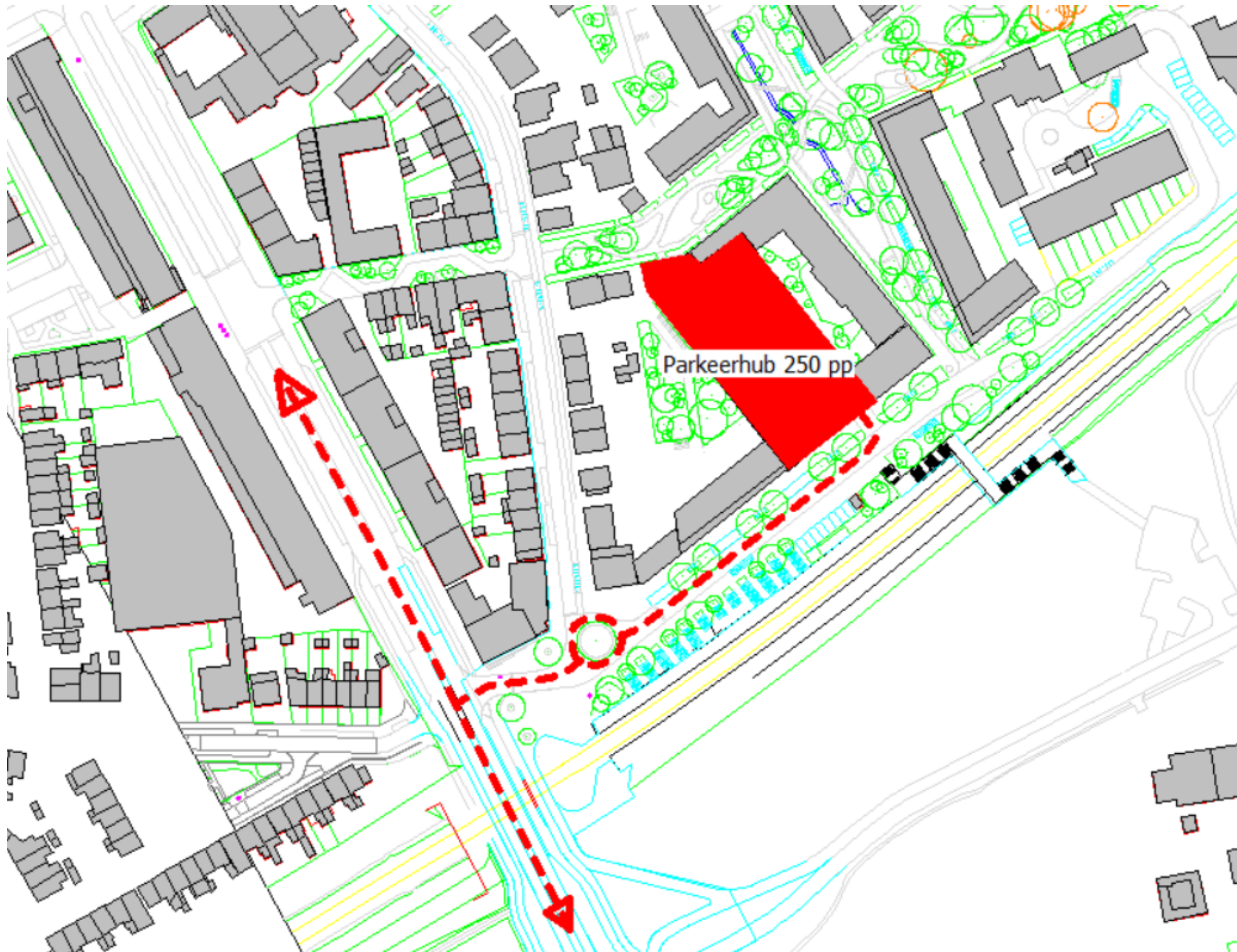


# Verkeershub Schaapsdrift



# Colofon

---

<b>Opdrachtgever</b>	Gemeente Arnhem
<b>Contactpersoon opdrachtgever</b>	
<b>Project</b>	Gem Arnhem, Milieuonderzoeken Schaapsdrift
<b>Betreft</b>	Onderzoeken bewonersavond 18-11
<b>Uw kenmerk</b>	-
<b>Rapport</b>	M.2024.0123.03.N
<b>Datum</b>	14 november 2024
<b>Versie</b>	
<b>Status</b>	concept
<b>Uitgevoerd door</b>	DGMR Industrie, Verkeer en Milieu B.V. Weerdjesstraat 70 6811 JE Arnhem Postbus 153 6800 AD Arnhem
<b>Contactpersoon</b>	
<b>Auteur</b>	
<b>Projectadviseur</b>	
<b>2e lezer/secr.</b>	

DGMR Industrie, Verkeer en Milieu B.V.

