Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Opdrachtgever	VOF Rozenbuurt
Datum	01 juli 2021
Onderwerp	Beantwoording second opinion ontwikkeling Rozenbuurt
Kenmerk	009228.20210701.N2.01
Pagina	1/8

Inleiding

Op verzoek van VOF Rozenbuurt heeft Goudappel BV onderzoek verricht naar de verkeerskundige effecten als gevolg van de geplande ontwikkeling 'de Rozenbuurt' gelegen aan de Oostergouw in Zwaag (gemeente Hoorn). Dit heeft geleid tot de rapportage: Verkeerskundige analyse woningbouw Rozenbuurt Hoorn kenmerk: 006671.20200506.R1.03 d.d. 16 juli 2020. DAS Rechtsbijstand heeft in de zienswijzeprocedure een second opinion laten uitvoeren op het verkeerskundig onderzoek van Goudappel. VOF De Rozenbuurt heeft Goudappel gevraagd te reageren op de second opinion. De beantwoording is gebaseerd op de analyse zoals beschreven in bovengenoemde rapportage.

Inhoudelijke reactie

Onderstaand is de inhoudelijke reactie weergegeven. De vraag/zienswijze is in *cursief* gepresenteerd, waaronder de reactie volgt.

DAS Rechtsbijstand: Aanvullende zienswijze/Contra Verkeers- en parkeeronderzoek Rozenbuurt, Hoorn

1. *Check verkeersgeneratie*
   Geconcludeerd kan worden dat Goudappel Adviseurs is uitgegaan van de juiste uitgangspunten. Deze verkeerskundige analyse gaat in eerste instantie uit van een woningbouwprogramma van 417 woningen. De berekening van de daarmee samenhangende verkeersgeneratie komt voor een gemiddelde weekdag uit op 2325 mvt/etm. De wijze waarop Goudappel vervolgens de verkeersgeneratie raamt voor het maximaal mogelijke woningbouwprogramma van 450 woningen is echter discutabel. Een indicatie van de bandbreedte in de ramingen is te verkrijgen door twee extremen door te rekenen, nl. waarbij het verschil tussen 417 en 450 woningen volledig wordt ingevuld met vrijstaande grondgebonden woningen (met de hoogste verkeersgeneratie per woning), danwel met woningen in de sociale huur (laagste verkeersgeneratie). In combinatie met de berekende 2325 mvt/etm wordt dan een bandbreedte berekend van 2443,6 tot 2595,4 mvt/etm. Dat is derhalve iets lager dan

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Nederland

Postbus 161
7400 AD Deventer
Nederland

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32

de waarde waarvan Goudappel is uitgegaan (3000 mvt/etm). Qua orde van grootte is dit een beperkt verschil, dat nauwelijks van invloed zal zijn op de door Goudappel uitgevoerde intensiteitsberekeningen voor wegvakken en kruispunten.

Reactie Goudappel
Een berekening van de verkeersgeneratie met behulp van de CROW kencijfers kan aan de hand van verschillende uitgangspunten uitgevoerd worden. Goudappel heeft ervoor gekozen om bij de maximale invulling van het woningbouwprogramma uit te gaan van een gemiddeld kencijfer voor de verschillende woningtypen, wat naar verwachting het meeste aansluit bij de praktijk. Het is immers niet reëel te verwachten dat het verschil tussen het bouwplan en het maximaal mogelijke programma alleen wordt ingevuld met vrijstaande woningen (daar is de ruimte ook niet voor beschikbaar). Daarnaast is, zoals in de second opinion wordt geconcludeerd, de analyse uitgevoerd met een hogere verkeersgeneratie.

Overigens staat in de inleiding van CROW publicatie 381 (Toekomstbestendig parkeren) te lezen: '*Een met de kencijfers berekende waarde voor de verkeersgeneratie zal nooit (exact) overeenkomen met de werkelijkheid. Dit is ook niet noodzakelijk. De kencijfers zijn ontwikkeld als hulpmiddel voor specialisten bij het opstellen of uitvoeren van ruimtelijke plannen, de ruimtelijke ontwikkeling van een gebied of de realisatie van een voorziening op een bepaalde locatie. Omdat het om een hulpmiddel gaat, mag van de gepresenteerde waarden worden afgeweken*'

2. *Verkeersafwikkeling kruispunten*
   De stelling van Goudappel dat de planontwikkeling op de situatie bij deze kruispunten geen invloed heeft is niet juist. Door de planontwikkeling nemen de verkeersintensiteiten op deze kruispunten toe; de nu al onvoldoende afwikkelingskwaliteit wordt daardoor verslechterd.

