

Verkeersonderzoek Zorgvilla Nieuw-Loosdrechtsedijk 2

Notitie

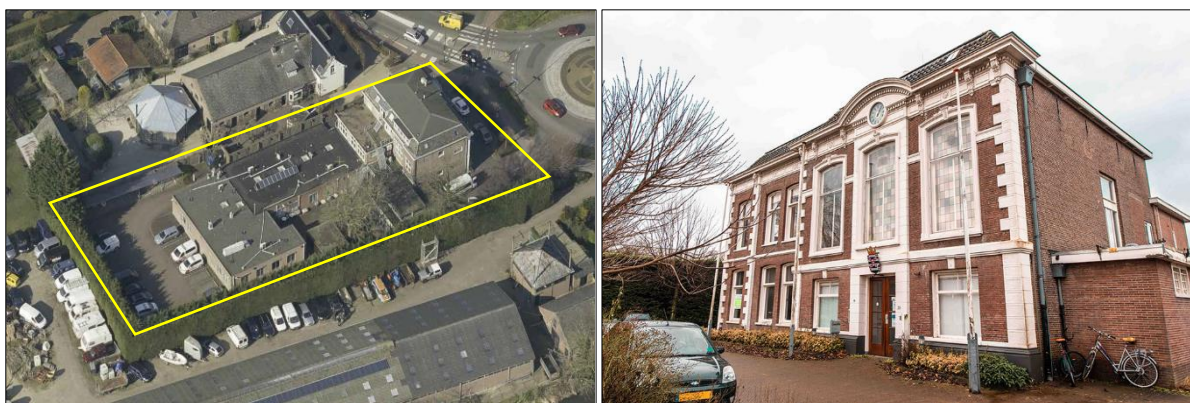
Documentnummer: N01-D01-61006203-sws2
Status en datum: Definitief/01 27 mei 2020
Opdrachtgever: Claris Zorgvilla's Nederland BV

Inleiding

Claris Zorgvilla's Nederland BV is voornemens om in het monumentale pand aan de Nieuw-Loosdrechtsedijk 2 in Nieuw-Loosdrecht een zorgvilla te vestigen. Roelofs Advies en Ontwerp is gevraagd onderzoek uit te voeren naar de verkeerseffecten van het voorgenomen initiatief.

Planontwikkeling

Het initiatief betreft een herbestemming van het voormalig politiebureau, dat eerder ook dienst heeft gedaan als gemeentehuis. In de voorgenomen situatie wordt het pand aan de Nieuw-Loosdrechtsedijk 2 verbouwd tot een zorgvilla met 26 wooneenheden. Doelgroep van de zorgvilla zijn ouderen met geheugenproblemen. De aanbouwen aan de zijkant en achterzijde worden hiervoor deels gesloopt en vervangen door nieuwbouw. De monumentale voorzijde van het pand blijft wel in stand.



Figuur 1 luchtfoto perceel (links) en voorzijde (rechts) Nieuw-Loosdrechtsedijk 2

Verkeerskundige effecten

Om de verkeerseffecten van het initiatief inzichtelijk te maken wordt ingegaan op de volgende verkeersaspecten:

- parkeren;
- verkeersgeneratie;
- verkeersontsluiting;
- verkeersafwikkeling;
- verkeersveiligheid;
- aandachtspunten nadere uitwerking.

Parkeren

De beleidsregel 'Parkeernormen gemeente Wijdmeren' d.d. 31-03-2015 bevat de gemeentelijke parkeernormering. In het beleid wordt onderscheid gemaakt tussen de kernen en het landelijk gebied. Op basis van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) ligt het planperceel binnen de kern (bron: gemeente Wijdmeren). Verder is voor de zorgvilla de functie 'Medische, maatschappelijke en zorgvoorzieningen' van toepassing, waarbij de categorie 'verpleeg- en verzorgingstehuis' geldt.

Op basis van de gemeentelijke parkeernormen kent voorliggend initiatief een parkeerbehoefte van:

- $26 \text{ wooneenheden} \times 0,5 \text{ parkeerplaats/wooneenheid} = 13,0 \text{ parkeerplaatsen}$.

Parkeervoorzieningen moeten conform de gemeentelijke beleidsregel binnen het planperceel worden aangebracht. Voor voorliggend initiatief geldt een aanvullende bepaling, namelijk dat de pandeigenaar het voortdurende recht heeft tot gebruik van 15 parkeerplaatsen aan de overzijde op het terrein bij de brandweerkazerne. Hiermee kent het initiatief voldoende parkeercapaciteit om de parkeervraag van 13 parkeerplaatsen te faciliteren. De parkeerplaatsen zijn vrij toegankelijk, waarmee ook het bezoekersparkeren gefaciliteerd kan worden. De loopafstand naar deze parkeerplaatsen is 50 tot 75 meter en voldoet hiermee aan de gemeentelijke beleidsregel, waarin voor de functie gezondheidszorg een acceptabele loopafstand van 100 meter is voorgeschreven.

