

Handreiking verkeersafwikkeling nieuwbouwinitiatieven

Het college van burgemeester en wethouders van Katwijk,

overwegende dat:

- de gemeente Katwijk een verdichtingsopgave kent met meer (betaalbare) woningen en bedrijvigheid;
- de verdichtingsopgave en alle nieuwe initiatieven een extra mobiliteitsvraag met zich meebrengt;
- het Katwijkse wegennet niet onbeperkt extra autoverkeer kan blijven opvangen;
- de door het college in 2023 vastgestelde Impactanalyse Verdichtingsopgave aantoont dat als we willen verdichten, we onder andere zowel moeten accepteren dat de verkeersdoorstroming op sommige momenten van de dag slecht is, maar ook dat we maximaal moeten inzetten op verlaging van de verkeersdruk van autoverkeer op de Katwijkse wegen door onder meer in te zetten op duurzame alternatieven zoals lopen, fiets en openbaar vervoer;
- dezelfde Impactanalyse Verdichtingsopgave aantoont dat we voor onze verdichting minimaal 5% minder autobewegingen moeten realiseren ten opzichte van de situatie zonder maatregelen, zowel voor bestaande bouw als voor nieuwbouw, waarbij in Zijlhoek/De Woerd minimaal 10% geldt;
- nieuwe initiatieven, voor zover niet geborgd in het bestaande omgevingsplan, in een goede onderbouwing van de effecten op de fysieke leefomgeving onder andere moeten aantonen wat het mobiliteitseffect van het initiatief is;
- nieuwe initiatieven binnen deze onderbouwing aan moeten geven hoe zij bijdragen aan de doelstelling van 5% tot 10% minder autobewegingen door duurzame alternatieven;
- wij in lijn met de Katwijkse Agenda Mobiliteit een beleidskader voorbereiden dat voorziet in een aanpak voor de vermindering van de verkeersdruk van autoverkeer en in een toetsingskader voor acceptatie van doorstromingsproblemen;
- gezien de lopende nieuwbouwinitiatieven, waarbij verkeersafwikkeling een cruciale rol speelt, er vooruitlopend op dit beleid-/actieplan nu behoefte bestaat aan een hulpmiddel in de vorm van een handreiking;
- deze handreiking voorziet in indicatieve maatregelen die bijdragen aan verlaging van de verkeersdruk van autoverkeer en in indicatieve toetsingsregels met betrekking tot acceptatie van problemen met de verkeersdoorstroming;
- initiatiefnemers en gemeente deze vrijblijvende handreiking kunnen gebruiken bij het opstellen en toetsen van de goede onderbouwing van de effecten op de fysieke leefomgeving voor nieuwbouwinitiatieven, vooruitlopend op toekomstig beleidskader;

gelet op:

- artikel 160, lid 1 onder a van de Gemeentewet;

besluit vast te stellen de:

Handreiking verkeersafwikkeling nieuwbouwinitiatieven

Artikel 1 Definities

1. Goflo: goede onderbouwing van de effecten op de fysieke leefomgeving, voorheen goede ruimtelijke onderbouwing.
2. Impactanalyse verdichtingsopgave: de studie naar de impact van onze verdichtingsopgave, zoals vastgesteld door het college op 6 juni 2023.
3. Mobiliteitstransitie: verlaging van de verkeersdruk van autoverkeer door de overgang van verplaatsingen per auto naar meer duurzame vormen van reizen en verplaatsen, zoals lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit.
4. Excellente voorzieningen: voorzieningen van de beste kwaliteit die zich in hoge mate onderscheiden van de standaard en daarbij voldoen aan de maximale ontwerprichtlijnen, zoals uit de Leidraad Fietsparkeren (2024), FietsParKeur en CROW-richtlijnen voor inrichting van de openbare ruimte.
5. Fietsnetwerk: het gemeentelijk utilitair fietsnetwerk (Z56234D65130), zoals vastgesteld door de raad op 2 december 2021 of een nieuwere versie daarvan.
6. Wegcategorisering: de gemeentelijke wegcategorisering (Z56234D65134), zoals vastgesteld door de raad op 2 december 2021 of een nieuwere versie daarvan.
7. Deelmobiliteit: een verzamelterm voor alle vervoersmiddelen die gebruikt kunnen worden door meerdere gebruikers waarbij de gebruiker ook de bestuurder is, maar deze niet zelf bezit, zoals deelauto's of deelfietsen.
8. Mobility as a Service (MaaS): een type service dat gebruikers via een gezamenlijk digitaal kanaal in staat stelt om meerdere soorten mobiliteitsservices te plannen, te boeken en te betalen; het