Reactie Goudappel
De kwaliteit van de verkeersafwikkeling is beoordeeld met behulp van het gemeentelijke verkeersmodel. Het verkeersmodel kent een basisjaar en een toekomstig prognosejaar 2030. In dit prognosejaar is rekening gehouden met autonome verkeersgroei als gevolg van reeds vastgestelde geplande ontwikkeling en landelijke economische groei (door het Rijk vastgestelde scenario's). De verkeersgeneratie (totale hoeveelheid aankomend en vertrekkend verkeer als gevolg van de geplande ontwikkeling) is in het prognosejaar hieraan toegevoegd als een planvariant. Vervolgens is met gangbare verkeerskundige tools de kwaliteit van de verkeersafwikkeling op het kruispunt geanalyseerd.

Goudappel stelt in de rapportage niet dat de planontwikkeling geen invloed heeft op de kwaliteit van de verkeersafwikkeling op de kruispunten, maar dat het planeffect op de kruispunten beperkt is. Deze conclusie wordt bijvoorbeeld getrokken uit een analyse van de

cyclustijd op het kruispunt tussen de Dorpsstraat en Oostergouw, waarin het verschil tussen de referentiesituatie 2030 en de plansituatie 2030 is beoordeeld. Hetzelfde geldt voor de rotonde tussen de Oostergouw en Blokmergouw. Op beide kruispunten is het verschil tussen de referentiesituatie en de planvariant beperkt.

3. *Goudappel stelt voor het kruispunt Oostergouw/ De Oude Veiling/ planlocatie een verkleining voor, om daarmee een verkeersveiliger situatie te creëren. Het is de vraag of dat afdoende is. Door de planontwikkeling wordt de verkeersafwikkeling op dit kruispunt complexer. De verkeersveiligheid, en de bereikbaarheid van de planlocatie, zijn waarschijnlijk beter gediend met een regulering van dit kruispunt.*

   Opvallend is dat Goudappel in zijn beschouwingen niet de mogelijke ontwikkelingen op het bedrijventerrein De Oude Veiling betrekt. Een verkenning van mogelijke ontwikkelingen, en de daarmee samenhangende effecten op de verkeersintensiteit op deze westelijke tak van het kruispunt is zeker gewenst.

Reactie Goudappel
Op basis van de analyse naar de kwaliteit van de verkeersafwikkeling is geconcludeerd dat het kruispunt Oostergouw – Oude Veiling in de toekomstige situatie het verkeer goed kan afwikkelen, maar dat de verkeersveiligheid verhoogd wordt door de voorgestelde maatregelen. Regulering van het kruispunt is niet noodzakelijk.

In de rapportage over de verkeerskundige effecten als gevolg van De Rozenbuurt staat: In het ochtendspitsuur is de verliestijd op alle richtingen in alle scenario's zeer beperkt; 6 tot maximaal 8 seconden op De Oude Veiling in de autonome en plansituatie. Tot circa 40 seconden is sprake van een goede kwaliteit van de verkeersafwikkeling. Verkeer kan eenvoudig het kruispunt oprijden en van een wachtend voertuig is nagenoeg geen sprake. Als gevolg van de planontwikkeling neemt de verliestijd (zeer) beperkt toe. Ook in de avondspits is sprake van een goede verkeersafwikkeling.

De verliestijd neemt in het avondspitsuur, als gevolg van de ontwikkeling, het meeste toe op De Oude Veiling, van 21 tot 34 seconden. Dit is een logische toename, omdat in het avondspitsuur vooral sprake is van aankomend verkeer naar De Rozenbuurt dat zich bevind op de Oostergouw. Het bedrijventerrein loopt leeg en vertrekkend verkeer vanaf De Oude Veiling dient voorrang hieraan te verlenen. Een verdere toename van de verkeersgeneratie leidt tot een verslechtering van de kwaliteit van de verkeersafwikkeling op De Oude Veiling. De verliestijden blijven binnen acceptabele waarden. Op basis van de verliestijden is geconcludeerd dat de restcapaciteit op basis van de huidige vormgeving in het avondspitsuur relatief beperkt is.

