

Gemeente Gooise Meren

Monitoring en analyse verkeer en parkeren Oud Valkeveen



Omdat we ons verplaatsen

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**

Gemeente Gooise Meren

Monitoring en analyse verkeer en parkeren Oud Valkeveen

Datum	26 augustus 2019
Kenmerk	004109.20190826.R1.05
Eerste versie	

Documentatiepagina

Opdrachtgever(s)	Gemeente Gooise Meren
Titel rapport	Monitoring en analyse verkeer en parkeren Oud Valkeveen
Kenmerk	004109.20190826.R1.05
Datum publicatie	26 augustus 2019

1	Achtergrond en vraagstelling	1
2	Monitoring parkeersituatie	2
2.1	Resultaten parkeerdrukmetingen	2
2.2	Waargenomen bijzonderheden	4
3	Monitoring verkeersintensiteiten	6
3.1	Verkeersintensiteiten	7
3.2	Snelheidsmetingen	8
4	Analyse en beoordeling verkeerssituatie	10
4.1	Kruispuntafwikkeling	10
4.2	Verkeersveiligheid	13
4.3	Parkeren	15
5	Conclusies	18

Achtergrond en vraagstelling

De verkeer- en parkeersituatie rond Speelpark Oud Valkeveen leidt tot problemen en daar worden oplossingen voor gezocht. In het kader van het nieuwe bestemmingsplan wordt verkeerskundig onderzoek uitgevoerd. Voorafgaand was er in 2018 al een onderzoek uitgevoerd, maar de situatie is sindsdien veranderd:

- Er is inmiddels een aantal vergunningen verstrekt voor nieuwe attracties, op basis van het (oude) bestemmingsplan.
- Gedurende 20 dagen per seizoen (dit jaar van 23 maart tot en met 27 oktober) mag het Speelpark Oud Valkeveen een terrein aan de westkant van het park gebruiken als parkeerplaats. Hier kunnen ca. 500 auto's op parkeren. Dit is een tijdelijke oplossing (voor maximaal 10 jaar), maar inmiddels zijn er ook plannen in onderzoek voor een definitieve oplossing voor een nieuw parkeerterrein.
- De gemeente Gooise Meren heeft een parkeerverbod ingevoerd op de Valkeveenselaan (ten noorden van de brug). Tegelijkertijd is bij de begraafplaats een blauwe zone ingevoerd, zodat de bijbehorende parkeerplaatsen beschikbaar blijven voor de bezoekers van de begraafplaats. De gemeente Huizen heeft het voornemen om ook op het deel van de Valkeveenselaan ten zuiden van de brug een parkeerverbod in te voeren, maar dit is nog niet gerealiseerd.

De conclusie uit het eerder uitgevoerde onderzoek was dat vooral het parkeren op de Valkeveenselaan een groot probleem vormt:

- Hier is onvoldoende ruimte voor parkeren in combinatie met het rijdende verkeer.
- Het parkeren levert onveilige situaties op in combinatie met langzaam verkeer (fietsers en voetgangers van de geparkeerde auto naar het park).
- Het parkeren langs de Valkeveenselaan leidt tot keerbewegingen waardoor de doorstroming van het verkeer verslechtert.
- Parkeren langs de Valkeveenselaan kan de toegankelijkheid van het gebied voor hulpdiensten beperken.

Nu de parkeersituatie is veranderd, wil de gemeente Gooise Meren graag een actuele beoordeling krijgen van de verkeer- en parkeersituatie nu en in de toekomst. Dit wordt als input gebruikt bij een nieuw bestemmingsplan, om te bepalen welke grenzen aan het speelpark gesteld zouden moeten worden. Door in dit nieuwe bestemmingsplan duidelijke regels te stellen, wil de gemeente toekomstige problemen voorkomen.

Monitoring parkeersituatie

De hoeveelheid bezoekers van Oud Valkeveen is sterk afhankelijk van de weersituatie. Daarom zijn vanaf begin april alle weekenddagen en feestdagen gereserveerd als data voor onderzoek. Alleen als ook sprake was van mooi weer, zijn daadwerkelijk parkeerdrukmetingen uitgevoerd.

Daarnaast wordt al het verkeer op de Valkeveenselaan gedurende drie maanden (april, mei, juni) mechanisch geteld. Op basis daarvan kunnen we een relatie leggen tussen de dagen waarop parkeerdrukmetingen hebben plaatsgevonden en andere dagen waarop dat niet is gebeurd.

Bij eerder uitgevoerd onderzoek zijn drie metingen per onderzoeksdag gedaan: om 14.00 uur, 15.00 uur en 16.00 uur. Omdat de resultaten op deze drie tijdstippen weinig van elkaar afweken, is besloten in dit nieuwe onderzoek steeds rond 15.00 uur parkeerdrukmetingen uit te voeren. De resultaten van de parkeerdrukmetingen zijn in paragraaf 2.1 beschreven.

De waarnemers hebben voorafgaand, tijdens en na de parkeerdrukmetingen ook eventuele bijzonderheden genoteerd die van invloed kunnen zijn op de verkeersafwikkeling of de verkeersveiligheid. Hierop wordt op ingegaan in paragraaf 2.2.

2.1 Resultaten parkeerdrukmetingen

In april was op vijf weekend- of feestdagen sprake van bijzonder mooi weer. Op zondag 7 april en gedurende het paasweekend van vrijdag 19 tot en met maandag 22 april. Op deze dagen zijn parkeerdrukmetingen uitgevoerd. In tabel 2.1 zijn de resultaten daarvan weergegeven. In de linker kolom is ook de parkeercapaciteit per sectie weergegeven. Omdat sprake is van onverharde parkeerterreinen zonder vakindeling, kan echter geen 100% exacte parkeercapaciteit worden bepaald (het gaat om een indicatie van de legale capaciteit). In secties waarin de legale parkeercapaciteit wordt overschreden, is sprake van fout of hinderlijk parkeren.



