

Opdrachtgever NU Projectontwikkeling B.V.
Datum 4 september 2022
Kenmerk 011232.20220904.N1.01
Pagina 1/8

Reactie op onderzoek BVA Verkeersadviezen (projectnummer 20032)

1 Context

NU Projectontwikkeling BV is voornemens aan de Julianalaan 68 en 70 in Kaag nieuwbouwwoningen te realiseren. Ter onderbouwing van de ontwikkeling was een verkeersonderzoek nodig. NU Projectontwikkeling BV had Goudappel BV gevraagd dit verkeersonderzoek aan te leveren. Tegen het ontwerp van het bestemmingsplan voor de ontwikkeling aan de Julianalaan in Kaag zijn zienswijzen ingediend (zie rapport BVA Verkeersadviezen met projectnummer 20032). Om deze reden heeft NU Projectontwikkeling BV Goudappel BV gevraagd een reactie op de zienswijzen aan te leveren.

In het volgende hoofdstuk zijn antwoorden geformuleerd als reactie op de ingediende zienswijze.

2 Reactie op zienswijze

1. 'Er is geen onderbouwing van gebruik van het gemiddelde kengetal.'

Reactie:

Voor de verkeersgeneratie is uitgegaan van het *gemiddelde* verkeersgeneratiekengetal van CROW. Dit is gedaan, omdat het autobezit in de gemeente Kaag en Braassem (stedelijkheidsgraad: weinig stedelijk) exact gelijk is aan het gemiddelde autobezit van alle Nederlandse gemeenten met stedelijkheidsgraad 'weinig stedelijk' (zie bijlage 1).

2. *'Onduidelijkheid over de hoogte van het kengetal'*

Reactie:

Dit is aangepast in het actuele rapport 'Verkeersonderzoek Julianalaan 68 – 70 Kaag' (d.d. 21 maart 2022).

3. *'Stedelijkheidsgraad weinig stedelijk lijkt minder geschikt'.*

Reactie:

De gemeente Kaag en Braassem heeft conform CBS de stedelijkheidsgraad 'weinig stedelijk'.

4. *'De indeling in 6 woningen midden en 4 woningen duur' is niet in overeenstemming met de regels zoals door de gemeente verwoord.'*

Reactie:

Dit is aangepast in het actuele rapport 'Verkeersonderzoek Julianalaan 68 – 70 Kaag' (d.d. 21 maart 2022).

5. *'Het is aannemelijk dat de verkeersgeneratie hoger ligt dan nu is berekend door de grote afhankelijkheid van de auto voor inwoners Kaag. Het rekenen met het maximale kengetal is dan ook noodzakelijk'*

Reactie:

Nee. Voor de verkeersgeneratie is uitgegaan van het *gemiddelde* verkeersgeneratiekengetal van CROW. Dit is gedaan, omdat het autobezit in Kaag en Braassem (stedelijkheidsgraad: weinig stedelijk) exact gelijk is aan het autobezit van alle Nederlandse gemeenten met stedelijkheidsgraad 'weinig stedelijk' (zie bijlage 1).

Bovendien moet gemeld worden dat de verkeersgeneratiekencijfers van CROW geen 'normen' zijn, maar algemene rekenregels. Locatie specifieke eigenschappen, zoals het kaartje van € 4,50 voor de pont voor bezoekers van woningen en de wachttijd voor de pont, zijn niet meegenomen in de CROW cijfers. Uit de uitgevoerde metingen komt naar voren, dat de CROW verkeersgeneratiekencijfers een overschatting geven voor Kaag.

Tijdens de meting op de pont blijkt dat in het drukste ochtendspitsuur 54 auto's richting Buitenkaag gegaan zijn. Op 239 woningen op het eiland Kaag komt dit neer op: $54/239 =$

0,23 motorvoertuigbewegingen per woning voor het drukste ochtendspitsuur in de vertrekrichting.

