen.

## Verkeersafwikkeling

### Verkeersintensiteiten

Om de effecten van het planvoornemen op de verkeersafwikkeling inzichtelijk te maken, is een beeld van de huidige intensiteiten nodig. Hiervoor is gebruik gemaakt van de wegvaktellingen die de gemeente Wijdemeren in juni 2019 heeft laten uitvoeren. De resultaten van telpunt W21 (Tjalk tussen Nieuw-Loosdrechtsedijk en Schakel) zijn hierbij relevant, zie hiervoor onderstaande tabel.

| telpunt    |         | motoren<br>br. fiets | pers.<br>auto's | licht<br>vracht | zwaar<br>vracht | totaal |
|------------|---------|----------------------|-----------------|-----------------|-----------------|--------|
| W21. Tjalk | weekdag | 70                   | 2.163           | 80              | 11              | 2.325  |
|            | werkdag | 70                   | 2.262           | 93              | 14              | 2.438  |

**Tabel 1** Resultaten wegvaktellingen 2019 (mvt/etmaal)

Om voor de toekomst de verkeersintensiteiten te berekenen houdt de gemeente Wijdmeren een groeifactor aan van 1% per jaar. Wanneer de intensiteiten van 2019 worden omgerekend naar 2021, volgt hieruit een afgeronde weekdagintensiteit van 2.375 mvt/etmaal op de Tjalk.

## Toedeling verkeersgeneratie

Zoals in de paragraaf 'verkeersgeneratie' beschreven, leidt de voorgenomen planontwikkeling op een gemiddelde weekdag tot een toename van circa 226 verkeersbewegingen. Het verkeer van/naar het plangebied verdeelt zich hierbij over het ontsluitende wegennet.

Op basis van de geografische situering en expert-judgement volgt een toedeling dat 60% van het verkeer via de Tjalk van/naar de Nieuw-Loosdrechtse dijk en de overige 40% van het verkeer via de Tjalk van/naar oostelijke richting rijdt. Gemotoriseerd verkeer gaat voornamelijk in westelijke richting via de Nieuw-Loosdrechtse dijk richting het noorden wat naar Hilversum leidt. Verkeer via de oostelijke richting zal onder andere ook verkeer betreffen richting het dichtstbijzijnde winkelcentrum, waarbij verkeer via de Tjalk naar de Hallincklaan rijdt. Ook verkeer richting Utrecht zal gebruik maken van deze richting en via de Rading en Noodweg naar de A28 gaan.

Tabel 2 toont het effect van het planvoornemen op de verkeersafwikkeling, waarbij de verkeersgeneratie is toegevoegd aan de afgeronde basisintensiteit. De Tjalk tussen de Nieuw-Loosdrechtse dijk en Schalk is hierbij opgeknapt in een wegvak ten westen van de planontsluiting (1a) en een wegvak ten oosten van de planontsluiting (1b).

| wegvak                                                   | basisintensiteit 2021 | planeffect | plansituatie |
|----------------------------------------------------------|-----------------------|------------|--------------|
| 1a. Tjalk (ontsluiting plangebied – Westelijke richting) | 2.375                 | + 135      | 2.510        |
| 1b. Tjalk (ontsluiting plangebied – Oostelijke richting) | 2.375                 | + 90       | 2.465        |

**Tabel 2** Effectbepaling toedeling verkeersgeneratie (mvt/weekdag)

De intensiteiten in de plansituatie liggen tussen de 2.450 en 2.550 mvt/etmaal. Dit ligt (ruim) onder de capaciteitsgrens voor gebiedsontsluitingswegen 50 km/uur, waarvoor het CROW een grenswaarde van 10.000 tot 15.000 mvt/etmaal voorschrijft. De geprognostiseerde intensiteiten sluiten meer aan bij de capaciteitsgrens voor erftoegangswegen 30 km/uur, waarbij een grenswaarde van 4.000 - 6.000 mvt/etmaal wordt aangehouden.