Sectie	Capaciteit	zo 7-4	vr 19-4	za 20-4	zo 21-4	ma 22-4	zo 12-5	vr 31-5	za 1-6	zo 9-6
1 Eigen terrein zuid	189	164	143 ¹	157	166	166	75	157	171	181
2 Eigen terrein oost	294	276	227	213	250	273	236	174	216	279
3 Overloopterrein west	500	dicht	421	230	213	416	dicht	405	251	266
4 Overloopterrein oost	80	89	dicht	dicht	dicht	dicht	dicht	dicht	dicht	dicht
5 Meentweg	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6 Oud Huizerweg	1 (inval.)	0	0	1	0	0	0	1 (inv.)	0	0
7 Valkeveenselaan noord	49/0 ²	60	0	0	0	1	0	0	0	0
8 Terrein begraafplaats	21 (kort P)	3	1	3	1	5	5	3	2	2
9 Valkeveenselaan midden	0	18	0	0	0	0	0	4	1	0
10 Valkeveenselaan zuid (Huizen)	85	141	3	3	1	1	0	1	1	4
Totaal		751	795	607	631	862	316	745	642	732

Tabel 2.1: Resultaten parkeerdrukmetingen april/mei/juni 2019

¹ In verband met werkzaamheden was de parkeercapaciteit een deel van de dag ca. 10 tot 15 parkeerplaatsen lager dan normaal.

² Op 7 april was parkeren hier nog toegestaan, na 7 april is het parkeerverbod van kracht geworden (waarmee de legale parkeercapaciteit is teruggebracht tot 0).

Uit tabel 2.1 kunnen de volgende conclusies getrokken worden: :

- Op alle dagen lijkt er op de eigen terreinen van het park nog wat ruimte te zijn. Dit komt doordat deze terreinen het eerst worden gevuld en daardoor ook wat eerder weer deels vrij komen.
- Op 7 april is sprake is geweest van een groot parkeerprobleem, doordat het grote overloopterrein aan de westkant van het park die dag niet opengesteld is. Het overloopterrein aan de oostkant was overvol, zodat bezoekers moesten uitwijken naar parkeerplaatsen langs de Valkeveenselaan. De hele Valkeveenselaan stond die middag vol met geparkeerde auto's, deels ook waar dat niet was toegestaan of waar dat hinder veroorzaakte voor ander verkeer.
- Tijdens alle vier dagen van het paasweekend (inclusief Goede Vrijdag) was het grote overloopterrein wel opengesteld. Het kleinere overloopterrein aan de oostkant was dicht, maar ook niet nodig. Bij voldoende overloopcapaciteit bij het park wordt niet of nauwelijks geparkeerd aan de Valkeveenselaan. Op het zuidelijke gedeelte van de Valkeveenselaan waar parkeren (nog) is toegestaan, stonden per onderzoeksdag één tot drie auto's. Daarnaast is op Tweede Paasdag één foutgeparkeerde auto waargenomen op het deel van de Valkeveenselaan waar een parkeerverbod geldt.



Figuur 2.1: Het overloopparkerterrein ten westen van het park

2.2 Waargenomen bijzonderheden

Tijdens de waarnemingen is tevens gelet op bijzonderheden die van invloed kunnen zijn op de verkeersdoorstroming of de verkeersveiligheid:

- Er zijn op geen van de onderzoeksdagen noemenswaardige opstoppen waargenomen. Op 7 april is wel sprake van verkeershinder door de vele geparkeerde auto's langs de Valkeveenselaan. De doorgang voor rijdend verkeer is daardoor smal.
- Aanrijden via de Meentweg komt heel incidenteel voor. Op de dagen dat het nieuwe westelijke overloopterrein open is, komt het echter wat vaker voor dat auto's in westelijke richting weggrijden via de Meentweg (alleen vanaf het westelijke overloopterrein).

- Verkeersregelaars wijzen bezoekers er wel op om vanaf het westelijke overloopterrein naar de Valkeveenselaan te rijden, maar de verkeersregelaars gaan in de loop van de middag weg (vanaf 15.00 uur). Zij worden vooral ingezet om aankomende automobilisten naar een beschikbare parkeerlocatie te verwijzen.
- Bij de waarneming op zondag 9 juni is geconstateerd dat verkeersregelaars bewust auto's vanaf het overloopterrein (west) richting de Meentweg sturen, omdat er aankomend verkeer vanaf de Valkeveenselaan kwam.
- Op Eerste Paasdag is drie keer een conflict (bijna ongeluk) waargenomen tussen auto's die vanaf de eigen parkeerterreinen van Oud Valkeveen wegrijden naar de Valkeveenselaan en kruisende fietsers (die op het fietspad rijden langs Meentweg en Oud Huizerweg). Fietsers hebben hier voorrang op de uitrit van het park, maar krijgen dat soms niet.
- Fietsers op de Meentweg hebben ook last van bezoekers die vanaf het westelijke overloopterrein naar de ingang van het park lopen. Dit levert geen direct gevaar, maar wel hinder op.

3

Monitoring verkeersintensiteiten

Om een goed beeld te krijgen van de verkeersintensiteiten op de Valkeveenselaan wordt gedurende drie maanden een mechanische telling uitgevoerd op de Valkeveenselaan (de toegangsweg tot Oud Valkeveen). Daaruit kan ook worden geconcludeerd in hoeverre de uitgevoerde parkeerdrukmetingen representatief zijn geweest voor andere dagen (en of er misschien toch nog dagen zijn geweest dat het drukker was in Oud Valkeveen dan op de dagen dat parkeeronderzoek is uitgevoerd).

