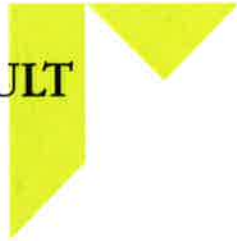


**μCONSULT**



## **Effecten op het verkeer op de Rading in Nieuw Loosdrecht van uitbreiding van de Boni en Avontuurfabriek**

Definitief

Datum juli 2014  
Kenmerk ZZ0175

*MuConsult B.V.*  
Postbus 2054  
3800 CB Amersfoort  
Telefoon 033 – 465 50 54  
Fax 033 – 461 40 21  
E-mail [INFO@MUCONSULT.NL](mailto:INFO@MUCONSULT.NL)  
Internet [WWW.MUCONSULT.NL](http://WWW.MUCONSULT.NL)

# Inhoudsopgave

<b>1. Inleiding</b>	<b>1</b>
1.1 Aanleiding en doel	1
1.2 Plangebied	1
1.3 Opbouw van dit rapport	2
<b>2. Verkeerseffecten</b>	<b>3</b>
2.1 Inleiding	3
2.2 Verkeersgeneratie door uitbreiding Boni	3
2.3 Verkeerseffect op de Rading door uitbreiding Boni	4
2.4 Verkeersgeneratie uitbreiding Avontuurfabriek	5
2.5 Verkeerseffect op de Rading door Avontuurfabriek	5
2.6 Effecten verkeersafwikkeling	6
<b>3. Conclusies en aanbevelingen</b>	<b>9</b>
3.1 Conclusies verkeerseffecten	9



### **Overige ontwikkelingen in het gebied**

De belangrijkste autonome ontwikkeling in de omgeving is het voornemen om de wijk Ter Sype te realiseren. Hier zijn maximaal 600 woningen voorzien, die op grond van de *verkeerskundige verkenning Ter Sype, BVA, 9 maart 2009*, een verkeersgeneratie van ca. 3.600 mvt/etmaal kennen. Omdat voor de ontwikkeling nog geen bestemmingsplan vigeert, wordt in de verkeersberekening voor de Avontuurfabriek geen rekening gehouden met de verkeersbelasting als gevolg van Ter Sype.

## **1.3 Opbouw van dit rapport**

In hoofdstuk 2 van dit rapport beschrijven we de verkeerseffecten van de uitbreiding van de Boni en van 3 ontwikkelingen van de Avontuurfabriek: de (vergunde) aanleg van de kartbaan en de beoogde uitbreiding in 2 fasen op het perceel Rading 154.

## 2. Verkeerseffecten

### 2.1 Inleiding

De combinatie van de uitbreiding van de Avontuurfabriek en de Boni aan de Industrierweg en de Rading te Wijdemeren heeft consequenties voor de verkeersgeneratie in het plangebied en de doorstroming op de aangrenzende wegen. Om te toetsen of de ontwikkelingen leidt tot verkeerskundige knelpunten is een verkeersgeneratie onderzoek uitgevoerd op basis van de CROW kentallen en het bestemmingsplan Avontuurfabriek.

Hierbij is gekeken naar de (theoretische) verkeersgeneratie van de nieuwe situatie met de uitbreiding van de Boni (paragraaf 2.2). Deze is gehouden tegen de huidige intensiteiten op de betrokken wegen (paragraaf 2.3). Vervolgens is gekeken naar de nieuwe situatie met de uitbreiding van zowel de Boni als van de Avontuurfabriek (paragraaf 2.4) en de gevolgen daarvan op de betrokken wegen (paragraaf 2.5). Op basis hiervan is een conclusie getrokken over de verkeersgeneratie van de voorzieningen in relatie tot de doorstroming op de betrokken wegen (paragraaf 2.6).

### 2.2 Verkeersgeneratie door uitbreiding Boni

Aan supermarkt Boni (Rading 146) is vergunning verleend voor uitbreiding van de winkel. De huidige BVO bedraagt 2.148 m<sup>2</sup>, na uitbreiding bedraagt het BVO 5.403 m<sup>2</sup>. De uitbreiding bedraagt 3.255 m<sup>2</sup>. Tabel 2.1 geeft een bandbreedte voor de verkeersgeneratie van de full service supermarkt in een weinig stedelijk gebied<sup>1</sup>, per 100 m<sup>2</sup> BVO. De Boni is gelegen aan de rand van de bebouwde kom.

