

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0)570 666 222
F +31 (0)570 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

Den Haag
Verheeskade 197
2521 DD Den Haag

Eindhoven
Flight Forum 92-94
5657 DC Eindhoven

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

Gemeente Culemborg

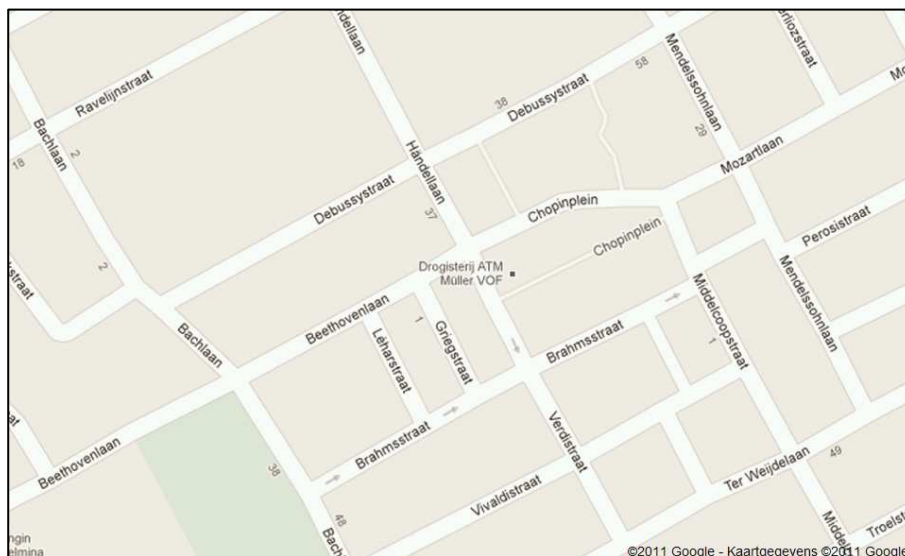
Verkeerseffect programma Chopinplein

Datum
Kenmerk
Eerste versie

29 augustus 2011
CLB002/Slh/
17 augustus 2011

1 Inleiding

Deze notitie gaat in op het verkeerskundige effect van de ontwikkeling van het programma Chopinplein. Het programma gaat uit van een wijziging van de ontsluitingsroutes rond de parkeerterreinen van het winkelgebied. De effecten van deze wijzigingen zijn doorgerekend met behulp van het Regionaal Verkeersmodel Rivierenland. Als uitgangssituatie is het basisjaar van het model genomen, te weten 2009. In de wijk worden de verkeerskundige effecten van de nieuwe verkeerssituatie vergeleken met de basissituatie.



studiegebied

2 Programma Chopinplein

2.1 Bouw en sloop

De berekeningen met het verkeersmodel zijn gemaakt op basis van een vooraf vastgesteld bouwprogramma. Naast nieuwbouw wordt er ook een groot deel van de bestaande situatie gesloopt. Onderstaande twee tabellen geven de bouw- en slooponderdelen aan.

BOUW Programma	Chopin Hof
Retail Chopinplein/blok lang (m2 bvo)	
retail herontwikkel (bestaande m ²)	1.088
retail nieuwbouw (compensatie sloop m2)	1.210
retail nieuwbouw snackbar (sloop m2)	200
retail nieuwbouw (extra m2)	1.547
Totaal retail blok lang m2 bvo	4.045
Griegstraat	
m2 bvo retail begane grond	200
Totaal m2 bvo	200
Zorgvoorzieningen complex - nieuwbouw 2 blokken	
<i>Appartementen (aantal)</i>	<i>40</i>
<i>Appartementen (m2 bvo/stuk)*</i>	<i>83</i>
m2 bvo	3.333
m2 NTB begane grond	667
Totaal m2 bvo	4.000
<i>* incl. gemeenschappelijke ruimtes</i>	
TOTAAL M2 BVO ONTWIKKELING	8.245
TOTAAL AANTAL WOONEENHEDEN	40
SLOOP Programma	Chopin Hof
Retail Chopinplein/blok lang (m2 bvo)	
retail herontwikkel (bestaande m ²)	1.088
retail sloop (zuidzijde)	1.410
Totaal retail blok lang m2 bvo	2.498
Snackbar	
m2 bvo bestaande snackbar Chopinplein	200
Totaal m2 bvo	200

Griegstraat	
Garageboxen	117
Totaal m2 bvo	117
Zorgvoorzieningen complex	
Appartementen (aantal)	26
Appartementen (m2 bvo/stuk)*	35
m2 bvo	900
Totaal m2 bvo	900
* incl. gemeenschappelijke ruimtes	
Middelcoopstraat	
Ketelvink (NVWC / SRC)	304
Totaal m2 bvo	304
TOTAAL M2 BVO SLOOP	4.019
TOTAAL AANTAL WOONEENHEDEN SLOOP	26

Het verkeerskundige effect van de toevoeging van bouwvolume is beperkt. De bouw en sloop gezamenlijk zorgen netto voor een verkeerstoename van circa 400 motorvoertuigen per etmaal.