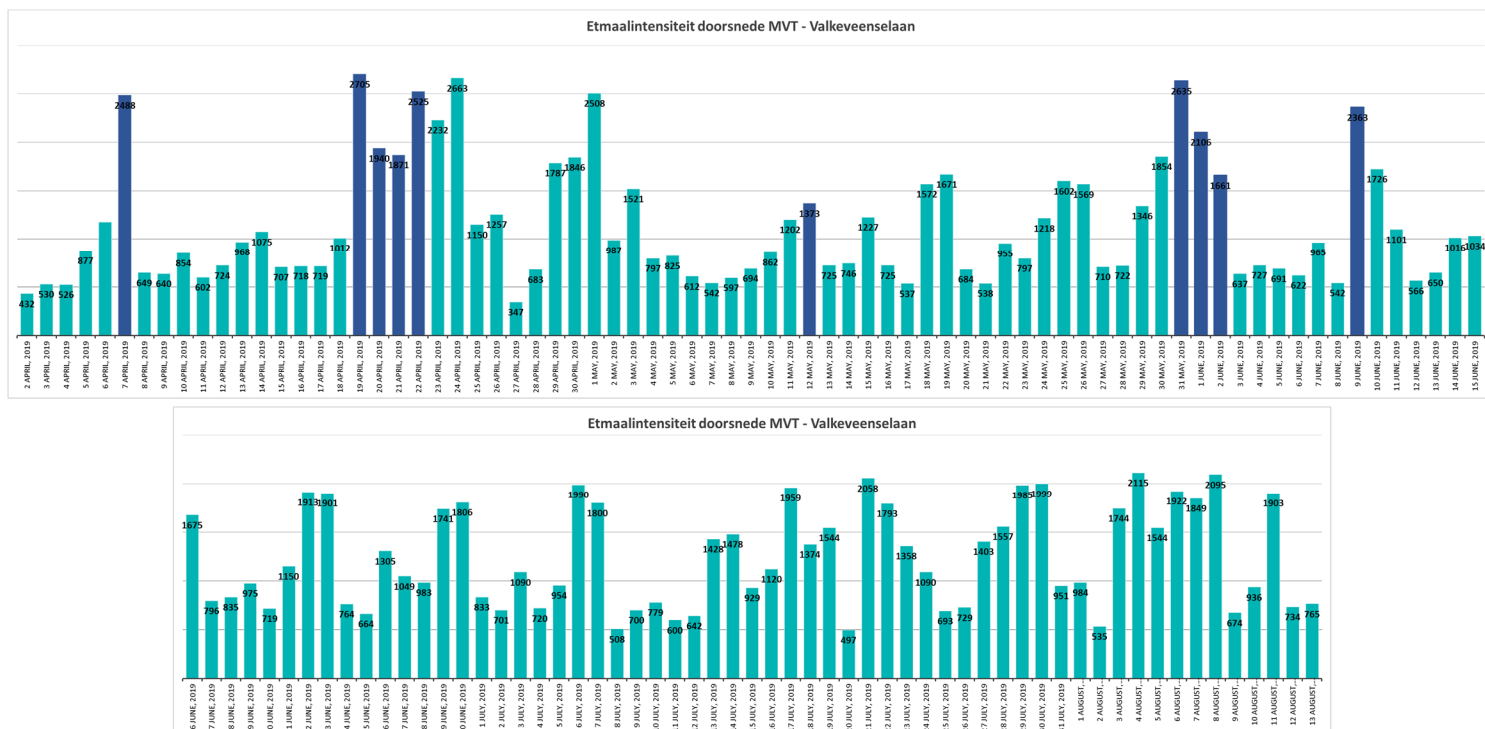
Het telpunt is gesitueerd op de Valkeveenselaan ten noorden van het Vogellaantje. Registratie vindt plaats per uur en per rijrichting. Tevens wordt op dit punt de snelheid geregistreerd. Omdat op dit punt sprake is van een lange rechtstand, worden hier de hoogste snelheden verwacht.



Figuur 3.1: Ligging telpunt

3.1 Verkeersintensiteiten

In figuur 3.2 zijn de waargenomen etmaalintensiteiten in beeld gebracht voor de periode van 2 april tot en met 20 mei. De dagen waarop ook parkeeronderzoek heeft plaatsgevonden (tot en met 20 mei) zijn donkerder blauw gekleurd.

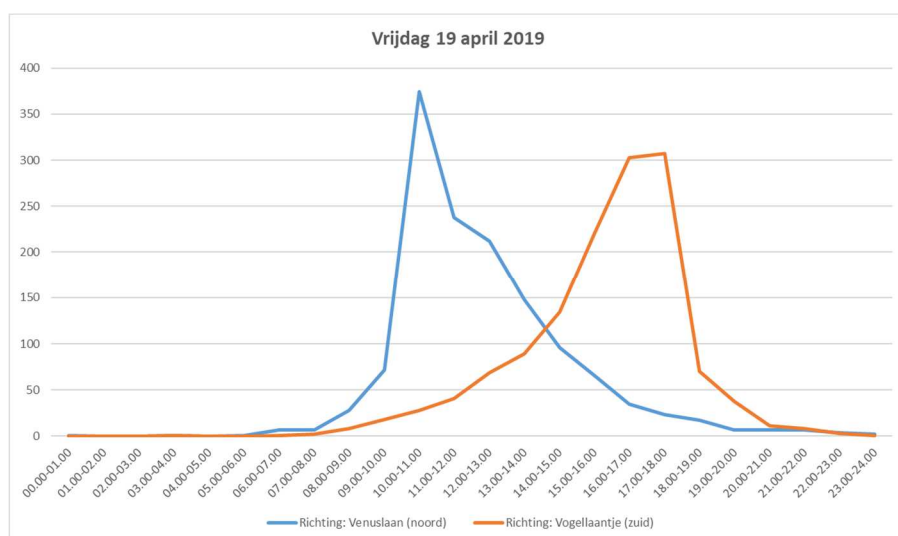


Figuur 3.2: Verloop van de etmaalintensiteiten over de periode van 2 april tot en met 13 augustus 2019

Uit deze grafiek kunnen de volgende conclusies getrokken worden:

- Op een gemiddelde werkdag liggen de intensiteiten op de Valkeveenselaan in deze periode onder de 1.000 mvt/etm, maar de intensiteit varieert sterk. Vooral op 7 april, de paasdagen en de vakantiedagen na Pasen is het erg druk geweest, waardoor de verkeersintensiteit kan oplopen tot bijna 3.000 mvt/etm. Veruit het meeste verkeer op de Valkeveenselaan heeft een relatie met Oud Valkeveen.
- De dagen waarop het parkeeronderzoek heeft plaatsgevonden, waren representatieve dagen met veel bezoekers in Oud Valkeveen en dus ook veel verkeer op de Valkeveenselaan, behalve 12 mei. Er is toen een parkeerdrukmeting gedaan omdat het moederdag was, maar het was een frisse dag met relatief weinig bezoekers.
- Op de dinsdag en woensdag na Pasen en op 1 mei is het ook erg druk geweest.
- De drukste dagen vallen in het voorjaar en niet in de zomervakantie. Mogelijk komt dat doordat in de zomervakantie het bezoek meer gespreid is over verschillende dagen van de week (minder gebonden aan weekenden).
- Als we de verkeersintensiteiten relateren aan de gemeten parkeerdruk kan worden geconcludeerd dat ten minste één op de drie parkeerplaatsen voor Oud Valkeveen twee keer per dag gebruikt wordt.

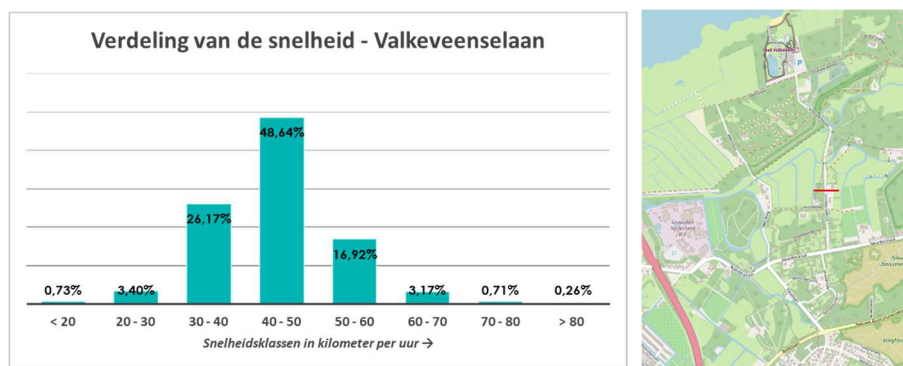
- De verkeersintensiteiten zijn per uur en per richting geregistreerd. In figuur 3.3 is voor een drukke dag het aantal auto's van zuid naar noord in blauw weergegeven (inkomend verkeer) en het aantal auto's van noord naar zuid in oranje (uitgaand verkeer). Uit de figuur blijkt dat de meeste bezoekers aankomen tussen 10.00 en 11.00 uur (kort na opening van het speelpark) en dat de meeste auto's rond 17.00 vertrekken. Rond 14.00 uur zijn er evenveel aankomende als vertrekkende bezoekers (de blauwe en de oranje lijn kruisen elkaar).



Figuur 3.3: Verdeling in- en uitgaand verkeer op een drukke dag (19 april 2019)

3.2 Snelheidsmetingen

In figuur 3.4 is de verdeling van alle getelde motorvoertuigen naar snelheidsklasse in beeld gebracht. De snelheid is gemeten op het brede deel van de Valkeveenselaan bij een lange rechtstand, dus het deel waar in beginsel de hoogste snelheid mogelijk is.



Figuur 3.4: Verdeling snelheid motorvoertuigen Valkeveenselaan

De gemiddelde snelheid op de Valkeveenselaan bedraagt 45,3 km/h. De maximumsnelheid op dit gedeelte van de Valkeveenselaan bedraagt (nog) 80 km/h, maar de weg heeft het karakter van een 60 km/h-weg (erftoegangsweg buiten de bebouwde kom) en het verkeer gedraagt zich daar ook naar.

De snelheidsmetingen kunnen ook worden gebruikt om bijzonderheden in de verkeerssituatie te signaleren: verkeershinder en opstoppingen leiden immers tot een lagere snelheid:

- Op 7 april in de middag was de gemiddelde snelheid op het wegvak duidelijk lager dan normaal (ca 30 km/h). Dit komt overeen met de waarnemingen van de parkeerdruk. Op deze dag is aan weerszijden van de Valkeveenselaan geparkeerd waardoor er hinder ontstond voor het rijdend verkeer.
- Op 23 en 24 april is het overloopterrein west volgens waarnemingen van bewoners pas later open gegaan en is ook veel geparkeerd langs de Valkeveenselaan in Huizen (tot aan de Naarderstraat). Op deze dagen is echter geen significant lagere snelheid gemeten in vergelijking met andere (rustigere) dagen.
- Op 29 en 30 april is het overloopterrein west niet gebruikt. Daardoor is volgens waarnemingen van bewoners ook langs de Valkeveenselaan in Huizen geparkeerd. Ook dit heeft echter niet geleid tot een significant lagere snelheid van het verkeer.
- Op 1 mei hebben bewoners een groot probleem gemeld met de doorstroming op de Valkeveenselaan, doordat het erg druk is en het overloopterrein west later opengesteld wordt. Hierdoor zou tussen 10.30 en 12.00 sprake zijn geweest van file op de gehele Valkeveenselaan. Tussen 11.00 en 12.00 is in de metingen inderdaad een duidelijke dip waargenomen: de gemiddelde snelheid van het verkeer naar het park toe lag toen op 23 km/h (ongeveer de helft van de normale gemiddelde snelheid).
- Op 17 mei heeft een incident plaatsgevonden, waardoor de Valkeveenselaan urenlang afgesloten is geweest. Dit blijkt ook uit de tellingen. Op die dag was sprake van grote overlast en opstoppingen in de omgeving (o.a. Naarderstraat). Mensen zijn over de Meentweg naar het park gelopen. Het gaat hier echter duidelijk om een incident.