# Beschouwing effect verkeershubs Schaapsdrift

## Inleiding

Gemeente Arnhem wil een verkeershubs met 250 parkeerplaatsen mogelijk maken aan de Eleonorastraat in de wijk Schaapsdrift. DGMR brengt op verzoek van de gemeente Arnhem in beeld tot hoeveel verkeersbewegingen dit leidt en hoe deze zich verhouden tot de overige verkeersstromen. Daarnaast gaan we kort in op het geluid van parkerende auto's en de installaties van het parkeergebouw.

## Uitgangspunten

De verkeershubs zal worden gebruikt door de bewoners van de omliggende woningen. De nieuwe woningen vallen voor het overgrote deel in de categorie appartementen met een gebruiksoppervlak tot 75 m<sup>2</sup>. Deze moeten volgens de beleidsregels beschikken over 1 parkeerplaats per woning. We gaan er in deze beschouwing van uit dat de 250 parkeerplaatsen worden toegewezen aan de eigenaren/gebruikers van 250 woningen. Het aantal ritten dagelijkse ritten per woning baseren we op de kentallen uit de CROW publicatie 744 Parkeercijfers 2024 (Basis voor parkeernormering). In deze publicatie staan parkeerkencijfers die zijn gebaseerd op data uit de praktijk.

Bij het gebruik van parkeerkencijfers en kencijfers verkeersgeneratie wordt onder andere rekening gehouden met de ligging van het gebied, de bebouwingsdichtheid en de woningtypen. In het stadscentrum ligt het autobezit en het autogebruik per woning bijvoorbeeld lager dan in het buitengebied. In het stadscentrum zijn meer voorzieningen en alternatieve vervoersmogelijkheden dan in het buitengebied waar de auto meestal de enige beschikbare optie is. In de CROW publicatie 744 wordt onderscheid gemaakt in 5 stedelijkheidskenmerken die lopen van zeer stedelijk tot niet stedelijk en 4 locatienkenmerken die de ligging van het gebied ten opzichte van het (stads)centrum aanduiden.

Tot slot is het woningtype van belang. Grote, dure koopwoningen genereren meer verkeersbewegingen per woning dan kleine, sociale huurappartementen. De gemeente Arnhem geeft aan dat de nieuwe woningvoorraad is opgebouwd uit 30 procent sociale huur, 36 procent middenhuur of betaalbare koopwoningen en maximaal 34 procent vrije sector.

Voor de verkeersgeneratie van de parkeershubs met 250 parkeerplaatsen zijn we daarom uitgegaan van de volgende cijfers:

Woning- en gebiedstype	Gemiddeld aantal vervoersbewegingen per woning per etmaal	Percentage woningtype van het totaal	Aantal parkeerplaatsen per woningtype	Aantal vervoersbewegingen per etmaal
<b>Koop, appartement, 75-100 m<sup>2</sup></b> Sterk stedelijk	5,6	34%	85	476
<b>Huur, appartementen, &lt;75 m<sup>2</sup></b> Sterk stedelijk	3	36%	90	270
<b>Appartement sociale huur, &lt;75 m<sup>2</sup></b> Sterk stedelijk	2,6	30%	75	195
			<b>250pp</b>	<b>941</b>



