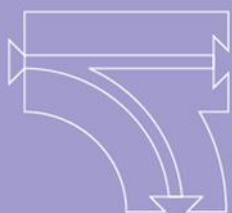


Mobiliteitstoets

Geertjesweg te Wageningen



Verkeersveiligheid | **Bereikbaarheid** | Parkeren | Educatie | Fietsverkeer



Bureau
de Groot Volker

Verkeersonderzoek en -advies

Onderzoekperiode:
december 2016 / januari 2017

Opdrachtgever: Brisk 4 B.V.
Rapportnummer: 160959-04

Documentatiepagina

Opdrachtgever(s)	: Brisck 4 B.V.
Titel rapport	: Mobiliteitstoets Geertjesweg te Wageningen
Kenmerk	: 160959-04
Datum publicatie	: 01-02-2017
Projectteam opdrachtgever(s)	: Mevr. I. Bussemakers
Projectteam Bureau de Groot Volker	: Dhr. C. Rutjes
Projectomschrijving	: Mobiliteitstoets ten behoeve van planontwikkeling oude Monuta-locatie
Trefwoorden	: Mobiliteitstoets, planontwikkeling
Gegevens	: Bureau de Groot Volker Spoorstraat 11 6953 BW Dieren Tel [0313] 496 816 info@verkeersonderzoek.nl www.verkeersonderzoek.nl



Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Doel Mobiliteitstoets	3
2	Huidige situatie	4
2.1	Algemeen	4
2.2	Bereikbaarheid	7
2.3	Veiligheid	8
2.4	Leefbaarheid	8
2.5	Parkeren in bestaande situatie	9
3	Toekomstige situatie	10
3.1	Bereikbaarheid	10
3.2	Veiligheid en leefbaarheid	11
3.3	Parkeren in de nieuwe situatie	13
3.4	Fietsparkeren	15
4	Conclusie	16
 BIJLAGE 1 Plots verkeersmodel (2012)		



1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Brisk 4 B.V. wil ten behoeve van een bestemmingsplanwijziging op de Monutalocatie aan de Geertjesweg 19 en het pand aan de Geertjesweg 56 te Wageningen een mobiliteitstoets laten uitvoeren. Bovenstaande locaties worden ten gevolge van de bestemmingsplanwijziging gewijzigd in:

- Geertjesweg 19 (Monutalocatie): supermarkt
- Geertjesweg 56: detailhandel met uitzondering van een supermarkt

Als onderdeel van de bestemmingsplanwijziging dienen de verkeerskundige effecten van de ontwikkeling in een Mobiliteitstoets in beeld te worden gebracht. Bureau de Groot Volker heeft van Brisk 4 B.V. opdracht gekregen voor het opstellen van deze Mobiliteitstoets.

1.2 Doel Mobiliteitstoets

De gemeente Wageningen heeft in haar Gemeentelijk Mobiliteitsplan (GMP) vastgesteld dat bij elke toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen in een mobiliteitstoets de mobiliteitseffecten van die ontwikkeling moeten worden onderzocht en dat de inrichting van de openbare ruimte rondom de ontwikkeling moet voldoen aan het gestelde in het Kwaliteitshandboek openbare ruimte en alle bekende wetgeving en richtlijnen.

Het verkeersonderzoek bestaat gezien het voorgaande uit de volgende stappen:

1. Korte beschrijving huidige verkeerssituatie (netwerken, stromen & verkeersveiligheid);
2. Beschrijving nieuwe situatie (ontwikkeling en netwerken);
3. Bepalen toekomstige verkeersgeneratie -verdeling (stromen) en de situatie van parkeren (auto en fiets);
4. Analyse bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid in toekomstige situatie;
5. Conclusies en aanbevelingen (benoemen van eventuele verbeterpunten).

Het beoordelen van de verkeerssituatie is een standaard onderdeel in het kader van een bestemmingsplanprocedure. Het gaat om een oordeel op het vlak van de criteria bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid. In eerste instantie gaat het om een beeld van de huidige situatie. En vervolgens het in beeld brengen van de effecten van de voorgestane ruimtelijke ontwikkeling op die bestaande verkeerssituatie. De herontwikkeling van de Monuta-locatie aan de Geertjesweg wordt integraal beoordeeld op basis van het nu beschikbare (schets)ontwerp. Met die integrale beoordeling wordt de motie¹ afgedaan die aandacht vraagt voor de verkeersveiligheid. In de fase van Voorlopig Ontwerp moet de situatie nader worden beschouwd met een integrale beoordeling over alle criteria (o.a. door de afdeling verkeer van de gemeente Wageningen).