4

Analyse en beoordeling verkeerssituatie

4.1 Kruispuntafwikkeling

Valkeveenselaan - Naarderstraat

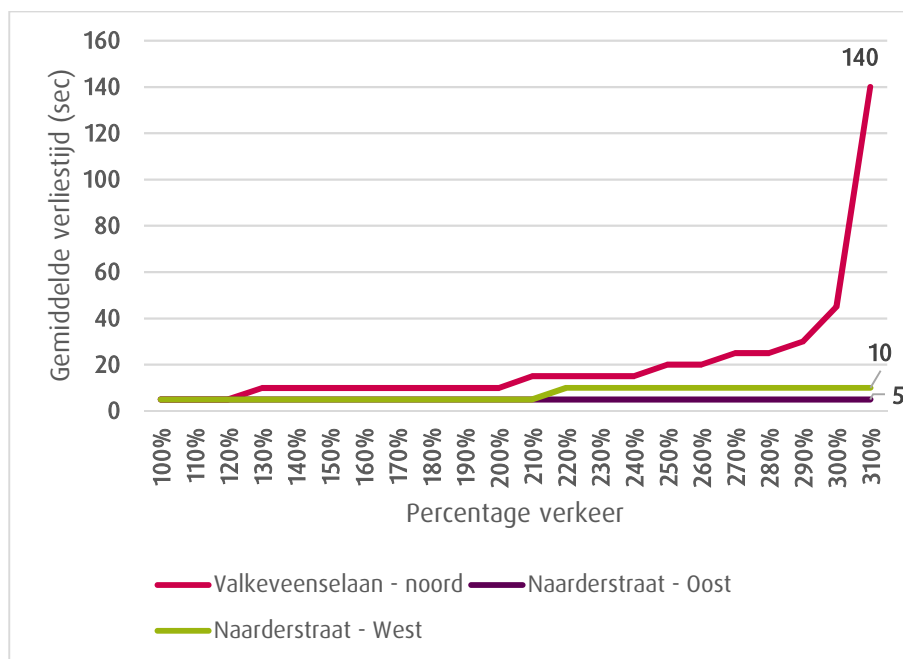
In 2018 zijn berekeningen uitgevoerd om de verkeersafwikkeling op het kruispunt Valkeveenselaan – Naarderstraat te bepalen. Deze berekeningen zijn uitgevoerd voor een gemiddelde werkdag tussen 16.00 en 18.00 uur (op basis van een visuele telling van de verschillende verkeersbewegingen op het kruispunt).

Om de huidige situatie van het kruispunt Naarderstraat – Valkeveenselaan te bepalen heeft een visuele telling plaatsgevonden op donderdag 19 juli 2018 in de avondspits, tussen 16:00 en 18:00. Daarbij is per rijrichting en voertuigcategorie geteld hoeveel verkeer gebruik maakt van het kruispunt. Er was toen sprake van een normale drukte bij Oud Valkeveen: op de Valkeveenselaan zijn die dag 900 motorvoertuigen geteld.



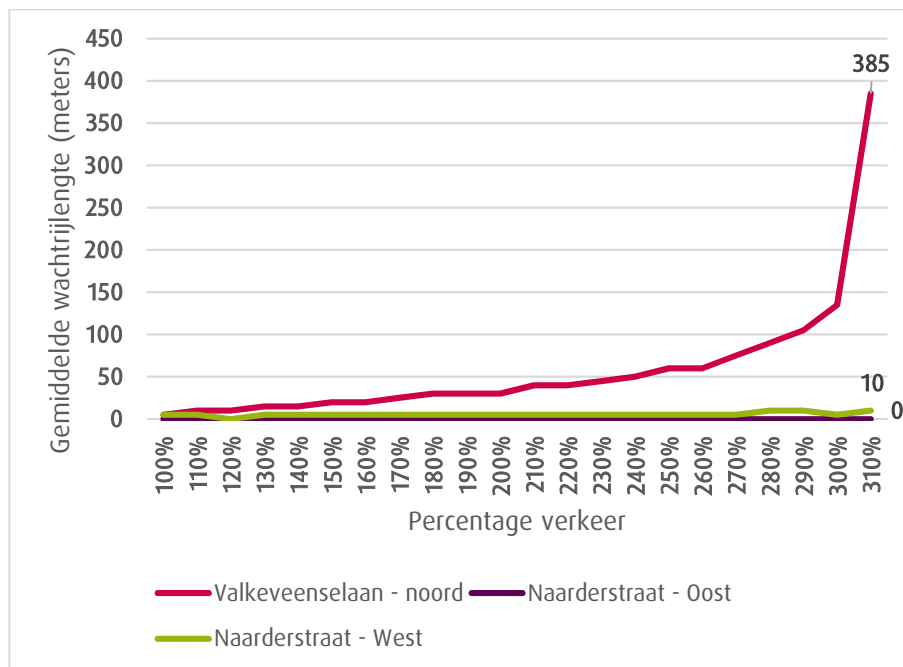
Figuur 4.1: Kruispunt Naarderstraat – Valkeveenselaan (Bron: Globespotter)

Uit de berekening uit 2018 is gebleken dat het kruispunt nog veel restcapaciteit heeft om het verkeersaanbod te verwerken. Zowel de verliestijden als de wachtrijen zijn beperkt. Uit onderstaande grafieken blijkt dat de verliestijden pas sterk toenemen als het (totale) verkeersaanbod ongeveer drie keer zo groot is als op een 'gemiddeld drukke werkdag' in de zomer (zie figuur 4.2, waarbij 100% staat voor een gemiddelde werkdag).