**Tabel 2.1: Verkeersgeneratie fullservice supermarkt (laag en middellaag prijsniveau)**

verkeersgeneratie per 100 m <sup>2</sup> bvo	Centrum		Schil centrum		Rest bebouwde kom		Buitengebied		Aandeel bezoekers
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	99%
zeer sterk stedelijk	31,1	72,7	57,0	98,6	70,0	111,6	n.v.t.	n.v.t.	
sterk stedelijk	43,6	85,2	75,8	117,4	91,9	133,5	n.v.t.	n.v.t.	
matig stedelijk	43,9	85,4	76,2	117,8	92,3	133,9	n.v.t.	n.v.t.	
weinig stedelijk	53,0	94,6	89,9	131,5	108,4	149,9	n.v.t.	n.v.t.	
niet stedelijk	56,2	97,8	94,7	136,3	113,9	155,5	n.v.t.	n.v.t.	

Bron: CROW-publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' (versie 2013).

De uitbreiding van de Boni met 3.255 m<sup>2</sup> leidt met de groen gemarkeerde kentallen uit tabel 2.1 tot de generatie van tussen 3.500 en 4.900 extra voertuigen per dag.

<sup>1</sup> Bron: Gemeente Op Maat, Wijdemeren; CBS 2011  
<http://www.cbs.nl/NR/rdonlyres/787FDE4F-354C-4A86-8271-6BF21C90E892/0/Wijdemeren.pdf>

## 2.3 Verkeerseffect op de Rading door uitbreiding Boni

We maken een inschatting van het effect van de uitbreiding van de Boni op de verkeersstromen op de Rading.

Op de Rading heeft de gemeente in maart 2013 verkeerstellingen<sup>2</sup> uitgevoerd tussen de Tjalk en de Noodweg.

Figuur 2.1 Locaties tellingen



Tabel 2.2 Intensiteiten spitsperiodes en etmaal op werk- en weekenddagen

Telpunt 20. Rading	werkdag			zaterdag	zondag
	7:00 – 9:00	16:00 – 18:00	etmaal	etmaal	etmaal
Richting: Noodweg	333	517	2.855	2.711	1.464
Richting: Tjalk	247	433	2.334	2.322	1.237
Doorsnede	580	950	5.189	5.033	2.701

De etmaalintensiteit op de Rading neemt door de uitbreiding van de Boni toe met 70% tot 95%. We hanteren in de berekening het ongunstige uitgangspunt dat de toename van de intensiteit door de uitbreiding van de Boni dezelfde verdeling over de dag kent als de intensiteit in 2013. De grootste toename van verkeer treedt dan op in de avondspitsperiode.

In het meest ongunstige geval rijden alle voertuigen naar en van de Boni via de Rading. Als ook de Tjalk wordt gebruikt als route naar en van de Boni, dan zal de intensiteit op de Rading minder sterk toenemen.

Tabel 2.3 Intensiteiten gemiddelde werkdag, avondspits 16:00 – 18:00 uur

Straat	van	naar	capaciteit (2 uur)	aantal mvt	I/C huidig	toename Boni	I/C met Boni
Rading	Tjalk	Noodweg	3.000	517	0,17	486	0,33
	Noodweg	Tjalk	3.000	433	0,14	407	0,28

Op basis van de berekening van de verkeersgeneratie van de uitbreiding van de Boni blijkt dat er geen capaciteitsknelpunten te verwachten zijn of ontstaan op de Rading. De

<sup>2</sup> Verkeerstellingen donderdag 28 februari – woensdag 13 maart 2013, Goudappel Coffeng i.o.v. gemeente Wijdmeren

intensiteitstoename is maximaal 486 voertuigen. De I/C-verhouding ligt in de nieuwe situatie op 0,3.

## 2.4 Verkeersgeneratie uitbreiding Avontuurfabriek

De Avontuurfabriek organiseert meer dan 50 verschillende in- en outdooractiviteiten. Het huidige terrein is 10.000 m<sup>2</sup> groot. Vanwege het grote succes van het concept heeft de Avontuurfabriek behoefte aan ruimte om de activiteiten uit te breiden. De Avontuurfabriek heeft daartoe een deel van perceel Rading 154 aangekocht en een optie op eerste koop op een andere deel van het perceel. Aan de westzijde van de bestaande hallen heeft de Avontuurfabriek het voornemen om een parkeergarage te realiseren. De uitbreidingen worden gefaseerd uitgevoerd. De uitbreiding van de eerste fase heeft een oppervlak van 3.700 m<sup>2</sup>, waarvan 2.850 m<sup>2</sup> voor leisure-activiteiten. De tweede fase heeft een vergelijkbare omvang.