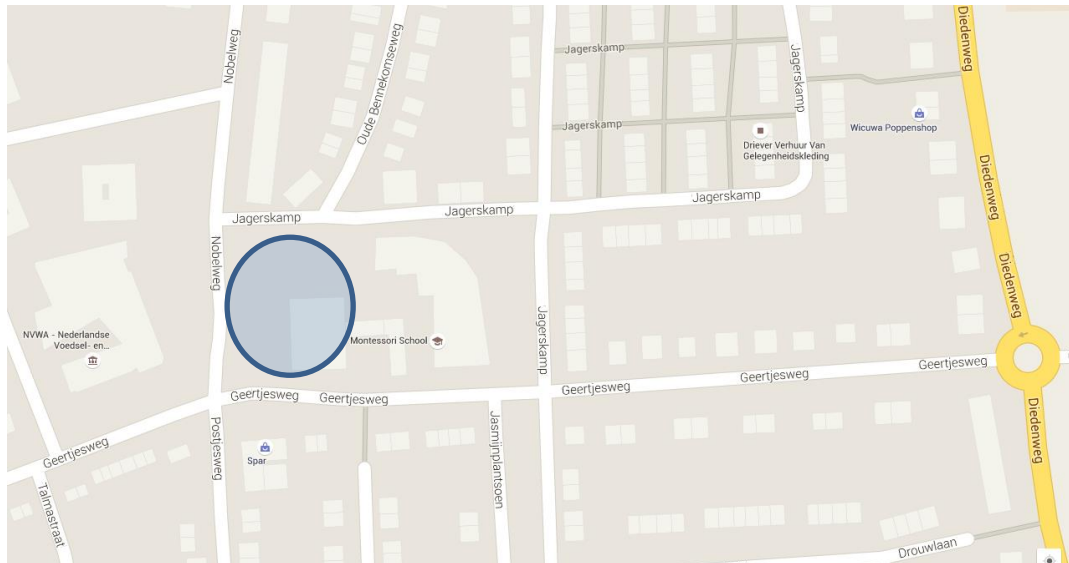
¹ In de raadsvergadering van 29 september 2014 is een motie (6M1) aangenomen. Het doel is de verkeersveiligheid structureel te verbeteren in combinatie met de realisatie van de supermarkt op de voormalige Monuta-locatie. De toelichting is dat de route Geertjesweg/Nobelweg een veel gebruikte fietsroute is en een groot aandeel sluipverkeer kent. Hierdoor ontstaat in de spitsperiode een verkeersonveilig gevoel.



2 Huidige situatie

2.1 Algemeen

Bij de beoordeling van de bestaande verkeerssituatie wordt gekeken naar de criteria bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid. De parkeersituatie krijgt apart aandacht.



Figuur 1: Plattegrond met straatnamen en locatie (Google Maps)

► Beschrijving bestaande situatie

In de huidige situatie zit op de Monuta-locatie een (voormalig) rouwcentrum. Aan de zijde van de Geertjesweg bevindt zich de dienstingang en de uitrit van de 'oprijlaan'. Het grote parkeerterrein ligt achterom en heeft een in-/uitgang aan de Nobelweg. Aan de oostzijde van de Nobelweg ligt nog een parkeerstrook aan de openbare weg. Aan de Geertjesweg bevinden zich aan beide zijden van de rijbaan enkele parkeervakken.