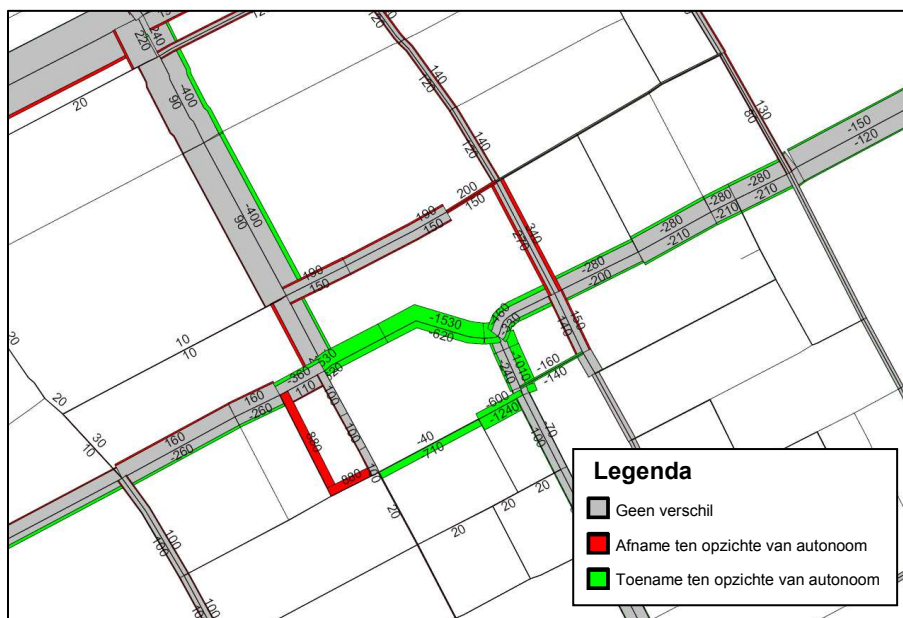
2.2 Aanpassingen infrastructuur

Het programma gaat uit van een afsluiting van de Chopinplein en Brahmsstraat. Hierdoor ontstaan er nieuwe routes voor het parkerend verkeer, evenals voor het bestemmingsverkeer in de wijk. De ontsluitende route Beethovenlaan – Chopinplein – Mozartlaan verliest hiermee zijn doorgaande karakter.

3 Verkeerseffecten

Doordat het ontsluitende verkeer geen gebruik meer kan maken van het Chopinplein en de Brahmsstraat ontstaan er verschuivingen in de verkeersintensiteiten. De belangrijkste effecten zijn:

- Geen doorgaand verkeer Chopinplein en Brahmsstraat
- Als gevolg van maatregel Chopinplein minder verkeer op de route Beethovenlaan-Chopinplein-Mozartlaan-Heimanslaan. Dit effect is het dichtst bij het Chopinplein het grootst (500 mvt/etm op het westelijk deel van de Mozartlaan en 100 mvt/etm op het oostelijk deel van de Beethovenlaan) en dooft uit naarmate de afstand tot het Chopinplein groter wordt.
- Route via Weidsteeg neemt toe
- Toename op de Debussysstraat (omrijbeweging om Chopinplein heen) en Mendelssohnlaan (uit de wijk richting noord, ipv via Chopinplein-Händellaan)
- Afname op route via de Händellaan, toename op Parklaan. De Parklaan krijgt een iets belangrijkere functie voor het ontsluiten van de (oostelijke) wijk Voorkoop.

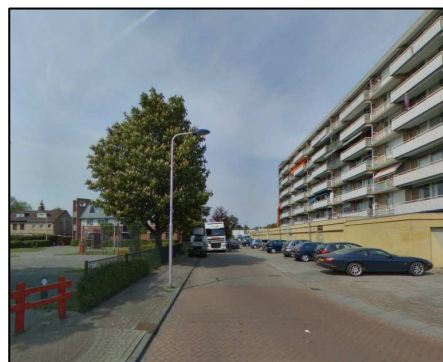


Verschilplot verkeer programma ten opzichte van autonoom

Op structuurniveau verandert er relatief weinig. Wanneer er een flinke doorgaande route via het Chopinplein richting Rijksweg – Provinciale weg had gelopen, had dit geresulteerd in een toename op de Van Limburg Stirumstraat. Deze toename blijft echter uit. Wel is er een lichte toename te zien op de Weidsteeg. Dit is ontsluitend verkeer dat in plaats van een route via het Chopinplein nu een alternatieve route zoekt. Deze stroom is echter beperkt.

Wat verder op structuurniveau opvalt is dat de Beethovenlaan – Heimanslaan eerst een functie als wijkverzamelweg vertegenwoordigde. Deze ontsluitingsas ontlaste hiermee omliggende woonstraten. Door het knippen van het Chopinplein, verdwijnt deze structuur, waardoor het verkeer zich meer over de woonstraten verspreid. Qua verkeersveiligheid, leefbaarheid en duidelijkheid is dit relatief een verslechtering. De effecten zijn absoluut gezien echter beperkt. Voor bewoners van desbetreffende woonstraten zal dit worden ervaren als een verslechtering, maar op wijkniveau kan je spreken over een verbetering.

