

Notitie / Memo

HaskoningDHV Nederland B.V.
Mobility & Infrastructure

Aan: Jan des Bouvrie Monumenten B.V.
Van: XB
Datum: 29 november 2023
Kopie: [Click to enter "CopyTo"](#)
Ons kenmerk: BH8143-RHD-XX-XX-ME-X-1
Classificatie: Projectgerelateerd
Gecontroleerd door DO

Onderwerp: Verkeersonderzoek Huizerstraatweg 109 Naarden

1 Introductie

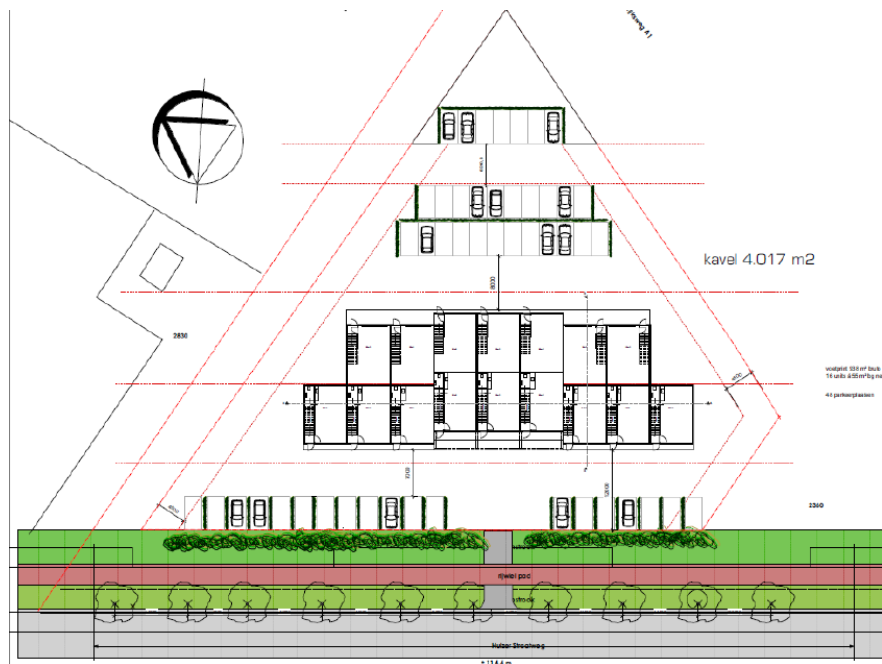
Het initiatief betreft de realisatie van een bedrijfsverzamelgebouw met 16 units (begane grond werkplaats, 1^e verdieping kantoorruimte), bedoeld voor bijvoorbeeld ZZP'ers, aan de Huizerstraatweg 109 te Naarden. Het betreft een bebouwd oppervlak max. 935 m² en een bruto vloeroppervlak max. 1.870 m².

Bij een bedrijfsverzamelgebouw (hoofdgroep werken) gaat het volgens CROW-normen¹ om een mix van kantoren (zonder baliefunctie) en bedrijven.



Figuur 1 luchtfoto van de locatie

¹ CROW-publicatie: Toekomstbestendig parkeren; van parkeerkencijfers naar parkeernormen' (publicatie 381)



Figuur 2 Voorlopig ontwerp (bovenaanzicht)

2 Toetsingskader

Parkeernormen

Parkeernormen geven het aantal parkeerplaatsen per eenheid van bestemmingstype aan dat niet mag worden over- of onderschreden. De gemeenteraad van Gooise Meren heeft op 18 juli 2023 het Uitgangspunten en werkwijze parkeereis vastgesteld. Hierbij kiest de gemeente Gooise Meren met betrekking tot de gemeentelijke parkeernormering voor een exacte overname van de meest recente parkeercijfers van CROW (publicatie 381, dec. 2018).

Verkeersgeneratie

Met de kencijfers verkeersgeneratie van het CROW (publicatie 381, dec. 2018) kan een inschatting gemaakt worden van de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer die gegenereerd wordt als gevolg van een nieuwe ontwikkeling. Bij het gebruik van de kencijfers moet rekening worden gehouden met de bereikbaarheidskenmerken van de locatie.