### Parkeerbehoefte

In het bestemmingsplan Avontuurfabriek<sup>3</sup> wordt uitgegaan van een behoefte van 3,0 parkeerplaatsen per 100 m<sup>2</sup> BVO voor de uitbreiding. Deze waarde vormt een bovengrens van het gewogen gemiddelde van de parkeernormen voor de verschillende activiteiten. In tabel 2.3 zijn de verschillende activiteiten en parkeernormen weergegeven.

Tabel 2.4 Parkeernorm per activiteit

Activiteit Avontuurfabriek	functie cf beleidsregels	parkeernorm
• Speelparadijs	• Speelhal	5,0 pp/100 m <sup>2</sup>
• Leisure: karten, paintball, glowgolf, enz	• Sporthal	2,0 pp/100 m <sup>2</sup>
• Horeca	• Café/bar	5,0 pp/100 m <sup>2</sup>
• Squash	• Squashbaan	1,5 pp/baan
• Fitness	• Sportschool/studio	3,0 pp/100 m <sup>2</sup>

De parkeerbehoefte na realisatie van de eerste fase is 245 parkeerplaatsen, dat is 86 parkeerplaatsen. Na realisatie van de tweede fase zijn nog eens (maximaal) 86 extra parkeerplaatsen nodig en komt het totaal op (maximaal) 331 parkeerplaatsen. Voorafgaand aan realisatie van de tweede fase kan Avontuurfabriek gebruik maken van de nabijgelegen locatie Schaapskooi. Daartoe heeft ze een huurovereenkomst gesloten met Vliegveld Hilversum.

## 2.5 Verkeerseffect op de Rading door Avontuurfabriek

De verkeerseffecten van de uitbreiding van de Avontuurfabriek zullen op werkdagen maatgevend zijn in de avondspits, als de (zakelijke) groepen die 's middags een activiteit hebben gedaan naar huis gaan en (groepen zakelijke en particuliere) klanten aankomen om te eten en te sporten. In het meest ongunstige geval wisselt in de avondspits de hele bezetting van het parkeerterrein. Het zal in praktijk echter niet voorkomen dat de capaciteit van het parkeerterrein zowel in de middag als in de avond **volledig** wordt benut en alle voertuigen tijdens de avondspits wisselen.

<sup>3</sup>: Bestemmingsplan Avontuurfabriek, buRO i.o.v. gemeente Wijdmeren, april 2014

### *Fase 0 kartbaan Industrierweg 10*

De gemeente heeft vergunning verleend voor realisatie van een kartbaan op een verdiepingvloer in de bestaande hal. Door de aanleg van de kartbaan groeit de behoefte aan parkeerplaatsen met 37 stuks. Dit aantal wordt in het bestemmingsplan als een vast gegeven beschouwd, maar is nog niet gerealiseerd. In tabel 2.5 zijn de verkeerseffecten van de realisatie van deze parkeerplaatsen weergegeven.

*Tabel 2.5 Intensiteiten gemiddelde werkdag, avondspits 16:00 – 18:00 uur*

<b>Straat</b>	<b>van</b>	<b>naar</b>	<b>capaciteit (2 uur)</b>	<b>aantal mvt</b>	<b>I/C met Boni</b>	<b>toename fase 0</b>	<b>I/C met fase 0</b>
Rading	Tjalk	Noodweg	3.000	1.003	0,33	37	0,35
	Noodweg	Tjalk	3.000	840	0,28	37	0,29

### *Fase 1 van uitbreiding op perceel Rading 154*

In fase 1 betekent de uitbreiding van de Avontuurfabriek dat in de avondspits (maximaal) 86 voertuigen meer het terrein verlaten. Nog eens (maximaal) 86 voertuigen meer rijden in de avondspits het terrein van de Avontuurfabriek op. In tabel 2.6 is de verandering van de I/C-verhouding weergegeven die het gevolg is van deze ontwikkelingsfase.