De meest zichtbare verschillen ontstaan door het lokale verkeer rond het Chopinplein en Brahmstraat. Het meest opvallend is de verkeerstoename op de Griegstraat. Het parkerende verkeer, dat het parkeerterrein naar het westen wil verlaten, kan niet meer via de route Brahmstraat-Middelcoopstraat-Chopinplein-Beethovenlaan/Händellaan vertrekken. De Griegstraat neemt deze functie



gedeeltelijk over. Ook is het zwaartepunt van het parkeerterrein naar het zuiden verplaatst. Het parkerend verkeer dat eerst niet in de Verdi- en Griegstraat kwam, rijdt nu wel via deze wegen.

De Debussysstraat en de Mendelssohnlaan worden ook drukker. Dit is het meest nabije alternatief voor het afgesloten Chopinplein en de snelste route naar de Weidsteeg.

3.1 Effect in getallen

De effecten kunnen ook in tabelvorm worden weergegeven. De getallen komen uit het verkeersmodel en zijn indicatief. Het geeft geen absolute waarde, maar een indicatie over de verkeerstoename en -afname. De intensiteiten zijn gebaseerd op doorsnede-intensiteiten, waarbij het verkeer in beide richtingen bij elkaar is opgeteld.

Wegvak	Tussen	Toe- of afname plansituatie ten opzichte van autonome situatie (mvt/etm)
Beethovenlaan	Griegstraat - Verdijkstraat	-250
Beethovenlaan	Bachlaan - Griegstraat	-100
Griegstraat	Beethovenlaan - Brahmsstraat	+880
Verdijkstraat	Beethovenlaan - Brahmsstraat	+100
Händellaan	Debussysstraat - Beethovenlaan	+20
Chopinplein	Verdijkstraat - Middelcoopstraat	-2.150
Brahmsstraat	Verdijkstraat - Middelcoopstraat	-750
Debussysstraat	Händellaan - Mendelssohnlaan	+340
Bachlaan	Beethovenlaan - Brahmsstraat	+200

Alle intensiteiten blijven ruimschoots onder acceptabele grenzen van de categorie erf-toegangswegen.

Het lijkt alsof de afname van 2.150 mvt/etm op het Chopinplein niet terug is te voeren op de toename op de direct omliggende wegen. Dit is echter vertekenend. Doordat het Chopinplein zo centraal ligt, verzamelde zich hier nagenoeg al het verkeer uit de wijk. Vanuit elke richting kwam het verkeer hier samen. Door het knippen van het Chopinplein zoekt men nu eerder een directe route naar de belangrijkste hoofdroutes rond de wijk. Verkeer uit het noordelijk deel van de wijk zoekt zich nu eerder een weg naar de Weidsteeg, vanuit het westelijk deel naar de Rijksstraatweg en het zuidelijk deel naar de Van Limburg Stirumstraat. In het algemeen wordt de wijk zelf ontlast van verkeer, doordat het verkeer sneller afstroomt naar de dichtstbijzijnde hoofdroute.

4 Verkeer rond het tankstation

Goudappel Coffeng is ook gevraagd te kijken naar de verkeerseffecten rond het tankstation. Op de Beethovenlaan tussen de Griegstraat en de Verdijkstraat neemt het verkeer af met circa 250 motorvoertuigen per etmaal. Op de Händellaan tussen de Debussysstraat en de Beethovenlaan neemt het verkeer toe met 20 motorvoertuigen per etmaal. Ondanks

dat het lijkt alsof de doorgaande route via het Chopinplein is doorbroken, zijn de verschillen in verkeersaantallen laag. Het tankstation zal nauwelijks hinder ondervinden van lagere aantallen passerende voertuigen. De voertuigen die een alternatieve route nemen rijden alsnog via de Griegstraat. Deze straat sluit nagenoeg direct aan op de toegang van het tankstation. Omrijdafstanden zijn hierdoor nihil.

5 Conclusie

Het voorgestelde programma heeft invloed op de verkeersstructuur rondom het plangebied. De Chopinplein verwerkt geen doorgaand verkeer, waardoor op structuurniveau er amper routeveranderingen te verwachten zijn. De Chopinplein heeft wel een buurtontsluitingsfunctie. Doordat deze wordt afgesloten, wordt het verkeer op de route Beethovenlaan – Chopinplein – Mozartlaan verspreid over de omliggende woonstraten. Hierbij gaat het om het lokale bestemmingsverkeer (direct omwonenden) en parkerend verkeer (winkelend publiek). Qua wegenstructuur wordt het beeld enigszins diffuus omdat een interne hoofdstructuur ontbreekt en dus de omliggende hoofdroutes het verkeer opvangen. De inpridders in de wijk zorgen voor aansluiting op dit hoofdnetwerk. De veranderingen zijn relatief beperkt en gezien de beperkte verkeersaantallen worden er geen problemen verwacht.