Aanvullend geldt dat de initiatiefnemer ook voornemens is om op het eigen perceel nog een aantal parkeerplaatsen op het perceel zelf te realiseren. Deze parkeerplaatsen kunnen gebruikt worden voor bijvoorbeeld het halen/brengen van bewoners, hulpdiensten, expeditie, taxi's en mindervaliden. Hiermee bevat het planvoornemen ruim voldoende parkeercapaciteit.

Verkeersgeneratie

Om de planeffecten op de verkeersgeneratie te bepalen is gebruik gemaakt van de kencijfers uit CROW publicatie 381. Voor de functie 'verpleeg-/verzorgingstehuis', schrijft de publicatie geen kengetallen voor verkeersgeneratie voor. Op basis van praktisch gebruik is daarom gezocht naar vergelijkbare functies, waarvan wel kencijfers voor verkeersgeneratie beschikbaar zijn.

De functies van 'kamerverhuur, zelfstandig (niet-studenten)' en 'éénpersoonswoningen (tiny house)' sluiten vanuit gebruik en vergelijkbare parkeerkencijfers het beste aan op het functioneel gebruik van zorgvilla. Uitgaande van een locatie in 'weinig stedelijk gebied' in de 'rest bebouwde kom', volgt voor de verkeersgeneratie van beide referentiefuncties een kengetal van 1,8 (minimum) tot 2,4 (maximum) per kamer/wooneenheid. Om te voorzien in een worst-case situatie, is in voorliggende verkeerstoets uitgegaan van het 'maximale kencijfer'. Op basis van de CROW kengetallen kent voorliggend initiatief een verkeersgeneratie van:

- $26 \text{ wooneenheden} \times 2,4 \text{ (kengetal)} = 62 \text{ verkeersbewegingen per weekdag}$.

Voor de hoofdgroep 'wonen' is de omrekenfactor weekdag -> werkdag 1,11. Dit leidt tot een verkeersgeneratie van 70 verkeersbewegingen per werkdag.

Tot februari 2017 was er een politiebureau in het pand gevestigd. Ook deze functie bracht een verkeersgeneratie met zich mee. Om de effecten van de planontwikkeling inzichtelijk te maken, kan deze vervallen (planologische) verkeersgeneratie in mindering gebracht worden op de geprognoseerde verkeersgeneratie van de zorgvilla.

Hoewel het voormalige politiebureau ook een (bepekte) baliefunctie had, is het vanuit feitelijk gebruik niet rechtvaardig om uit te gaan van de functie 'commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)'. Dit zou leiden tot een te hoge verkeersgeneratie. Het kencijfer voor 'kantoor zonder baliefunctie' sluit beter aan bij het laatste feitelijke gebruik als politiebureau. Kijkend naar het 'maximale kencijfer' voor het 'rest bebouwde kom' in 'weinig stedelijk gebied', volgt een kencijfer van 9,6 voertuigbewegingen per 100 m² bruto vloeroppervlakte (BVO). Uitgaande van het BVO van het huidige pand van 1.588 m² (bron: Investment memorandum) volgt een verkeersgeneratie van $1.588/100 \times 9,6 = 152$ voertuigbewegingen per weekdag. Voor de hoofdgroep 'werken' is de omrekenfactor weekdag -> werkdag 1,33. Dit leidt tot een verkeersgeneratie van circa 200 voertuigbewegingen per werkdag.

Per saldo leidt het initiatief tot een planologische afname van circa 90 voertuigbewegingen per weekdag. Op de werkdag ligt de afname op circa 130 verkeersbewegingen per etmaal.

Verkeersontsluiting

Figuur 2 (links) toont de ontsluitingsstructuur voor gemotoriseerd- en langzaam verkeer (fietsers/voetgangers). De zorgvilla is gesitueerd aan de enkelstrooksrotonde waar de Oud-Loosdrechtsedijk, Nieuw-Loosdrechtsedijk en Molenmeent op elkaar aansluiten (zie figuur 3 links).

De Oud-Loosdrechtsedijk is bestemd voor verkeer van/naar Oud-Loosdrecht, Loenen en Amsterdam. De lokale voorzieningen in Nieuw-Loosdrecht en Breukeleveen zijn te bereiken via de Nieuw-Loosdrechtsedijk en verkeer van/naar Hilversum en Utrecht maakt gebruik van de Molenmeent. Dit geldt ook voor een deel van het lokale verkeer in Nieuw-Loosdrecht.