3 Parkeren

Om de parkeerbehoefte te bepalen is wordt er onderscheid gemaakt tussen centrum, schil/overloopegebied, rest bebouwde kom en buitengebied (tabel 1). In het centrum zijn de parkeercijfers het laagst en naarmate men verder van het centrum komt, worden de parkeercijfers hoger.

Omschrijving zone	Naam zone
centrum Bussum (betaald parkeren)	Centrum Bussum
schil rond centrum Bussum (gereguleerd parkeren)	Schil Bussum, stationsgebied Naarden –
stationsgebied Naarden – Bussum (gereguleerd parkeren)	Bussum, Vesting Muiden
Vesting Muiden (betaald en gereguleerd parkeren)	
rest bebouwde kom	Rest bebouwde kom, Vesting Naarden
Vesting Naarden	
gebied buiten bebouwde kom	Gebied buiten bebouwde kom

Tabel 1 Gebiedsindeling parkeernormen (gemeente Gooise Meren, 2023)

De gemeentelijke parkeernormen zijn gebaseerd op de parkeerkencijfers zoals opgesteld door het CROW (publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren'). Volgens de definities van het CROW heeft de gemeente Gooise Meren stedelijkheidsgraad 3. Het betreft daarmee een matig stedelijk gebied. Het plangebied ligt in de 'rest van de bebouwde kom' van Naarden.

	Centrum Bussum	Schil Bussum stationsgebied Naarden - Bussum Vesting Muiden	Rest bebouwde kom Vesting Naarden	Gebied buiten bebouwde kom	Eenheid
Kantoor (zonder baliefunctie)	1,5	1,9	2,0	2,5	100 m ² BVO
Commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)	2,0	2,3	2,8	3,5	100 m ² BVO
Bedrijf arbeidsintensief/ bezoekersextensief (industrie, laboratorium, werkplaats)	1,6	1,9	2,3	2,3	100 m ² BVO
Bedrijf arbeidsextensief/ bezoekersextensief (loods, opslag, transportbedrijf)	0,6	0,8	1,0	1,0	100 m ² BVO
Bedrijfsverzamelgebouw	1,2	1,5	1,8	1,9	100 m ² BVO

Tabel 2 Parkeernormen werken (gemeente Gooise Meren, 2023)

Op basis van de classificatie 'Rest bebouwde kom' bedraagt de parkeernorm voor het rest bebouwde kom 1,8 pp per 100 m² bedrijfsvloeroppervlakte (tabel 3). Het plan betreft een bruto vloeroppervlak max. 1.870 m². De parkeernorm is dan ook 34 parkeerplaatsen. Het planvoornemen voorziet in 48 parkeerplaatsen, waarmee ruimschoots aan de parkeernorm wordt voldaan.

4 Verkeersgeneratie

Verkeersgeneratie bedrijfsverzamelgebouw

Om de verkeersgeneratie te bepalen van het bedrijfsverzamelgebouw is gebruik gemaakt van de CROW-kencijfers. Op basis van de bovengenoemde uitgangspunten, 'rest bebouwde kom' en 'matig stedelijk' gebied, bedraagt het gemiddeld aantal verkeersbewegingen per 100 m² bedrijfsvloeroppervlakte per etmaal 7,35 (tabel 3).