*Tabel 2.6 Intensiteiten gemiddelde werkdag, avondspits 16:00 – 18:00 uur*

<b>Straat</b>	<b>van</b>	<b>naar</b>	<b>capaciteit (2 uur)</b>	<b>aantal mvt</b>	<b>I/C met fase 0</b>	<b>toename fase 1</b>	<b>I/C met fase 1</b>
Rading	Tjalk	Noodweg	3.000	1.040	0,35	86	0,38
	Noodweg	Tjalk	3.000	877	0,29	86	0,32

### *Fase 2 van uitbreiding op perceel Rading 154*

In fase 2 betekent de uitbreiding van de Avontuurfabriek dat in de avondspits nog eens (maximaal) 86 voertuigen meer het terrein verlaten. Er rijden ook (maximaal) 86 voertuigen in de avondspits het terrein van de Avontuurfabriek op. In tabel 2.7 is de verandering van de I/C-verhouding weergegeven die het gevolg is van deze ontwikkelingsfase.

*Tabel 2.7 Intensiteiten gemiddelde werkdag, avondspits 16:00 – 18:00 uur*

<b>Straat</b>	<b>van</b>	<b>naar</b>	<b>capaciteit (2 uur)</b>	<b>aantal mvt</b>	<b>I/C met fase 1</b>	<b>toename fase 2</b>	<b>I/C met fase 2</b>
Rading	Tjalk	Noodweg	3.000	1.126	0,38	86	0,40
	Noodweg	Tjalk	3.000	963	0,32	86	0,35

## **2.6 Effecten verkeersafwikkeling**

In de voorgaande paragrafen zijn de effecten onderzocht op de omvang van de verkeersstromen en de I/C-verhoudingen van de uitbreidingen van de Boni en de Avontuurfabriek aan de Rading en Industrierweg. In deze paragraaf beschrijven we het effect op de verkeersafwikkeling.

Uit tabel 2.7 blijkt dat de verhouding tussen de intensiteit en de capaciteit onder invloed van de uitbreidingen van de Boni en alle beoogde fasen van de Avontuurfabriek maximaal 0,4 bedraagt. Deze verhouding duidt erop dat verwacht mag worden dat geen capaciteitsknelpunt voor het verkeer ontstaat en er geen sprake zal zijn van vertraging voor het verkeer.

De grootste invloed op de I/C-verhouding gaat uit van de uitbreiding van de Boni. Door de uitbreiding van de Boni worden de verkeersstromen ongeveer tweemaal zo groot als ze in de huidige situatie zijn en neemt de I/C-verhouding van de drukste richting toe van 0,17 naar 0,33.

De toename door de totale uitbreiding van de Avontuurfabriek is half zo groot als door de Boni. De I/C-verhouding van de drukste richting neemt toe van 0,33 naar 0,40.



## 3. Conclusies en aanbevelingen

### 3.1 Conclusies verkeerseffecten

In dit rapport is onderzocht wat het effect is op de verkeersstromen op de Rading van verschillende ontwikkelingen in het plangebied:

- de (vergunde) uitbreiding van de Boni op het perceel Rading 146;
- de (vergunde) realisatie van de kartbaan van de Avontuurfabriek op het perceel Industrieweg 10;
- de beoogde uitbreiding fase 1 van de Avontuurfabriek op perceel Rading 154;
- de beoogde uitbreiding fase 2 van de Avontuurfabriek op perceel Rading 154.

De uitbreiding van de Boni leidt er toe dat de verkeersstroom op de Rading ongeveer verdubbelt. Deze ontwikkeling leidt er toe dat de verhouding tussen de intensiteit en capaciteit verdubbelt van 0,17 naar 0,33. Bij deze waarden is geen sprake van een knelpunt en zal geen vertraging ontstaan.

Het effect van de realisatie van de kartbaan van de Avontuurfabriek is relatief klein. De I/C-verhouding neemt toe van 0,33 naar 0,35. Ook hierbij is geen sprake van een knelpunt en zal geen vertraging ontstaan.

Door de eerste fase van de uitbreiding van de Avontuurfabriek neemt de I/C-verhouding toe van 0,35 naar 0,38. De uitbreiding van de Avontuurfabriek leidt niet tot een capaciteitsknelpunt en er zal geen vertraging voor het verkeer ontstaan.

De tweede fase van de uitbreiding van de Avontuurfabriek leidt tot een toename van de I/C-verhouding van 0,38 naar 0,40. Ook deze uitbreiding zorgt niet voor een capaciteitsknelpunt en er ontstaat geen vertraging voor het verkeer.

De toename van de verkeersstromen door de uitbreidingen van de Avontuurfabriek zijn ongeveer half zo groot als die van de uitbreiding van de Boni.