In de huidige situatie is het kruispunt voorzien van een rechtsaf voorsorteerstrook richting De Oude Veiling. Deze worden in het huidige verkeersbeeld niet meer toegepast, omdat deze onveilig zijn. Het risico op afdekongevallen is hierdoor groot. Om de verkeersveiligheid in de toekomst, door het drukker worden van het kruispunt, te vergroten wordt, bij behoudt van de vormgeving als voorrangskruispunt, geadviseerd het kruispunt te verkleinen. Voorgesteld wordt om de rechtsaf voorsorteerstrook op de Oostergouw naar De Oude Veiling te verwijderen. Dit verhoogt de verkeersveiligheid en heeft geen effect op de kwaliteit van de verkeersafwikkeling. De linksaf voorsorteerstroken richting De Oude Veiling en het plangebied dragen bij aan de doorstroming op de hoofdrijbaan in geval van een afslaand voertuig. Geadviseerd wordt deze te handhaven.

4. *Zowel op de Oostergouw als op de Dorpsstraat benaderen de gepronosticeerde verkeersintensiteiten na ontwikkeling van de Rozenbuurt kritische waarden, die de sociale interactie in gevaar brengen.*

   Voor de Oostergouw wordt een verkeersintensiteit geraamd van 14.700 mvt/etm, een toename van 1600 mvt/etm als gevolg van de ontwikkeling van de Rozenbuurt. Daarmee wordt de kritische grens, die is gesteld op <15.000, benaderd.

Reactie Goudappel
De maximaal wenselijke verkeersintensiteiten zijn in beeld gebracht met de Wegenscan, een tool ontwikkeld door Goudappel waarmee op basis van de huidige weginrichting een indruk kan worden verkregen van de maximaal wenselijke verkeersintensiteit conform Duurzaam Veilig. Inclusief planontwikkeling neemt de verkeersintensiteit op de Oostergouw met circa 1.600 mvt/etmaal toe naar circa 14.700 mvt/etmaal in 2030 (met autonome groei en mogelijke andere ontwikkelingen), gebaseerd op een te hoge verkeersintensiteit in het basisjaar van het verkeersmodel. Een hogere verkeersintensiteit, die uiterst onwaarschijnlijk is, zal niet direct leiden tot verkeerskundige knelpunten. Mogelijk kan hierdoor enige hinder worden ervaren. De grens is geen harde bovengrens, maar een indicatieve waarde, die ook na realisatie van het plan in prognosejaar 2030 niet wordt overschreden,

5. *Goudappel vergelijkt de toename van de verkeersintensiteiten door het bouwplan Rozenbuurt met de prognoses van het verkeermodel Hoorn voor 2030 (resp. 5500 mvt/etm ten westen van de Oostergouw en 5400 mvt/etm ten oosten van de Oostergouw), en concludeert dat met de toename van 200 resp. 100 mvt/etm de kritische waarde nog niet wordt bereikt. Uit verkeerstellingen van de gemeente blijkt echter dat zowel ten westen van de Oostergouw (6500 mvt/etm in 2010, en sindsdien naar verwachting zeker niet afgenomen) als ten oosten van de Oostergouw (5650 mvt/etm in 2018) de huidige verkeersintensiteiten reeds ruim boven door het verkeersmodel voor 2030 verwachte verkeersintensiteiten liggen. Zeker op de Dorpsstraat zal elke toename van de verkeersintensiteit leiden tot een verslechtering van de verkeerssituatie.*

Reactie Goudappel
Ten opzichte van de autonome verkeersintensiteiten (prognosejaar 2030, inclusief vastgestelde ontwikkelingen, maar zonder plan Rozenbuurt) op de Dorpsstraat neemt de verkeersintensiteit als gevolg van het plan met 2 tot 4% toe (zie ook pagina 11 van de verkeersrapportage). In absolute aantallen is een toename van 100 tot 200 motorvoertuigen (mvt) per etmaal te verwachten als gevolg van het plan. Dit betreft verkeerskundig gezien een zeer beperkte toename, die overeenkomt met de fluctuatie van de verkeersintensiteit over de dagen van de week en de maanden van het jaar. Een dergelijke toename is niet waarneembaar en gaat op in het reguliere verkeersbeeld.

6. *Wanneer de hiervoor beschreven input (aantal woningen per type, parkeernormen, aanwezigheidspercentages), die afgezien van de geconstateerde telfout parallel loopt met de input in het stedenbouwkundig ontwerp, wordt doorgerekend, ontstaat de volgende parkeerbalans (tabel 4).*

   Daaruit blijkt dat ook in de doorrekening in de parkeerbalans in het stedenbouwkundig ontwerp kennelijk een fout in de berekening is geslopen. Helaas is de detailberekening niet in de parkeerbalans in het stedenbouwkundig ontwerp opgenomen, waardoor niet is te achterhalen waardoor dit verschil is van ruim 30 parkeerplaatsen is ontstaan.