Figuur 4.2: Gemiddelde verliestijd kruispunt Valkeveenselaan - Naarderstraat

De toename van de gemiddelde verliestijd hangt samen met de wachtrij die ontstaat voor het kruispunt. Ook die neemt toe naarmate het verkeersaanbod op de stijgt (figuur 4.3).



Figuur 4.3: Gemiddelde wachtrijlengte kruispunt Valkeveenselaan - Naarderstraat

Op basis van de tellingen kan worden geconcludeerd dat op zeer drukke dagen wel sprake kan zijn van drie keer zo veel verkeer op de Valkeveenselaan als op de gemiddelde werkdag (waarmee in 2018 is gerekend). Dit is echter altijd in het weekend wanneer er geen woon-werkspits is op de Naarderstraat. De grote stroom verkeer vanuit de Valkeveenselaan hoeft dan aan minder verkeer op de Naarderstraat voorrang te verlenen, waardoor het sneller kan oprijden. Omdat de grootste pieken op de Valkeveenselaan niet samenvallen met de pieken als gevolg van woon-werkverkeer op de Naarderstraat, ontstaan er zelfs op de piekdagen van Oud Valkeveen nog geen files op dit kruispunt. Ook in de praktijk zijn op drukke dagen (bijvoorbeeld in het paasweekend) geen lange wachtrijen voor het kruispunt waargenomen bij het wegrijden vanuit Oud Valkeveen.

Overige kruispunten

- Bij het kruispunt van de Valkeveenselaan met de Oud Huizerweg / Meentweg komen op drukke dagen af en toe vertragingen voor. Deze hebben echter niet zozeer te maken met de capaciteit van het kruispunt, maar vooral met (onduidelijkheid over) de parkeersituatie (zie hiervoor paragraaf 4.3).
- Bij het kruispunt Naarderstraat - Flevolaan - Huizerstraatweg - Meentweg is de capaciteit toereikend (verkeer van en naar Oud Valkeveen hoeft hier slechts voorrang te geven aan verkeer vanuit westelijke richting (Huizerstraatweg)). Het uitzicht vanuit de Flevolaan is hier echter wel beperkt (zie hiervoor paragraaf 4.2).
- Een wegversmalling zoals bij de brug in de Valkeveenselaan leidt bij de waargenomen hoeveelheid verkeer niet tot capaciteitsproblemen. In beginsel kunnen op één rijstrook 1.800 voertuigen per uur rijden (elke 2 seconden één auto). In de praktijk zal

de afwikkelingscapaciteit lager zijn (door de geringe breedte van de brug en tijdsverlies bij wisselingen van rijrichting), maar deze is nog altijd ruim voldoende. Wel dient er aan de zuidzijde (waar auto's voorrang moeten geven aan tegemoetkomend verkeer) voldoende opstelruimte te zijn voor wachtende auto's. Daarom is het belangrijk dat er niet geparkeerd wordt voor de brug.

4.2 Verkeersveiligheid

Valkeveenselaan

In onze notitie van 17 september 2018 (kenmerk 001956.20180917.N1.04) is het profiel van De Valkeveenselaan vergeleken met richtlijnen hieromtrent van het CROW. Daarin is geconcludeerd dat het noordelijke deel van de Valkeveenselaan niet voldoet aan richtlijnen voor 30 km/h-wegen. In de ASVV (2012, hoofdstuk 11.2.2) is namelijk opgenomen dat het minimum profiel voor de rijbaan 4,80 m breed is, tenzij sprake is van een intensiteit van minder dan 1.000 motorvoertuigen per etmaal. Het noordelijke deel van de Valkeveenselaan is echter smaller (tussen de begraafplaats en de ingang van Oud Valkeveen ca 4,5 meter, tussen de brug en de begraafplaats nog iets smaller). Op basis hiervan is geconcludeerd dat het *wenselijk* is om hier een oplossing voor te vinden.

Uit het participatieproces dat gevoerd is, blijkt dat dit een nadere toelichting behoeft. Waarom is het slechts 'wenselijk' om de weg te verbreden als niet aan een richtlijn van het CROW wordt voldaan?

- Het CROW geeft richtlijnen, maar een richtlijn is geen wettelijk voorschrift. Indien van richtlijnen wordt afgeweken, moet dat wel onderbouwd worden. In nieuwe situaties kunnen richtlijnen veelal gevolgd worden, in bestaande situaties is dat vaak niet mogelijk zonder andere belangen te zeer te schaden.
- In de richtlijnen wordt uitgegaan van gemiddelde verkeersintensiteiten in standaard situaties. Bij Oud Valkeveen is alleen op mooie dagen in de zomerperiode sprake van relatief hoge verkeersintensiteiten. Het is geen dagelijks verkeer, al kan er ook niet gesproken worden van 'incidenten'. Het aantal keren dat een relatief hoge intensiteit voorkomt, kan echter wel een rol spelen bij de afweging van belangen (door het bevoegd gezag).
- De profielbreedte in de richtlijnen is gebaseerd op de benodigde passeerruimte van verschillende voertuigen. Op de drukste momenten is er echter slechts in één richting sprake van een grote verkeersstroom, terwijl van de andere kant maar weinig verkeer komt (bij opening en sluitingstijd van het park). De kans op tegenliggers is daardoor klein. Midden op de dag is er wel verkeer vanuit beide richtingen, maar de aantallen per richting zijn dan lager dan tijdens de pieken (zie ook figuur 3.3).
- Indien *niet* geparkeerd wordt langs de Valkeveenselaan, kunnen auto's tussen de bomen in uitwijken als er bijvoorbeeld een bus van de andere kant nadert.