	Verkeersgeneratie (per 100 m ² bvo)							
	Centrum		Schil centrum		Rest bebouwde kom		Buitengebied	
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.
Zeer sterk stedelijk	3,2	4,9	4,0	5,7	4,6	6,4	7,0	8,7
Sterk stedelijk	3,8	5,5	4,8	6,5	5,5	7,3	7,0	8,7
Matig stedelijk	4,4	6,2	5,6	7,4	6,5	8,2	7,0	8,7
Weinig stedelijk	4,8	6,5	6,1	7,9	7,0	8,7	7,0	8,7
Niet stedelijk	4,8	6,5	6,1	7,9	7,0	8,7	7,0	8,7
<i>Opmerking</i> Gelijkwaardige mix van kantoren (zonder baliefunctie), arbeidsextensieve en arbeidsintensieve bedrijven								

Tabel 3 Verkeersgeneratie per unit bedrijfsverzamelgebouw per weekdag (CROW)

Het plan betreft een bruto vloeroppervlak max. 1.870 m². De realisatie van het bedrijvenverzamelgebouw zorgt voor 138 nieuwe verkeersbewegingen per weekdag. Een weekdag kan worden omgerekend naar werkdag door de kencijfers te vermenigvuldigen met 1,33. De verkeersgeneratie is dan 184 motorvoertuigen per werkdag. Dit is inclusief vrachtwagens.

Het percentage vrachtverkeer is benodigd om de stikstofberekeningen uit te voeren. Er zijn geen geschikte CROW-kencijfers om het aandeel vrachtverkeer voor een bedrijfsverzamelgebouw te bepalen. Op dit moment rijdt er ongeveer 3% vrachtverkeer over de Huizerstraatweg ter hoogte van het projectgebied². Dit verkeer is vooral bestemd voor Givaudan. Dit is een bedrijf waar veel vrachtverkeer naartoe gaat.

In het beoogde bedrijfsverzamelgebouw komen vooral kleinschalige bedrijven. Dit is ook vastgelegd in het bestemmingsplan, waarbij de Staat van bedrijfsactiviteiten aangeeft welk type bedrijfsactiviteiten zijn toegestaan. Het aandeel vrachtverkeer is hierdoor naar verwachting zeer laag, uitgangspunt circa 2% van de totale verkeersgeneratie als gevolg van dit initiatief. Dit percentage komt bijvoorbeeld overeen met een bedrijfsverzamelgebouw in Lankforst, Nijmegen³.

Vergelijking met verkeersgeneratie kantoorvilla (huidig maximaal-planologisch)

In de huidige situatie ligt er al een bestemming op het plangebied. Dit betreft een kantoor met baliefunctie met een BVO van 1.640 m². Dit gebouw is echter niet gebouwd. Indien dit kantoor wordt gebouwd binnen het bestemmingsplan dan zou dit kantoor ook verkeer generen.

² Verkeerstelling Huizerstraatweg Naarden, 13 april 2023, Meetel (bijlage bij bestemmingsplan BOR-gronden, Naarden)

³ Stikstofrapport bestemmingsplan Dukenburg, 17-08-2021, gemeente Nijmegen

	Verkeersgeneratie(per 100 m ² bvo)							
	Centrum		Schil centrum		Rest bebouwde kom		Buitengebied	
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.
Zeer sterk stedelijk	4,2	6,6	5,1	7,5	6,5	8,8	15,4	17,7
Sterk stedelijk	6,3	8,6	7,5	9,9	9,4	11,8	15,4	17,7
Matig stedelijk	8,4	10,8	10,0	12,4	12,4	14,8	15,4	17,7
Weinig stedelijk	10,5	12,9	12,5	14,8	15,4	17,7	15,4	17,7
Niet stedelijk	10,5	12,9	12,5	14,8	15,4	17,7	15,4	17,7
<i>Opmerking</i> Aandeel bezoekers: 50%								

Tabel 4 Verkeersgeneratie per unit kantoor met baliefunctie per weekdag (CROW)

Op basis van de bovengenoemde uitgangspunten, 'rest bebouwde kom' en 'matig stedelijk' gebied, bedraagt het gemiddeld aantal verkeersbewegingen per 100 m² bedrijfsvloeroppervlakte per etmaal 13,6 (tabel 4) voor het toegestane kantoor. De realisatie van het kantoor zorgt voor 223 nieuwe verkeersbewegingen per weekdag. Een weekdag kan worden omgerekend naar werkdag door de kencijfers te vermenigvuldigen met 1,33. De verkeersgeneratie is dan 297 motorvoertuigen per werkdag. Dit is inclusief vrachtwagens.