Figuur 2 Verkeersontsluiting (links) en detailuitsnede nabij plangebied (rechts)

In figuur 2 (rechts) is een detail opgenomen van de infrastructuur nabij de zorgvilla. Op de rotonde is het fietsverkeer fysiek gescheiden van het gemotoriseerde verkeer en heeft voorrang bij het oversteken. Dit geldt ook voor overstekende voetgangers op de voetgangersoversteekplaatsen (VOP's). De belangrijkste voetgangersoversteek is hierbij de rotondetak Oude-Loosdrechtsedijk. Dit is de verbinding tussen het parkeerterrein bij de brandweerkazerne en de zorgvilla. Via het aanwezige trottoir en het voetpad is de zorgvilla goed bereikbaar vanaf het parkeerterrein. Langs de Oude-Loosdrechtsedijk en Nieuwe Loosdrechtsedijk zijn verder ook trottoirs aanwezig.

Direct naast de rotonde liggen bushaltes van lijn 121. Deze bus rijdt naar Vinkeveen en Hilversum, waaruit treinen vertrekken in de richtingen van Utrecht en Amsterdam. Ook Utrecht Overvecht NS is bereikbaar met de bus (bushalte op paar minuten lopen).



Figuur 3 rotonde voor planlocatie (links) en Molenmeent (rechts), bron: Streetview Google Maps

De Molenmeent (figuur 3 rechts) is in de gemeentelijke wegcategorisering gecategoriseerd als 'gebiedsontsluitingsweg 60 km/uur'. De snelheid van 60 km/uur gaat in buiten de komgrens, op circa 125 meter van de rotonde. Binnen de komgrens geldt een maximum snelheid van 50 km/uur. Buiten de komgrens kent de Molenmeent een rijbaan van asfalt, met twee keer één rijstrook, die gescheiden zijn door een dubbele doorgetrokken asmarkering. Voor (brom)fietsverkeer is er aan beide zijden van de rijbaan een vrijliggend fietspad aanwezig.

Het trajectdeel binnen de komgrens kent eenzelfde wegprofiel, maar bestaat de asmarkering uit een enkele doorgetrokken markeringsstreep. Ook zijn bromfietzers op de rijbaan aanwezig en is het zuidelijke fietspad tot aan de bushalte bestemd voor fietsers in twee richtingen.

In figuur 4 zijn de wegprofielen van de Oud-Loosdrechtsedijk (links) en de Nieuw-Loosdrechtsedijk (rechts) weergegeven. Beide wegen zijn gecategoriseerd als 'gebiedsontsluitingsweg 30/50 km/uur', waarbij op beide wegen een maximum snelheid van 50 km/uur geldt. De weginrichting van beide wegen bestaat uit een rijbaan van asfalt met twee keer één rijstrook, gescheiden door een enkele onderbroken asmarkering. Aan weerszijden van de rijbaan is een (smalle) fietssuggestiestrook aanwezig.



Figuur 4 Oud-Loosdrechtsedijk (links) & Nieuw-Loosdrechtsedijk (rechts), bron: Streetview Google Maps

Met de beschikbare ontsluitingsmogelijkheden kent het plangebied een goede verkeerskundige ontsluitingsstructuur voor alle modaliteiten.

Verkeersafwikkeling

verkeersintensiteiten

Om de effecten op de verkeersafwikkeling inzichtelijk te maken, is gebruik gemaakt van wegvaktellingen die de gemeente Wijdmeren in juni 2019 heeft laten uitvoeren. Relevant zijn de telresultaten op de volgende telpuntlocaties (zie ook tabel 1):

- W17. Oud-Loosdrechtsedijk (tussen Molenmeent en 's-Gravelandsevaartweg);
- W18. Molenmeent (tussen Frans Halslaan en Jagerspaadje);
- W27. Nieuw-Loosdrechtsedijk (tussen Laan van Eikenrode en Sint Annepad).

telpunt		motoren br. fiets	pers. auto's	licht vracht	zwaar vracht	totaal
Oud- Loosdrechtsedijk	weekdag	260	9.483	163	39	9.945
	werkdag	256	9.774	202	45	10.276
Molenmeent	weekdag	187	10.587	219	37	11.030
	werkdag	178	11.020	261	45	11.505
Nieuw- Loosdrechtsedijk	weekdag	155	8.126	178	34	8.493
	werkdag	151	8.541	214	43	8.948

Tabel 1 Resultaten wegvaktellingen 2019 (mvt/etmaal)

De telresultaten van 2019 zijn omgerekend naar het peiljaar 2020 met de groeifactor die de gemeente Wijdmeren hanteert (1% per jaar).