# Vervoerbewegingen parkeerhub en toename geluid bij bestaande woningen

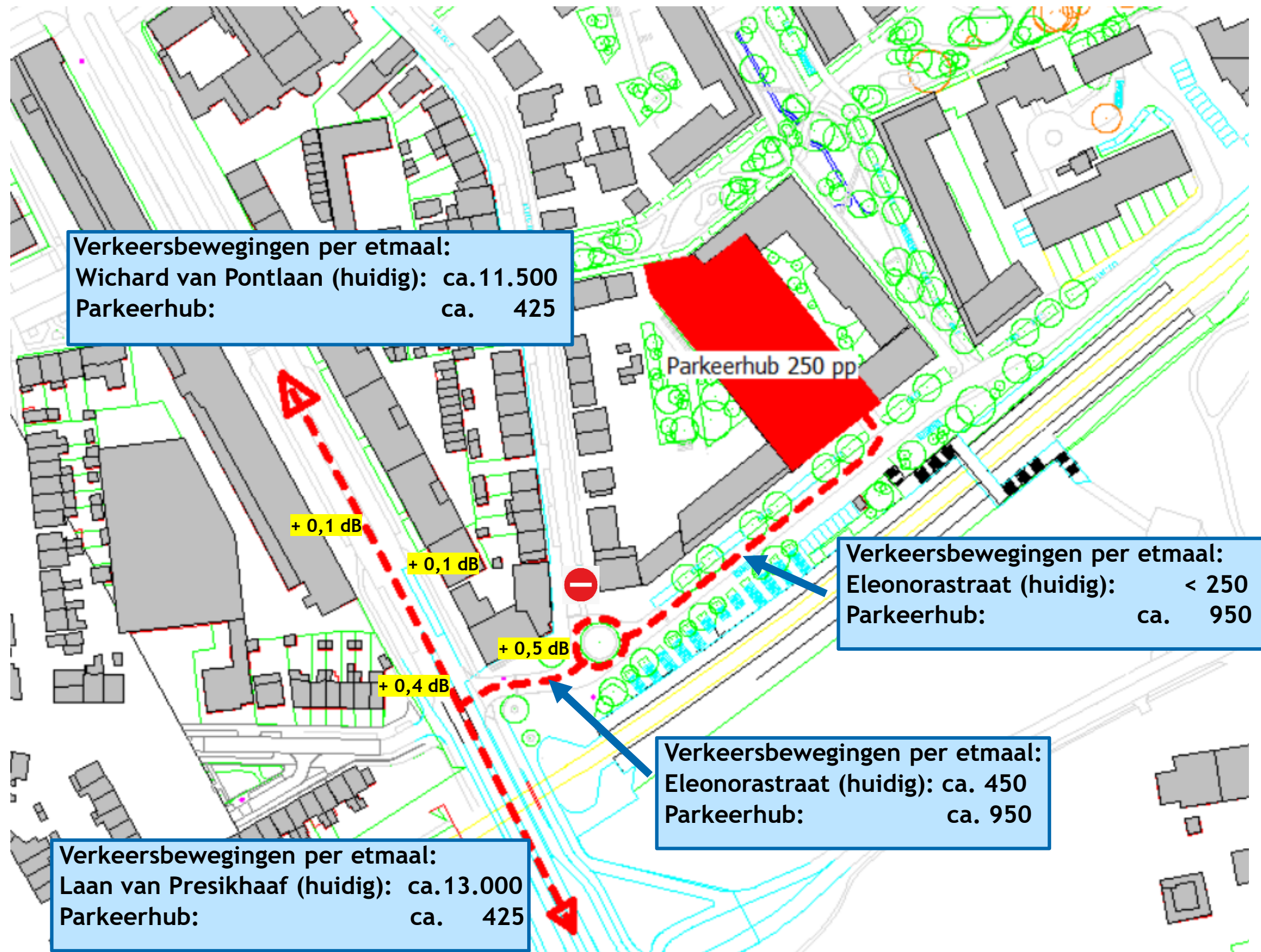
## Effect toevoeging parkeerhub

In de figuur hiernaast zijn de huidige verkeersintensiteiten op de hoofdwegen weergegeven. Daaronder staat het aantal extra verkeersbewegingen door het verkeer van en naar de verkeershub.

Op een aantal bestaande woningen is aangegeven hoeveel het geluid op de gevel (geel gemarkeerd) toeneemt door de extra verkeersbewegingen. Bij de geluidberekeningen is een verdeling aangehouden van 80-15-5. Dat wil zeggen dat 80% van het aantal verkeersbewegingen plaatsvindt tussen 07.00-19.00, 15% tussen 19.00 en 23.00 uur en 5% tussen 23.00 en 07.00 uur.

Bij het vaststellen of wijzigen van het Omgevingsplan dat een toename van de verkeersintensiteit veroorzaakt moeten de gevolgen voor het geluid op de gevels van de bestaande gevoelige gebouwen worden bepaald. Dit moet worden vergeleken met het geluid zonder het plan. Het geluid mag bij maximaal 1,5 dB toenemen. Onder voorwaarden is een hogere toename mogelijk.

De extra verkeersbewegingen die het plan genereert door het toevoegen van woningen en de parkeerhub worden meegenomen in het geluidonderzoek dat voor de planwijziging wordt uitgevoerd.



# Geluid parkeerhub en installaties

## Geluid parkerende auto's in de parkeerhub en installatiegeluid

Het geluid van het verkeer in de verkeershub en van de installatie van het gebouw moet bij de omliggende woningen voldoen aan de geluidwaarden uit het Omgevingsplan. Bij het ontwerp van het parkeergebouw moet hiermee rekening worden gehouden.

Als de gevels van het parkeergebouw gesloten worden uitgevoerd zal zeker worden voldaan aan de geluideisen. Er is dan wel een mechanische afzuiginstallatie nodig die de afvoergassen bovendaks afvoert. Het geluid van deze installatie moet voldoen aan de geluideisen.

Als het parkeergebouw natuurlijk wordt geventileerd vervalt de mechanische ventilatie. In dat geval vindt de ventilatie via de gevels plaats. Bij het ontwerp van het parkeergebouw moet worden nagegaan of met deze constructie wordt voldaan aan de geluideisen. Eventueel kunnen geluiddempende ventilatierooster worden toegepast.