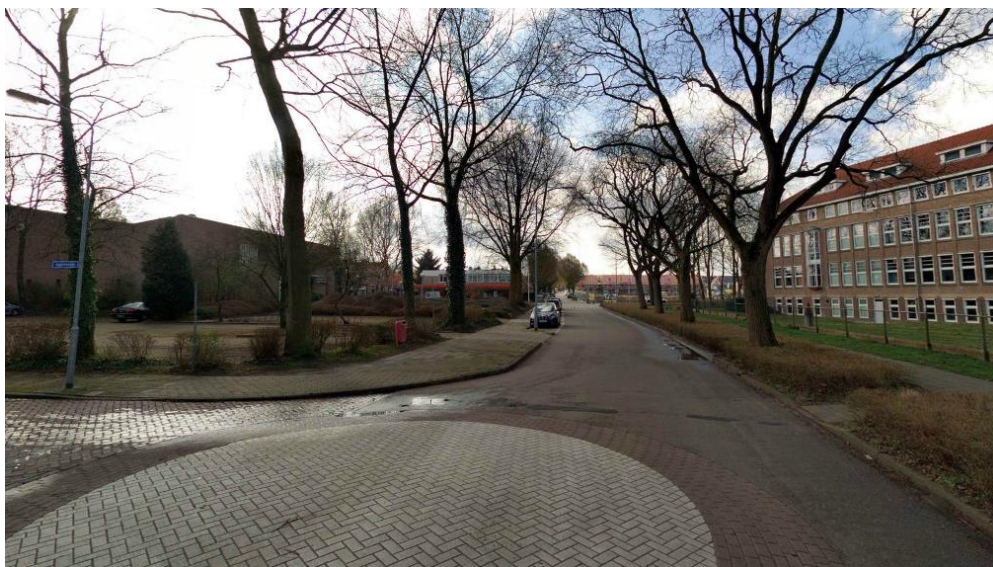
In de nabijheid van de Monuta-locatie bevinden zich een supermarkt met daarboven 2 woningen aan de Geertjesweg (zie figuur 2). Het laden/lossenvindt naast die supermarkt plaats op de rijbaan in de Postjesweg. Daar geldt een lokaal parkeerverbod, zodat een goede doorgang gewaarborgd blijft. Dit omdat de route Postjesweg – Nobelweg een belangrijke fietsroute is.

Aan de Jagerskamp ligt de Montessori basisschool. Het kruispunt van de Geertjesweg met de Jagerskamp is voorzien van een verlengd kruispuntplateau, zodat voetgangers à niveau kunnen oversteken. Op het kruispunt van de Geertjesweg met de Nobelweg is ook een kruispuntplateau aanwezig. Ook hier is een verlengd plateau met plekken waar voetgangers à niveau kunnen oversteken. Er is niet voorzien in zebrapaden (voetgangersoversteekplaatsen). Op het kruispunt van de Nobelweg met de Jagerskamp (zie figuur 3) ligt een bolgestrate drempel (punaise).





Figuur 2: Situatie Geertjesweg met rechts de huidige Spar (Cyclomedia Globespotter, 2016)



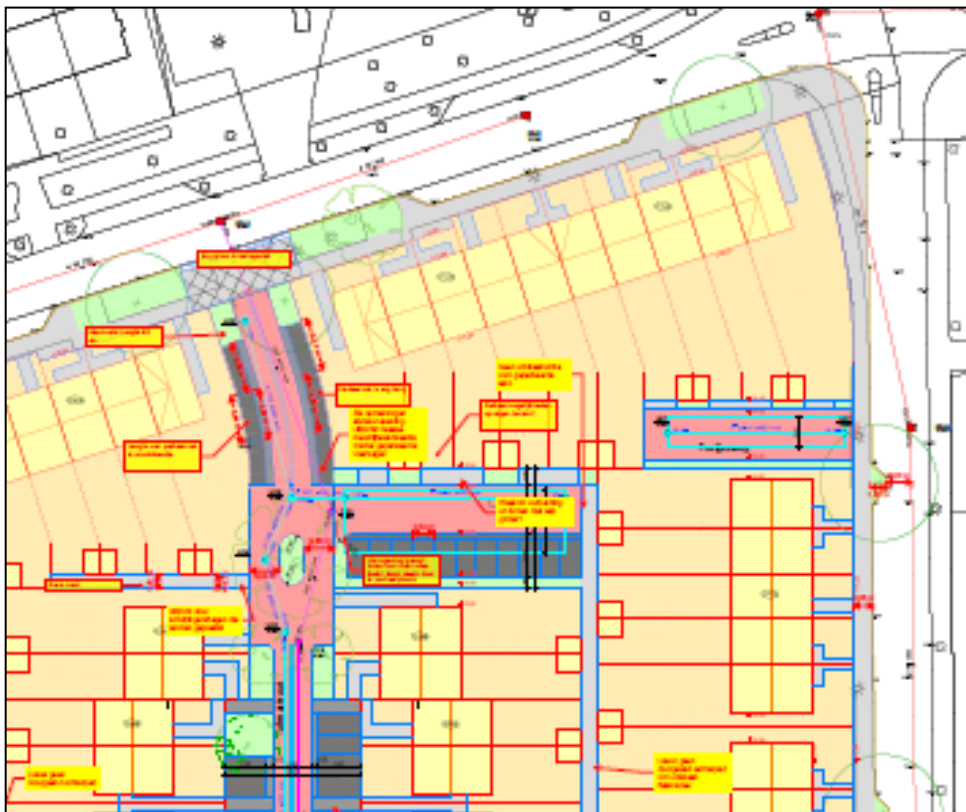
Figuur 3: Situatie Nobelweg met links de aansluiting Jagerskamp (Cyclomedia Globespotter, 2016)