- concept beschrijft een verschuiving van vervoermiddelen in eigen bezit naar mobiliteit die wordt aangeboden als een dienst.
9. **Mobiliteitshub:** een fysieke plek waar diverse reizen en vervoersvormen samenkomen, waarbij door een aantrekkelijke mix aan aanbod, overstap en uitwisseling tussen deze vervoersvormen (openbaar vervoer, deelmobiliteit, fiets, voetganger en auto) vergemakkelijkt wordt.
 10. **Parkeernormen:** de beleidsregels Nota parkeernormen 2020 – update juni 2021 (vastgesteld door het college op 7 juni 2021) of een nieuwere versie van deze beleidsregels.
 11. **Werkgeversaanpak:** indirecte mobiliteitsbeïnvloeding door werkgevers ter stimulering van duurzame vormen van reizen en verplaatsen onder werknemers, zoals via het programma Zuid-Holland Bereikbaar.
 12. **I/C-verhouding:** de verhouding tussen de intensiteit (aantal motorvoertuigen) en de capaciteit van een weg, wegvak of kruispunt.
 13. **Verkeersregelininstallatie (VRI):** verkeersregelininstallatie bestaande uit onder andere verkeerslichten en verkeersdetectiemiddelen op een kruispunt of verkeersoversteek.
 14. **(Maximale) cyclustijd:** de (maximale) tijd waarbij alle richtingen op een met verkeerslichten geregeld kruispunt minstens één keer groen hebben gehad, uitgaande van de maximale verlengtijd per richting.
 15. **Klein, middelgroot en groot initiatief woningbouw:** een klein initiatief betreft 5 of minder (extra) woningen; een middelgroot initiatief betreft 6 tot en met 19 (extra) woningen; een groot initiatief betreft 20 of meer (extra) woningen.
 16. **Klein, middelgroot en groot initiatief bedrijvigheid en voorzieningen:** een klein initiatief betreft minder dan 100 m² (extra) bruto vloeroppervlak (bvo); een middelgroot initiatief betreft 100-250 m² (extra) bvo; een groot initiatief betreft meer dan 250 m² (extra) bvo.
 17. **Pae: PersonenAuto-Equivalent,** is een getal dat aangeeft hoeveel ruimte een voertuig inneemt in vergelijking met een personenauto, waarbij een personenauto staat voor 1, een vrachtauto voor 1,5, een vrachtauto met aanhanger voor 2,3, een bus voor 2,0 en een motor voor 0,4.

Artikel 2 Goede onderbouwing van de effecten op de fysieke leefomgeving (goflo) op gebied van mobiliteit

1. De initiatiefnemer levert bij de aanvraag van de omgevingsvergunning een goflo aan, waarin in ieder geval kwantitatief is aangegeven wat de extra mobiliteitsvraag is die voortkomt uit het initiatief én hoe hiermee wordt omgegaan om deze vraag op te vangen.
2. De goflo toont aan hoe het initiatief bijdraagt aan de verlichting van de verkeersdruk op het wegennet met minimaal 5% minder autobewegingen op de extra mobiliteitsvraag die het gevolg is van dit initiatief. In de gebieden Zijlhoek en De Woerd geldt minimaal 10% minder autobewegingen op de extra mobiliteitsvraag. Daarbij is een hogere bijdrage aan de verlichting van de verkeersdruk gewenst, ter verevening met initiatieven waar dit lastiger te behalen is.
3. De goflo concretiseert de mobiliteitsbehoefte en de rol die de verschillende verkeersmodaliteiten daarin nemen: lopen, fietsen (inclusief parkeren), openbaar vervoer, deelmobiliteit, automobility (inclusief parkeren) en logistiek.
4. De goflo omvat aanvullend een analyse van het effect op de verkeersveiligheid en op de bereikbaarheid van nood- en hulpdiensten. De verkeersveiligheid mag niet in het geding komen als gevolg van het initiatief. En er moet voldaan worden aan de maximale aanrijtijden van nood- en hulpdiensten.