Ook op de verder weg gelegen kruispunten zijn op basis van de geprognostiseerde intensiteiten in de plansituatie geen problemen te verwachten met de verkeersafwikkeling. Het planvoornemen is vanuit de verkeersafwikkeling dan ook acceptabel.

## Verkeersveiligheid

Wat betreft de verkeersveiligheid geldt dat het planvoornemen leidt tot extra verkeer op het omliggend wegennet. Hiermee wordt de kans op een ongeval in theorie groter. Het aandeel verkeer van/naar het plangebied is echter relatief beperkt, waarmee de situatie acceptabel blijft. Ook het snelheidsbeeld uit de wegvaktelling op de Tjalk geeft geen substantieel veiligheidsrisico voor de verschillende weggebruikers. Zowel de gemiddelde snelheid als de  $V^{85}$  liggen onder de toegestane maximum snelheid van 50 km/uur.

In de huidige situatie is langs de Tjalk geen vrijliggend trottoir aanwezig. Bij realisatie van het planvoornemen heeft het een meerwaarde wanneer de gemeente een trottoir aanbrengt langs de Tjalk en de hoofdontsluitingsweg, zodat het plangebied voor voetgangers en mindervaliden ook beter en veiliger bereikbaar is.

Fietsverkeer kan op basis van de intensiteiten zonder substantiële risico's gebruik maken van de rijbaan van Tjalk. Het meeste fietsverkeer zal van/naar oostelijke richting fietsen en gebruik maken van één van de drie alternatieve routes door de wijk, wat de verkeersveiligheid ook ten goede komt. Het plangebied wordt aangesloten nabij een bocht in de Tjalk. Het is van belang dat het nieuwe kruispunt richting het plangebied goed overzichtelijk blijft. Om de voorrangssituatie vanuit het 'woonerf' op de 50 km/uur weg te benadrukken, wordt een uitritconstructie gerealiseerd. Dit komt zowel de verkeersveiligheid als het comfort van voetgangers ten goede wanneer, omdat met de realisatie van een uitrit het trottoir niet onderbroken wordt.

In de verkavelingsschets kent de rijbaan een breedte van 5,2 meter. Hiermee voldoet de breedte aan de vigerende regelgeving in het 'Handboek Inrichting Openbare Ruimte' van de gemeente Wijdemeren.

Resumerend geldt dat het planvoornemen vanuit de verkeersveiligheid acceptabel is.

## Conclusies

Op basis van voorgaand verkeersonderzoek voor de voorgenomen ontwikkeling 'Het Achtererf' in Nieuw-Loosdrecht, volgen de volgende conclusies/aanbevelingen:

- parkeren: het voorgenomen verkavelingsplan volstaan om te voorzien in de parkeerbehoefte van het planvoornemen. Hierbij zijn er ook (ruim) voldoende openbare parkeerplaatsen beschikbaar.
- verkeersgeneratie: de voorgenomen ontwikkeling kent een verkeersgeneratie van circa 225 verkeersbewegingen per gemiddelde weekdag;
- verkeersontsluiting: het plangebied kent met de Tjalk richting de Nieuw-Loosdrechtsedijk en richting de Rading goede ontsluitingsmogelijkheden voor gemotoriseerd verkeer. Dit geldt ook voor de ontsluitingsmogelijkheden voor fietsers en voetgangers. Het plangebied is in de basis goed bereikbaar, waarbij een voetgangersverbinding aan de noordzijde van de Tjalk tussen de ontsluitingsweg van het plangebied en de Schakel een duidelijke meerwaarde heeft;
- verkeersafwikkeling: in de plansituatie kent de Tjalk ten westen van het plangebied een geprognostiseerde intensiteit van 2.510 mvt/etmaal en ten oosten 2.465 mvt/etmaal. De Tjalk heeft ruim voldoende capaciteit om te voorzien in een acceptabele verkeersafwikkeling;
- verkeersveiligheid: op basis van de geringe verkeerstoename, weginrichting en rijsnelheden zijn er op het omliggende wegennet geen onaanvaardbare verkeersveiligheidsrisico's.