Hieruit volgen de volgende intensiteiten:

- W17. Oud-Loosdrechtsedijk: 10.045 mvt/weekdag & 10.380 mvt/werkdag;
- W18. Molenmeent: 11.140 mvt/weekdag & 11.620 mvt/werkdag;
- W27. Nieuw-Loosdrechtsedijk: 8.580 mvt/weekdag & 9.040 mvt/werkdag.

toedeling verkeersgeneratie

Zoals in de paragraaf 'verkeersgeneratie' beschreven, leidt het voorgenomen initiatief tot een afname van 90 (weekdag) c.q. 130 (werkdag) verkeersbewegingen per etmaal. Tijdens uitvoering van de wegvaktellingen in 2019 was het politiebureau op de planlocatie echter al gesloten, waardoor het verkeer van/naar het politiebureau niet meer in de resultaten zijn verdisconteerd. Bij de toedeling is daarom uitgegaan van de bruto verkeersgeneratie (toename) van 60 extra verkeersbewegingen op de weekdag en 70 extra verkeersbewegingen op de werkdag.

Op basis van de wegvakintensiteiten, de geografische situering en expert-judgement volgt een toedeling van de verkeerstromen van/naar het plangebied, waarbij 30% van het verkeer van/naar het plangebied gebruik maakt van de Oud-Loosdrechtsedijk, 40% via de Molenmeent rijdt en 30% op de Nieuw-Loosdrechtsedijk rijdt. Tabel 2 toont het afgeronde effect van het voorgenen initiatief op de verkeerafwikkeling op wegvakniveau voor zowel de gemiddelde week- als werkdag.

wegvak	basisintensiteit 2020		planeffect 60/70		plansituatie	
	weekdag	werkdag	weekdag	werkdag	weekdag	werkdag
Oud-Loosdrechtsedijk	10.045	10.380	+20	+20	10.065	10.400
Molenmeent	11.140	11.620	+25	+30	11.165	11.650
Nieuw-Loosdrechtsedijk	8.580	9.040	+20	+20	8.600	9.060

Tabel 2 Effectbepaling toedeling verkeersgeneratie (mvt/etmaal)

In de plansituatie liggen de wegvakintensiteiten op 8.600 tot 11.650 mvt/etmaal. Deze intensiteiten zijn acceptabel, maar benaderen wel de ondergrens van de wegvakcapaciteit voor dergelijke gebiedsontsluitingswegen 50 km/uur, waarvoor het CROW een grenswaarde van 10.000 tot 15.000 mvt/etmaal voorschrijft.

Voor een enkelstrooksrotonde is de vuistregel dat de maximale conflictpuntbelasting op circa 1.500 pea/uur ligt. Uitgaande van de intensiteiten uit tabel 2 en de dominante verkeerstromen tussen de Oud-Loosdrechtsedijk en de Molenmeent (= niet conflicterend), is ook de verkeerafwikkeling op de rotonde in de reguliere situatie acceptabel.

Doordat het initiatief leidt tot een verkeersafname, is het planeffect op de verkeersafwikkeling positief.

verkeersveiligheid

Kijkend naar de verkeersveiligheid brengt de voorgenen situatie met zorgvilla minder verkeer met zich mee dan met het voorheen gevestigde politiebureau. Hierdoor neemt de kans op een ongeval in theorie af. Hierbij speelt ook mee dat er geen politievoertuigen (met spoed) meer uitrukken.

Uit de wegvaktellingen blijkt dat zowel de gemiddelde snelheid als de V^{85} (snelheid die door 85% niet overschreden wordt) acceptabel zijn. Ter plaatse van de planlocatie zorgt de aanwezige rotonde ook voor lage rijsnelheden. Dit heeft ook een positief effect op de verkeersveiligheid van overstekende fietsers en voetgangers. De rotonde is verder conform ontwerprichtlijnen ruim vormgegeven, waardoor er voldoende zicht en opstelruimte aanwezig is. Ook is er voldoende verlichting aanwezig.

Voorheen parkeerden personeel en bezoekers van het politiebureau (grotendeels) op het perceel, wat te bereiken is via een uitritconstructie op de rotonde. Doordat het parkeren bij de zorgvilla vooral gefaciliteerd wordt bij de brandweerkazerne, neemt het aantal in- en uitgaande voertuigen op deze locatie af. Dit heeft een positief effect op het overige gemotoriseerde verkeer en passerend fietsverkeer. Om zoekverkeer te voorkomen wordt wel aanbevolen om het parkeerterrein bij de brandweerkazerne duidelijk aan te geven met bewegwijzering.