Tot voor kort gold alleen op het gedeelte van de Valkeveenselaan tussen de brug en de begraafplaats een parkeerverbod. Nu, sinds april 2019, ook niet meer geparkeerd mag worden langs het deel van de Valkeveenselaan ten noorden hiervan, is zowel de doorstroming als de verkeersveiligheid duidelijk verbeterd. Er is meer ruimte en

onderling uitzicht tussen verschillende verkeersdeelnemers. Tijdens onze waarnemingen is soms wel enige hinder waargenomen, maar geen gevaarlijke situaties. De hinder die is geconstateerd, heeft bovendien nog steeds grotendeels te maken met de parkeersituatie:

Op drukke dagen mag op het zuidelijke deel van de Valkeveenselaan (nog) geparkeerd worden. Hier is meer ruimte, maar onvoldoende voor parkeren aan twee zijden van de weg. Ook de opstelruimte voor de brug in de Valkeveenselaan kan door het parkeren langs dit deel van de Valkeveenselaan worden beperkt.

- Indien op drukke dagen het grote overloopterrein niet of (te) laat wordt opengesteld, ontstaan opnieuw onduidelijke en daardoor potentieel onveilige situaties (bijvoorbeeld doordat automobilisten gaan keren).

Overige geconstateerde aandachtspunten verkeersveiligheid

Tijdens het onderzoek zijn ook potentieel onveilige punten geregistreerd (deels ook al genoemd in paragraaf 2.2). Deze worden hier genoemd, met daarbij suggesties om de situatie te verbeteren:

1. Vanuit het tijdelijke overloopterrein ten westen van het park rijden sommige auto's weg via de Meentweg. Deze smalle en deels onverharde weg is niet geschikt als route van en naar Oud Valkeveen. Verkeersregelaars verwijzen vertrekkende automobilisten wel naar de Valkeveenselaan, maar de verkeersregelaars blijven niet tot de sluitingstijd van het park (meestal gaan ze na ca. 15.00 weg). Een afslagverbod naar rechts en/of fysieke aanpassingen (bijvoorbeeld paaltjes) waardoor vanaf het overloopterrein niet eenvoudig rechtsaf geslagen kan worden, kunnen dit tegengaan.
2. De bezoekers die op het overloopterrein parkeren, lopen vervolgens over de Meentweg naar de ingang van het park en hinderen daarbij overig verkeer, vooral fietsers. Dit is op te lossen door een doorsteekje voor voetgangers te maken naar het bestaande parkeerterrein aan de zuidzijde van het park.
3. Bij de entree van het park zijn conflicten (bijna-ongelukken) geconstateerd tussen vertrekkende auto's en fietsers op de route Meentweg – Oud Huizerweg. Verkeer vanuit het park verlaat een uitrit en moet dus al het verkeer voorrang verlenen. Het is aan te bevelen om dit duidelijker weer te geven in de vormgeving (uitritbanden) of met bebording.
4. De bewegwijzerde aanrijroute naar Oud Valkeveen loopt via de Flevolaan. Het kruispunt Flevolaan-Naarderstraat is recentelijk gereconstrueerd door de gemeente Huizen: het einde van de Flevolaan en het tweerichtingenfietspad langs de Naarderstraat is verhoogd uitgevoerd en er is een extra (tweede) spiegel geplaatst. Het blijft echter een gevaarlijk kruispunt, vanwege:
 - slecht zicht vanuit de Flevolaan op het fietspad (in twee richtingen) aan de zuidzijde van de Naarderstraat;
 - een aanliggend fietspad in twee richtingen langs de Naarderstraat: fietsers van oost naar west die iets uit moeten wijken, kunnen in een frontaal conflict komen met autoverkeer van west naar oost.

Het eerste punt is eventueel nog te verbeteren door verlaging of verwijdering van hagen, het tweede punt is vrijwel uitsluitend te verbeteren door meer ruimte te creëren: dit zou betekenen dat aan één van beide zijden van de Naarderstraat

grond aangekocht zou moeten worden. In beide gevallen is medewerking van aanwonenden en/of de gemeente Huizen vereist.



Figuur 4.3: Nieuwe vormgeving aansluiting Flevolaan op Naarderstraat

4.3 Parkeren

Bezettingsgraad

De monitoring geeft duidelijk inzicht in de feitelijke parkeersituatie in 2019. Op tweede paasdag waren de meeste parkeerplaatsen bezet: in totaal waren 862 parkeerplaatsen in gebruik. Deze stonden toen op het eigen terrein van Oud Valkeveen en op het grote overloopterrein ten westen van het park (het kleinere overloopterrein achter de begraafplaats was niet in gebruik). De parkeerbezetting was daarmee: 88% van de parkeercapaciteit exclusief terrein achter de begraafplaats (862/983); 81% van de parkeercapaciteit inclusief terrein achter de begraafplaats (862/1063).

In beide gevallen is de parkeercapaciteit op het zuidelijke deel van de Valkeveenselaan niet meegenomen in de berekening. Hoewel parkeren hier (nu nog) legaal is, wordt deze capaciteit gezien als ongewenste parkeerruimte voor bezoekers van Oud Valkeveen.

Reservecapaciteit

In verband met gewenste frictieleegstand (om te voorkomen dat men moet zoeken naar het 'laatste vrije plekje') moet een 90% bezetting van de parkeerplaatsen als 'vol' beschouwd worden, zeker als sprake is van verschillende parkeerterreinen waarover de auto's verdeeld moeten worden. Doordat bij Oud Valkeveen verkeersregelaars bezoekers naar vrije parkeerplaatsen leiden, wordt zoekverkeer grotendeels voorkomen, maar ook zij hebben niet continu zicht op alle vrije plekken. Dat betekent dat er – uitgaande van de maximale capaciteit van 1063 parkeerplaatsen – voor nog een kleine 100 extra auto's een parkeerplaats geboden kan worden in pieksituaties. Als het terrein achter de begraafplaats in de toekomst niet meer gebruikt zou worden, is nauwelijks meer ruimte voor extra parkeerders.