Nu bekijken we de verkeersgeneratiekencijfers van CROW publicatie 381 voor 'weinig stedelijk' gebied in de rest van de bebouwde kom (tabel 1). De werkdagcijfers worden verkregen door de weekdagcijfers te vermenigvuldigen met 1,11.

	weekdag		werkdag	
	min	max	min	max
koop, huis, vrijstaand	7,8	8,6	8,7	9,5
koop, huis, twee-onder-een-kap	7,4	8,2	8,2	9,1
koop, huis, tussen/hoek	7	7,8	7,8	8,7
koop, appartement, duur	7	7,8	7,8	8,7
koop, appartement, midden	5,6	6,4	6,2	7,1
koop, appartement, goedkoop	5,2	6	5,8	6,7
huur, huis, vrije sector	7	7,8	7,8	8,7
huur, huis, sociale huur	5,2	6	5,8	6,7
huur, appartement, duur	5,6	6,4	6,2	7,1
huur, appartement, midden/goedkoop	3,7	4,5	4,1	5,0

Tabel 1: Verkeersgeneratiekencijfers CROW

De vertaling naar drukste ochtend- en avondspitsuur is weergegeven in tabel 2.

	drukste ochtendspitsuur	vertrek	aankomst	drukste avondspitsuur	vertrek	aankomst
	8%	89%	11%	9%	20%	80%
koop, huis, vrijstaand	0,73	0,65	0,08	0,82	0,16	0,66
koop, huis, twee-onder-een-kap	0,69	0,62	0,08	0,78	0,16	0,62
koop, huis, tussen/hoek	0,66	0,58	0,07	0,74	0,15	0,59
koop, appartement, duur	0,66	0,58	0,07	0,74	0,15	0,59
koop, appartement, midden	0,53	0,47	0,06	0,60	0,12	0,48
koop, appartement, goedkoop	0,50	0,44	0,05	0,56	0,11	0,45
huur, huis, vrije sector	0,66	0,58	0,07	0,74	0,15	0,59
huur, huis, sociale huur	0,50	0,44	0,05	0,56	0,11	0,45
huur, appartement, duur	0,53	0,47	0,06	0,60	0,12	0,48
huur, appartement, midden/goedkoop	0,36	0,32	0,04	0,41	0,08	0,33

Tabel 2: Drukste ochtend- en avondspitsuur CROW

Het gemiddelde CROW verkeersgeneratiekencijfer uit publicatie 381 voor een duur koopappartement (weinig stedelijk, rest bebouwde kom) is: 7,4 motorvoertuigbewegingen per weekdagemaal. Voor een werkdag moet dit vermenigvuldigd worden met 1,11: 8,2 motorvoertuigbewegingen per werkdagetmaal.

Volgens CROW rekenregels uit publicatie 256 betekent dit het volgende voor het drukste ochtendspitsuur in de vertrekrichting:

- drukste ochtendspitsuur: $8,2 \times 8\% \times 89\% = \mathbf{0,58 \text{ motorvoertuigbewegingen per woning.}}$

Dit is aanzienlijk hoger dan gemeten is op de pont (richting Buitenkaag in het drukste ochtendspitsuur: 0,23 motorvoertuigbewegingen per woning).

Om die reden is het an sich niet vreemd om met het gemiddelde kencijfer te rekenen. Sterker: gebruik maken van de verkeersgeneratiekencijfers van CROW geeft een aanzienlijke overschatting weer van de verwachte verkeersdruk.

6. 'Er zijn bedenkingen te plaatsen bij het in september 2018 uitgevoerde onderzoek'.

Reactie: verkeerskundige metingen worden uitgevoerd gedurende maatgevende momenten in de week. Conform ASVV 2012¹ zijn de metingen uitgevoerd gedurende de ochtend- en avondspits om een goed beeld te krijgen van de verkeersintensiteiten en de verkeersdruk gedurende de drukste momenten in de week. Daarnaast zijn ook tellingen uitgevoerd tijdens een daluur om de verkeersintensiteiten afkomstig uit de ochtend- en avondspitsperioden te kunnen vergelijken met een "normale" situatie met lagere intensiteiten.