Artikel 3 Indicatieve bouwstenen voor verlaging verkeersdruk autoverkeer

1. De initiatiefnemer kan voor de goflo op het gebied van mobiliteit gebruik maken van (combinaties van) onderstaande bouwstenen die bijdragen aan de noodzakelijke verlichting van de verkeersdruk van autoverkeer op het Katwijkse wegennet:
 - a. excellente voorzieningen voor de voetganger door logische en aantrekkelijke looproutes in de openbare ruimte;
 - b. excellente voorzieningen voor de fietser door logische en aantrekkelijke fietsroutes in de openbare ruimte, die onderdeel zijn van of aansluiten op het gemeentelijk fietsnetwerk;
 - c. excellente voorzieningen voor de fietser door hoogwaardige stallingsmogelijkheden;
 - d. aanbieden van deelmobiliteit in de vorm van deelauto's, al dan niet collectief met andere ontwikkelingen in de wijk/buurt, voor de duur van minimaal 10 jaar;
 - e. aanbieden van deelmobiliteit in de vorm van deelfietsen, al dan niet collectief met andere ontwikkelingen in de wijk/buurt, voor de duur van minimaal 10 jaar;
 - f. aanbieden van andere vormen van deelmobiliteit of Mobility as a Service (MaaS), voor de duur van minimaal 10 jaar;
 - g. aanbieden/inrichten van een collectieve mobiliteitshub, waar structureel ruimte is voor deelmobiliteit, ketenmobiliteit, laadpunten en bijkomende hubvoorzieningen, als centrale plek in de wijk/buurt/initiatief;

- h. stimuleren ketenmobiliteit door directe verbindingen voor langzaam verkeer te leggen met (H)OV-haltes en mobiliteitshubs en de daarvoor noodzakelijke voorzieningen te bieden op (H)OV-haltes en mobiliteitshubs;
 - i. sturen op autobezit en -gebruik door parkeerregulering (betaald parkeren met parkeervergunningen), in combinatie met lagere parkeernormen en geen/minder parkeervergunningen, met voldoende draagvlak in de buurt;
 - j. beïnvloeding van het reisgedrag van werknemers (en eventueel bezoekers) door een structurele werkgeversaanpak met betrekking tot mobiliteitsmanagement.
2. De bouwstenen onder lid 1 werken onderling samen en versterken elkaar. Ze zijn echter indicatief en niet-uitputtend. Er kunnen ook andere maatregelen zijn die bijdragen aan de noodzakelijke verlichting van het wegennet door stimulering duurzame vormen van mobiliteit. De initiatiefnemer kan voorstellen doen om andere bouwstenen dan aangegeven in lid 1 toe te passen die een aantoonbare bijdrage leveren.

Artikel 4 Hoe verkeersdruk te verlagen is maatwerk per initiatief

1. Afhankelijk van de grootte en impact van een initiatief, moeten er meer of minder bouwstenen uit artikel 3 ingezet worden om te komen tot de noodzakelijke automobilitereductie. Hierbij maken we een onderscheid in kleine, middelgrote en grote initiatieven (zie artikel 1, lid 15 en 16).
2. Bij kleine initiatieven woningbouw moet minimaal 1 bouwsteen uit artikel 3, lid 1 een oplossend onderdeel zijn in de goflo bij aanvraag omgevingsvergunning, de overige bouwstenen zijn optioneel.
3. Bij kleine initiatieven bedrijvigheid en voorzieningen moeten minimaal 2 bouwstenen uit artikel 3, lid 1 een oplossend onderdeel zijn in de goflo bij aanvraag omgevingsvergunning, de overige bouwstenen zijn optioneel.
4. Bij middelgrote initiatieven moeten minimaal 3 bouwstenen uit artikel 3, lid 1 een oplossend onderdeel zijn in de goflo bij aanvraag omgevingsvergunning, de overige bouwstenen zijn optioneel.
5. Bij grote initiatieven moeten minimaal 6 bouwstenen uit artikel 3, lid 1 een oplossend onderdeel zijn in de goflo bij aanvraag omgevingsvergunning, de overige bouwstenen zijn optioneel.
6. Bij woningbouw moet in ieder geval de bouwsteen uit artikel 3, lid 1, onder c een oplossend onderdeel zijn in de goflo bij aanvraag omgevingsvergunning.
7. Bij bedrijvigheid en voorzieningen moeten in ieder geval de bouwstenen uit artikel 3, lid 1, onder c én j een oplossend onderdeel zijn in de goflo bij aanvraag omgevingsvergunning.