Noodzaak overloopparkerterrein

Een groot overloopterrein, zoals nu tijdelijk is ingericht in het weiland ten westen van het park, is naar ons oordeel noodzakelijk om op een fatsoenlijke manier aan de parkeervraag te voldoen. De huidige restrictie dat dit overloopterrein niet vaker dan 20 keer per seizoen (van eind maart tot eind oktober) gebruikt mag worden, blijkt in de praktijk tot problemen te leiden, omdat de exploitant logischerwijs 'zuinig is' op het gebruik van het overloopterrein. Dit leidt opnieuw tot parkeerproblemen als het op een dag drukker is dan vooraf verwacht. Het overloopterrein wordt dan pas opengesteld als in de praktijk parkeerproblemen blijken te ontstaan (en dat is dus eigenlijk te laat). Als het overloopterrein dicht is, hebben bezoekers geen andere keuze dan te parkeren op de Valkeveenselaan zuid. Als in de toekomst hier ook een parkeerverbod ingesteld wordt, zullen bezoekers ofwel verder uitwijken (waar parkeren ook niet gewenst is), ofwel foutparkeren (en een boete riskeren). Zowel de verkeersafwikkeling als de verkeersveiligheid komen daarmee in het geding. Een structureel te gebruiken overloopterrein van ca. 500 parkeerplaatsen voorkomt deze problemen.

Alternatieven: parkeren op afstand

Indien onvoldoende parkeergelegenheid gevonden kan worden bij het park zelf, kan eventueel ook gedacht worden aan een goede parkeervoorziening op enige afstand van het park in combinatie met een pendelbus. Dit gebeurt bijvoorbeeld ook bij het kinderpretpark Julinanatoren in Apeldoorn. In het geval van Oud Valkeveen is deze oplossing echter minder geschikt. In de huidige situatie rijden er vooral op schooldagen bussen (schoolreisjes), terwijl de piekdagen in het weekend vallen. Een combinatie van veel autoverkeer op piekdagen met (grote) bussen kan tot nieuwe problemen leiden bij het passeren van twee bussen (uit twee richtingen). Ook vergt pendelvervoer een goede organisatie en beschikbaarheid van bussen, ook in 'twijfelgevallen' of het een drukke dag wordt of niet. Verkeer dient dan al bij het begin van de Valkeveenselaan doorverwezen te worden naar de parkeergelegenheid op afstand.

Een andere optie – die door bewoners is geopperd – is om alleen nog tickets via internet (of een app) te verkopen in combinatie met een parkeerrecht. Op het moment dat er

geen parkeerplaats meer beschikbaar is, is het park 'vol' en kunnen geen kaarten meer gekocht worden voor het park. Dit is een concept dat vooral bekend is van evenementen waarbij ook feitelijk meestal sprake is van een gelimiteerde capaciteit. Bij speelparken is dit niet gebruikelijk: bezoekers zijn gewend om ook spontaan naar een speelpark te kunnen gaan. Het leidt ertoe dat het park bezoekers zou moeten wegsturen die niet vooraf een online ticket hebben gekocht. Dit is moeilijk uit te leggen. Het concept kan daarom leiden tot vermindering van bezoekersaantallen (wat voor bewoners positief is, maar voor de ondernemer negatief). Technisch is het systeem echter wel mogelijk.

5

Conclusies

1. Zowel de verkeersveiligheid als de verkeersdoorstroming zijn verbeterd door de invoering van het parkeerverbod op de Valkeveenselaan noord in combinatie met de introductie van een nieuw (tijdelijk) overloopparkerterrein in het weiland ten westen van het park.
2. Het overloopparkerterrein ten westen van het park mag slechts op 20 dagen per jaar gebruikt worden. Deze restrictie leidt tot problemen op dagen dat er meer bezoekers komen dan vooraf verwacht (het overloopterrein wordt dan te laat opengesteld). Ook zullen weer grote parkeerproblemen ontstaan als de 20 dagen 'op' zijn (met als gevolg: onveilige situaties, verminderde doorstroming en overlast voor omwonenden).
3. Uitgaande van de huidige parkeercapaciteit (inclusief overloopterreinen) en de waargenomen bezetting op piekdagen is nog plaats voor een kleine 100 extra auto's. Ook het kruispunt Valkeveenselaan – Naarderstraat heeft (zelfs op piekdagen) nog enige restcapaciteit.
4. Bij de entree van het park en het nieuwe, tijdelijke overloopterrein zijn enkele knelpunten waargenomen, die echter relatief eenvoudig verholpen kunnen worden:
 - a. Soms rijden auto's vanaf het overloopterrein weg via de Meentweg in plaats van de Valkeveenselaan. Dit kan met een verbod of kleine fysieke aanpassingen worden tegengaan. Verkeersregelaars moeten goed geïnstrueerd worden hoe om te gaan met aankomend en vertrekkend verkeer.
 - b. De bezoekers die op het overloopterrein parkeren, lopen over de Meentweg naar de ingang van het park en hinderen daarbij overig verkeer, vooral fietsers. Een doorsteekje voor voetgangers naar het parkeerterrein aan de zuidzijde van het park kan de situatie verbeteren.
 - c. Auto's die het eigen terrein van het park verlaten, geven soms geen voorrang aan fietsers op de route Meentweg – Oud Huizerweg. We raden daarom aan om duidelijker aan te geven dat hier sprake is van een uitrit en dat voorrang verleend moet worden aan kruisend fietsverkeer.

5. De verkeersveiligheid op het kruispunt Flevolaan-Naarderstraat is door een recente reconstructie verbeterd. Het blijft echter een potentieel gevaarlijk kruispunt door het tweerichtingsfietspad dat direct langs de rijbaan ligt en niet goed te overzien is vanuit de Flevolaan. Het uitzichtprobleem kan verbeterd worden door verwijdering van zichtbelemmerend groen (in overleg met bewoners). Voor een meer structurele oplossing is tevens extra ruimte nodig tussen het fietspad en de rijbaan. Dit is echter alleen mogelijk als grond aangekocht wordt.

Vestiging Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0570) 666 222
F +31 (0570) 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

www.goudappel.nl
goudappel@goudappel.nl