De tellingen zijn uitgevoerd in de maand september, en bijvoorbeeld niet gedurende de zomerperiode, aangezien metingen gedurende de zomermaanden (juni tot en met augustus) conform ASVV 2012 van landelijk kennisinstituut CROW niet representatief zijn door bewoners die op vakantie zijn en daardoor onder meer een beperkter woon- en werkverkeer veroorzaken. Representatieve gegevens worden verzameld tijdens momenten die een realistisch beeld geven van een gemiddelde situatie. In de maand september zijn in vergelijking met andere maanden hogere verkeersintensiteiten te verwachten door de

¹ ASVV 2012 'Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom', 13 december 2012

aanwezigheid van het woon- en werkverkeer. Daarnaast is in september vaak nog sprake van goed weer, waardoor er in deze nazomerperiode nog sprake is van recreatief verkeer.

Dit maakt de maand september juist de meest representatieve maand voor het uitvoeren van verkeerskundige tellingen voor een ontwikkellocatie op het Kaageiland.

7. *'Er is geen rekening gehouden met een autonome groei.'*

Reactie:

Kaag is een eiland. Er is daarom geen doorgaand verkeer vanuit andere gebieden waar ruimtelijke ontwikkelingen plaatsvinden. Er is zo goed mogelijk een inschatting gemaakt van de plannen op Kaag. Van overige autonome groei is daarom geen sprake.

8. *'In het onderzoek wordt alleen gekeken naar de restcapaciteit in de spitsperiode van 2 uur'*

Reactie:

Niet iedere nieuwe bewoner zal in het drukste spitsuur een rit maken. Het moment van vertrek en aankomst is afhankelijk van de uiteindelijke rit en ook afhankelijk van de drukte van de pont en op het overige regionale wegennet. Als men weet dat op een bepaald moment file of wachtrijen bij de pont ontstaan, dan zal men het reisgedrag aanpassen en eerder of later vertrekken. Om die reden is conform ASVV2021 gerekend met de 2-uurs periode (zie rapport 'Verkeersonderzoek Julianalaan 68 – 70 Kaag' d.d. 21 maart 2022).

Over het piekmoment het volgende: de restcapaciteit of een wachttijd is geen 'norm' of 'wet'. Op het wegennet is op andere locaties ook sprake van verliestijd. Een toename van verliestijd is voor de gemeente Kaag en Braassem geen reden om de geplande ontwikkelingen tegen te houden.

9. *De capaciteit is niet gecorrigeerd naar type voertuigen en grotere aantallen voetgangers en fietsers.*

Reactie:

Voetgangers en fietsers zijn geteld tijdens de metingen en vormen dus onderdeel van het onderzoek. Zoals eerder aangegeven zal het aantal voetgangers afnemen als gevolg van de verplaatsing van een deel van de activiteiten van Van Lent naar Amsterdam.

10. 'Vastgesteld is dat de wachtende voertuigen die tijdens de spits aan zijn komen rijden maar in de spits niet mee konden varen, niet zijn meegenomen bij bepalen van de restcapaciteit'

Reactie:

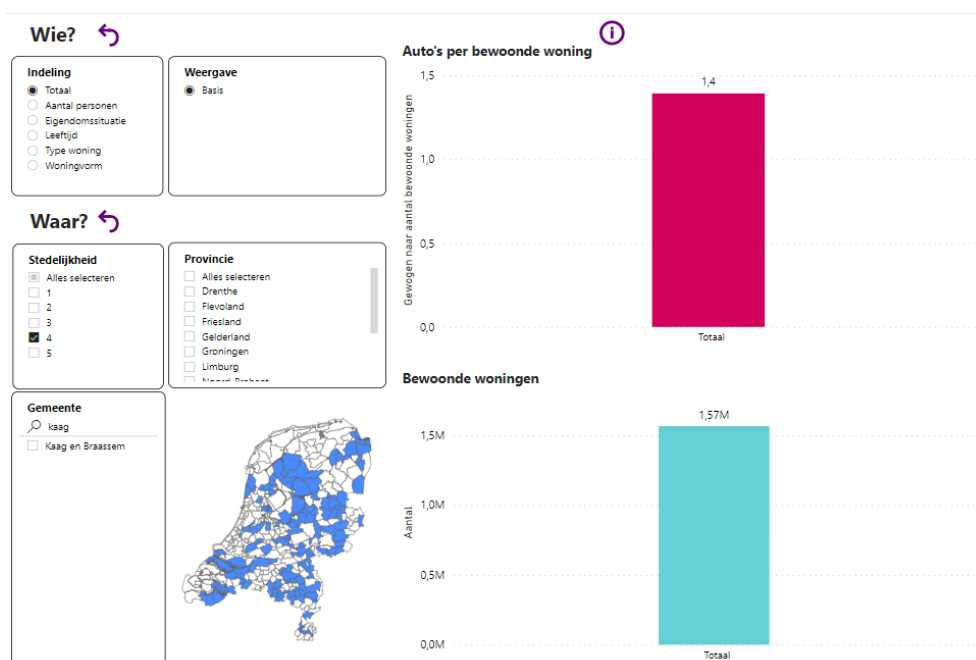
De restcapaciteit is bepaald op de pont. Geconstateerd is dat niet bij alle afvaarten 4 auto's zijn meegegaan. Wachtrijen komen ook elders voor op het wegennet, bij de kruispunten bijvoorbeeld.

11. Door de specifieke kenmerken van de straat en de verkeersstroom op het eiland had een verkenning van de toename van het aantal ontmoetingen tijdens de piekuren op zijn plaats geweest.

Reactie:

Voor de spitsuren is de informatie weergegeven in het rapport. De toets van de verkeersveilige capaciteit vindt plaats op etmaalniveau conform CROW richtlijnen.

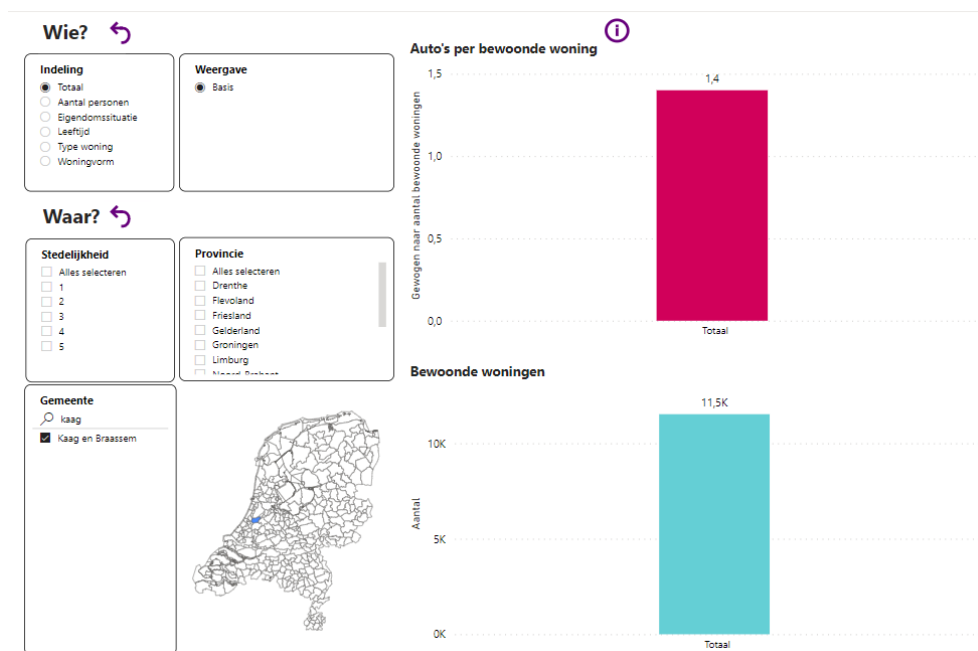
Bijlage 1



Figuur B1.1: Auto's per bewoonde woning gemeenten met stedelijkheidsgraad 'weinig stedelijk'

Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS



Figuur B1.2: Auto's per bewoonde woning gemeente Kaag en Braassem