Reactie GEO Architecten
De second opinion is met betrekking tot de parkeerbalans helemaal correct. Zelfde normen en aantallen zijn gehanteerd. Er zat toentertijd inderdaad een doorrekenfout in onze rekensheet. Dit is ook al gecommuniceerd met de VOF en is opgenomen in het aangepaste Stedenbouwkundig Plan en de verbeelding (zie bijlage 1 voor de nieuwe doorrekening).

7. *De gehele wijk wordt 'opgehangen' aan één ontsluiting voor autoverkeer. Daarnaast kan de langzaam verkeersroute langs de kerk aan de noordkant worden gebruikt als calamiteiten route. Dat lijkt, m.n. aan de zuidkant van het gebied een wat kwetsbare situatie. Op zijn minst zou een tweede calamiteitenroute aan de zuid(-west)kant moeten worden overwogen. Dat vraagt dan wel om een langzaam-verkeersbrug die de belasting van incidenteel calamiteitenverkeer kan opvangen.*
   Wanneer aan de zuidkant een tweede permanente ontsluiting voor autoverkeer zou worden gerealiseerd zou dit mogelijk zelfs een (beperkte) afname van de stijgende verkeersintensiteiten aan de noordkant (Dorpsstraat) kunnen bewerkstelligen. Een doorrekening van deze variant met behulp van het verkeersmodel van de gemeente Hoorn zou daarin inzicht kunnen verschaffen.

Reactie Goudappel
De Rozenbuurt wordt ontsloten via de bestaande inrit op de Oostergouw. De Kerkelaan dient als langzaam verkeersontsluiting. Er komt geen directe verbinding voor autoverkeer. De Kerkelaan dient wel als calamiteitenontsluiting. In geval van een calamiteit waarbij de ingang aan de Oostergouw is gestremd, kunnen de hulpdiensten de Rozenbuurt via de Kerkelaan bereiken. Er zal een voorziening komen in de vorm van een wegklapbare paal die alleen door de hulpdiensten kan worden bediend. Auto's kunnen niet via deze weg rijden. De exacte ligging van deze ontsluitingen wordt nog nader uitgewerkt.

Een extra ontsluitingsmogelijkheid aan de zuidzijde zal ons inziens niet (direct) leiden tot een afname van de verkeersintensiteit op de Dorpsstraat, maar enkel op een incidenteel moment bij een calamiteit.

De locatie van de calamiteitenroute is zorgvuldig gekozen. Deze was eerder gepland als aansluiting bij de Dibbitstraat, maar dit was onwenselijk voor de bewoners van de Dibbitstraat en liet de huidige situatie dat ook niet gegarandeerd toe i.v.m. een zeer smal bestaand wegprofiel. Vervolgens is gekozen de calamiteitenroute op de huidige positie te leggen. De overige suggesties worden ter kennisgeving aangenomen.

Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Bijlage 1 - Parkeerberekening

Parkeerbalans Rozenbuurt (Landje van Balk)

17-5-2021 Model rijwoningen beukmaat 5400, vergrote hulzen beukmaat 5700

Uitgangspunten

Mate van stedelijkheid	Rest bebouwde kom
Autobezit	0,9 of meer
Parkeerdruk in de buurt	50 - 84%
Keuze m.b.t. parkeernorm	Midden

Totale balans plan ten opzichte van parkeernormen **0**

Benodigd volgens parkeernormennota

Grondgebonden		Aantal	P-norm		Benodigd	Beschrijving
Vrijstaand			40	2,1	84	Koop, vrijstaand
2^1 kap			50	2,0	100	Koop, 2^1 kap
Vergrote woningen			8	1,8	14,4	Koop, tussen/hoek
Rijwoning hoek			6	1,8	10,8	Koop, tussen/hoek
Rijwoning			35	1,8	63	Koop, tussen/hoek
Hofwoningen	22 in parkeerkoffer		18	1,8	32,4	Koop, tussen/hoek
Rug aan rug-woning			10	1,8	18	Koop, tussen/hoek
Totaal grondgebonden			167		322,6	