Het nu beoogde bedrijfsverzamelgebouw heeft een verwachte verkeersgeneratie van 184 motorvoertuigbewegingen per werkdag, 113 motorvoertuigbewegingen minder dan bij de reeds mogelijke kantoorvilla het geval zou zijn. De feitelijke verkeersgeneratie neemt uiteraard wel toe.

Feitelijke toename verkeersgeneratie vanwege beoogd bedrijfsverzamelgebouw

In april 2023 zijn er tellingen uitgevoerd op de Huizerstraatweg ter hoogte van het plangebied. Hieruit blijkt dat er op de Huizerstraatweg op etmaal basis zo'n 3.721 motorvoertuigbewegingen zijn. Een feitelijke toename van 184 motorvoertuigbewegingen als gevolg van dit initiatief betreft een toename van 5% extra verkeer. Deze toename is beperkt en levert geen knelpunten betreft doorstroming of leefbaarheid.

5 Verkeersveiligheid

Dit plan leidt tot een beperkte verkeerstoename aan de Huizerstraatweg. Desondanks is het van groot belang om de verkeersveiligheid in ogenschouw te nemen bij de uitwerking van dit plan.

De Huizerstraatweg kan worden getypeerd als een gebiedsontsluitingsweg, bestaande uit twee rijstroken. De weg ligt binnen de bebouwde kom en heeft een snelheidsregime van 50 km/uur. Er ligt een tweerichtingsfietspad aan zuidzijde van de weg.

Verkeer van en naar het te realiseren bedrijfsverzamelgebouw zal bij het betreden van het terrein het fietspad langs de Huizerstraatweg kruisen. Dit kan op een veilige manier, enerzijds doordat het fietspad vrij ligt van zowel de perceelafschieding als de Huizerstraatweg. Daardoor kunnen (vracht)auto's eenvoudig stoppen voordat zij het fietspad kruisen en is er voldoende overzicht om fietsers te kunnen waarnemen. Bij een rijnsnelheid van 50 km/uur op de doorgaande weg en zicht op een afstand van 5 meter vanaf de kant van de rijbaan, moet ter plaatse van een aansluiting (in theorie) rekening worden gehouden met een zichtafstand van ten minste circa 60 meter.

Anderzijds is er op het terrein voldoende ruimte om te keren, zowel voor auto's als voor vrachtauto's. Dit betekent dat voertuigen altijd met de neus naar voren het terrein kunnen betreden en verlaten en zodoende voldoende overzicht hebben om (fiets)verkeer vanaf de Huizerstraatweg tijdig waar te kunnen nemen.

Wel wordt geadviseerd om bebording op het terrein te plaatsen om bestuurders te attenderen dat fietsers van beide richtingen komen. Daarnaast moet het groen worden onderhouden waardoor het zicht op de auto's en fietsers voldoende blijft.

6 Conclusie

Uit bovenstaand onderzoek zijn de volgende conclusies af te leiden.

De parkeerbehoefte van het voorliggend plan is 34 parkeerplaatsen. Het voornemen voorziet in maximaal 48 parkeerplaatsen. De parkeerbehoefte wordt daarmee ruimschoots opgevangen op eigen terrein.

Het voorliggende plan leidt tot een verwachte verkeersgeneratie van 184 motorvoertuigenbewegingen per werkdag. Dit zijn 113 motorvoertuigbewegingen minder vergeleken met de huidige maximaal-planologische situatie (kantoorvilla). Het voornemen leidt feitelijk tot circa 5% extra verkeer op de Huizerstraatweg (de voorgenomen ontwikkeling van de BOR-gronden niet meegenomen). Deze toename is beperkt en levert geen knelpunten betreft doorstroming of leefbaarheid.

Er is voldoende zicht op de fietsers langs de Huizerstraatweg. Daarnaast zijn er voldoende mogelijkheden om te keren op het terrein. Om de verkeersveiligheid te vergroten wordt geadviseerd om bebording aan te brengen en het groen te onderhouden.