Verder wordt aanbevolen om de voorgenen parkeerplaatsen op eigen perceel bereikbaar te houden op de huidige wijze. Dit betekent dat de inritconstructie op de rotonde in stand gehouden moet worden. Gezien de beperkte hoeveelheid verkeer brengt dit geen grote veiligheidsrisico's met zich mee.

De vrijliggende fietsvoorzieningen om de rotonde zorgen voor een veilige situatie voor fietsverkeer. Wel zijn de fietssuggestiestroken op de Oud-Loosdrechtsedijk en Nieuw-Loosdrechtsedijk relatief smal. De ribbelmarkering op de Oud-Loosdrechtsedijk heeft wel een attenderende functie, maar gezien de hoeveelheid en snelheid van het gemotoriseerd verkeer op deze wegen is de situatie vanuit verkeersveiligheidsperspectief niet optimaal. De hoeveelheid fietsverkeer die de zorgvilla met zich meebrengt zal echter beperkt zijn, waardoor de situatie voor het plan acceptabel is.

Resumerend geldt dat het planvoornemen vanuit de verkeersveiligheid acceptabel is.

Aandachtspunten nadere uitwerking

Voor de uitwerking van de buitenruimte van het initiatief volgen de volgende aandachtspunten:

- Bewegwijzering parkeren: om zoekverkeer en onbestemd verkeer voor het pand te voorkomen wordt aanbevolen om de parkeervoorziening bij de brandweerkazerne duidelijk aan te geven met bewegwijzering;
- Fietsparkeren: het is van belang dat er voldoende fietsenstallingen beschikbaar zijn voor bezoekers, personeel en eventueel bewoners;
- Voetgangersverbinding parkeerterrein: omdat het parkeren van de zorgvilla volledig gefaciliteerd wordt bij de brandweerkazerne, wordt aanbevolen om de verbinding tussen het parkeerterrein en de zorgvilla op te graden tot een volwaardige voetgangersverbinding;
- Toegankelijkheid & sociale veiligheid: bij de uitwerking dient voldoende rekening gehouden te worden met de toegankelijkheidseisen voor mindervaliden en de sociale veiligheid van bewoners, bezoekers en personeel. Dit geldt zowel op het planperceel als op de verbinding naar het parkeerterrein.

Conclusies & aanbevelingen

Op basis van voorgaand verkeersonderzoek volgen de volgende conclusies/aanbevelingen:

- parkeren: de beschikbare 15 parkeerplaatsen bij de brandweerkazerne volstaan om te voorzien in de parkeerbehoefte van de zorgvilla (13 parkeerplaatsen). Daarnaast worden er op eigen terrein nog een aantal parkeerplaatsen aangelegd, waarmee er ruim voldoende parkeercapaciteit beschikbaar is;
- verkeersgeneratie: de voorgenomen zorgvilla brengt een verkeersgeneratie van circa 60 verkeersbewegingen per weekdag met zich mee. Per saldo leidt het initiatief planologisch gezien tot een afname van 90 verkeersbewegingen op een weekdag en 130 verkeersbewegingen op een werkdag;
- verkeersontsluiting: de planlocatie kent met de Oud-Loosdrechtsedijk, Nieuw-Loosdrechtsedijk en Molenmeent goede ontsluitingsmogelijkheden voor gemotoriseerd verkeer. Ook voor fietsers en voetgangers zijn er voldoende voorzieningen. De planlocatie is goed bereikbaar voor alle modaliteiten;
- verkeersafwikkeling: doordat de zorgvilla minder verkeersbewegingen met zich meebrengt dan het voorheen gevestigde politiebureau, heeft het initiatief een positief effect op de verkeersafwikkeling. Wel benaderen de geprognostiseerde intensiteiten nog altijd de ondergrens van de capaciteit. Op zowel wegvakniveau als op de rotonde is de verkeersafwikkeling in de plansituatie nog altijd acceptabel;
- verkeersveiligheid: op basis van de verkeersafname, de weginrichting en rijsnelheden zijn er op het omliggende wegennet geen onaanvaardbare verkeersveiligheidsrisico's voor de verschillende modaliteiten;
- aandachtspunten: bij de nadere uitwerking wordt aanbevolen rekening te houden met de bereikbaarheid voor hulpdiensten en taxi's e.d., bewegwijzering, fietsparkeren, de voetgangersverbinding tussen parkeerlocatie en zorgvilla en de toegankelijkheid en sociale veiligheid.