Artikel 5 Indicatieve grenswaarden voor acceptatie verkeersdoorstroming

1. In de gemeentelijke wegcategorysering zijn alle gemeentelijke wegen binnen de bebouwde kom gedefinieerd. De maximale intensiteit in het directe invloedsgebied van het initiatief mag niet hoger zijn dan:
 - a. 1.600 pae/uur op gebiedsontsluitingswegen met een maximumsnelheid van 30 of 50 kilometer per uur met 1 rijstrook per richting (GOW-30/GOW-50);
 - b. 3.200 pae/uur op gebiedsontsluitingswegen met een maximumsnelheid van 50 kilometer per uur met 2 rijstroken per richting (GOW-50);
 - c. 6.000 motorvoertuigen per etmaal (beide rijrichtingen samen) op erftoegangswegen met een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur (ETW-30).
2. De maximale I/C-verhouding in de ochtend- en avondspits op een rotonde, op een voorrangskruispunt (zonder verkeersregelininstallatie) of ongeregeld kruispunt (zonder verkeersregelininstallatie) in het directe invloedsgebied van het initiatief bedraagt 0,90.
3. De maximale cyclustijd van een verkeersregelininstallatie op een kruispunt bedraagt 120 seconden. Als de maximale cyclustijd hoger is dan 90 seconden wordt sterk aanbevolen om langzaam verkeer twee maal groen krijgen in één cyclus, om bewust door rood rijden en verkeersonveilig gedrag zoveel mogelijk te voorkomen.
4. Als de situatie zich voor doet dat een wegvak en/of rotonde/kruispunt boven de in lid 1, 2 of 3 gestelde waarden uitkomt, moet initiatiefnemer maatregelen treffen die het effect van het initiatief mitigeren naar de autonome situatie.
5. Voor kwantitatieve gegevens moet gebruik worden gemaakt van het verkeersmodel Holland Rijnland, prognose 2040-min, of een recentere versie.

Artikel 6 Toetsing grenswaarden is maatwerk per initiatief

1. Afhankelijk van de grootte en impact van een initiatief, moet aan de grenswaarden voor acceptatie verkeersdoorstroming uit artikel 5 getoetst worden in de goflo. Hierbij maken we een onderscheid in kleine, middelgrote en grote initiatieven (zie artikel 1, lid 15 en 16).
2. Bij kleine en middelgrote initiatieven moet alleen een kwalitatieve beschouwing over de impact van het initiatief op de verkeersdoorstroming op basis van artikel 5 onderdeel zijn van de goflo bij aanvraag om omgevingsvergunning.

3. Bij grote initiatieven moet zowel een kwalitatieve als een kwantitatieve beschouwing over de impact van het initiatief op de verkeersdoorstroming op basis van artikel 5 onderdeel zijn van de goflo bij aanvraag om omgevingsvergunning.

Artikel 7 Slotbepalingen

1. Deze handreiking treedt in werking de dag na bekendmaking.
2. Deze handreiking is een indicatief hulpmiddel; aan deze handreiking kunnen daarom geen rechten worden ontleend.
3. Deze handreiking blijft van kracht zo lang er geen besluit ligt van de gemeenteraad over een beleidskader met daarin een aanpak voor de verlaging verkeersdruk autoverkeer en een toetsingskader voor acceptatie van doorstromingsproblemen.
4. Deze handreiking wordt aangehaald als: Handreiking verkeersafwikkeling nieuwbouwinitiatieven.

Vastgesteld door burgemeester en wethouders van de gemeente Katwijk op 11 maart 2025.