Appartementen		Aantal	P-norm		Benodigd	Beschrijving
Blok 1		38,4	5	1,7	8,5	Huur, etage duur
			22	1,3	28,6	Huur, etage midden
			1	1,3	1,3	Huur, sociale huur
Blok 2		38,4	5	1,7	8,5	Huur, etage duur
			22	1,3	28,6	Huur, etage midden
			1	1,3	1,3	Huur, sociale huur
Blok 3		92,3	9	1,3	11,7	Huur, etage midden
			62	1,3	80,6	Huur, sociale huur
Blok 4		38,4	5	1,7	8,5	Huur, etage duur
			22	1,3	28,6	Huur, etage midden
			1	1,3	1,3	Huur, sociale huur
Blok 5		61,1	46	1,3	59,8	Huur, sociale huur
			1	1,3	1,3	Huur, etage midden
Blok 6		87,4	0	1,7	0,0	Koop, etage midden
			46	1,9	87,4	Koop, etage duur
Totaal appartementen			248		356,0	
Totaal parkeren benodigd Westfriezen					140	Afgesproken
Totaal benodigd gehele plan			415		818,6	pp!

Grondgebonden		Aantal	P-norm		Benodigd	
Koop, vrijstaand		40	2,1	1,8	72	eigen terrein
	bezoekers			0,3	12	openbaar
Koop, 2^1 kap		50	2,0	1,7	85	eigen terrein
	bezoekers			0,3	15	openbaar
Koop, tussen/hoek		67	1,8	1,5	100,5	eigen terrein
	bezoekers			0,3	20,1	openbaar
Rug aan rug-woning		10	1,8	1,5	15	eigen terrein
	bezoekers			0,3	3	openbaar
Appartementen						
Huur, etage duur		15	1,7	1,4	21,0	openbaar
	bezoekers			0,3	4,5	openbaar
Huur, etage midden		76	1,3	1,0	76,0	openbaar
	bezoekers			0,3	22,8	openbaar
Huur, sociale huur		111	1,3	1,0	111,0	openbaar
	bezoekers			0,3	33,3	openbaar
Koop, etage duur		46	1,9	1,6	73,6	openbaar
	bezoekers			0,3	13,8	openbaar
Koop, etage midden		0	1,7	1,4	0,0	openbaar
	bezoekers			0,3	0,0	openbaar
Totaal woningen bewoners					554,1	
Totaal woningen bezoekers					124,5	678,6
Totaal parkeren benodigd Westfriezen					140	openbaar
Totaal					818,6	
Bij dubbelgebruik benodigd					694	
Aanwezig in plan					694	
Tekort					0	

In huidige plan aanwezig

Locatie	Aantal	P-vakken	Aanwezig	P-nota*	Totaal volgens parkeernormennota
Parkeerkoffers Kerkstraat	4	16	64	1,0	64
Parkeerkoffer Hofstraat	1	22	22	1,0	22
Langsparkeren Hofstraat			9	1,0	9
Parklaan			198	1,0	198
Dubbele laan + buffer plekparkeren			142	1,0	142
Langsparkeren RAR woningen			4	1,0	4
totaal					439

Eigen erf	Woningen		
> Enkele oprit	0	0,8	0
> Lange oprit met garage	44	1,3	57,2
> Dubbele oprit met garage	46	1,8	82,8
> Dubbele oprit zonder garage	49	1,7	83,3
> Garage blok 6	32	1,0	32
totaal			255,3
Totaal aanwezig			694

*In de parkeernormennota zijn kencijfers gegeven voor parkeren op eigen terrein. Parkeerplaatsen op eigen terrein

Dubbele oprit met twee parkeerplaatsen naast elkaar zonder garage telt als 1,7 parkeerplaats
enkele oprit met één parkeerplaats telt in de kencijfers als 0,8 parkeerplaats
lange oprit met twee parkeerplaatsen na elkaar +garage telt in de kencijfers als 1,3 parkeerplaats
dubbele oprit met twee parkeerplaatsen naast elkaar + garage telt in de kencijfers als 1,8 parkeerplaats

Aanwezigheidspercentages		Werkdag Ochtend	Werkdag Middag	Werkdag Avond	Koop Avond	Werkdag Nacht	Zaterdag Middag	Zaterdag Avond	Zondag Middag
Parkeren eigen terrein	255	Geen dubbelgebruik mogelijk							
Woningen bewoners (parkeren openbaar)	299	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
Woningen bezoekers (parkeren openbaar)	125	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
Sportvoorziening Westfriezen (parkeren openbaar)	140	25%	25%	50%	50%	0%	100%	25%	100%
	819	452	465	694	651	554	649	654	692