► **Woningbouwlocatie Patrimonium**

De woningen in het plan Patrimonium bevinden zich in de bouwfase. De parkeerbalans (uit 2013) van het plan Patrimonium voorziet in voldoende parkeerplaatsen, zonder parkeerdruk op de omgeving. Er is een parkeernorm van 1,2 parkeerplaatsen per woning gehanteerd, met het advies om in de toekomst 1,4 parkeerplaatsen per woning te kunnen realiseren door, indien nodig, strategisch groen om te bouwen tot parkeerplaats (maatwerk).

Uit het parkeeronderzoek van de gemeente Wageningen van destijds komt naar voren dat de oude bewoners een parkeernorm van 0,7 parkeerplaats per woning in de praktijk hadden. In de nieuwbouw komt 70% van de oude bewoners terug in het plan. Op basis van deze gegevens is het de verwachting dat er geen parkeerdruk vanuit de omgeving op de Monuta-locatie is/zal ontstaan.





Figuur 4: uitsnede woningbouwplan Patrimonium (bron: de Woningstichting, 2014)

De woningbouw en kavelgrens in het plan Patrimonium bij het kruispunt van de Geertjesweg met de Postjesweg is dusdanig dat een redelijk uitzicht voor het verkeer gewaarborgd blijft. Door het kruispuntplateau is de snelheid bovendien laag, zodat sprake is van een veilige verkeerssituatie.

► Netwerkvisie

In de Netwerkvisie (2016) van de gemeente Wageningen is de zogenaamde wegcategorisering opgenomen. Daarin staat per weg de functie gedefinieerd, inclusief de maximumsnelheid en de wenselijke maximum hoeveelheid verkeer.

De gemeente Wageningen wil autoverkeer zo snel mogelijk in en uit de stad geleiden. De voorkeurswegen om de stad te verlaten zijn de Ritzema Bosweg, Lawickse Allee, Kortenoord Allee, Nijenoord Allee, Mansholtlaan en Diedenweg. Deze wegen vormen de Ring om Wageningen en zijn allemaal gebiedsontsluitingsweg en 50 km/h.

In het gebied binnen die Ring wil de gemeente Wageningen sluipverkeer op de erftoegangswegen (30 km/h-zones) ontmoedigen. Daarom is in de Netwerkvisie voorgesteld om op de Churchillweg de maximumsnelheid te verlagen naar 30 km/u.

In de Netwerkvisie is sprake van een wenselijk maximum van 4.000 motorvoertuigen per etmaal op de wegen die aansluiten op de Ring. De Geertjesweg is een weg met een aansluiting op de Ring waar deze grenswaarde geldt. De grenswaarde voor de overige wegen in typische woongebieden bedraagt volgens de Netwerkvisie 2.000-2.500 motorvoertuigen per etmaal.



2.2 Bereikbaarheid

► Doorstroming

Voor het kwantificeren van de hoeveelheid verkeer maken we gebruik van gegevens uit het verkeersmodel (2012). De verkeersgeneratie van alle functies (woningen en voorzieningen) in de wijk zijn in de etmaalintensiteiten verwerkt.

Uit het verkeersmodel (2012) volgt dat op de Geertjesweg (tussen Diedenweg en Nobelweg) een etmaalintensiteit van 2.745 motorvoertuigen per etmaal zit. Op de Nobelweg (noord) zit een etmaalintensiteit van 1.476 motorvoertuigen per etmaal. Uitgaande van een groei van 1,0% per jaar (gezien de economische recessie een worstcase benadering) is in 2016 op de Geertjesweg sprake van een hoeveelheid van 2.856 motorvoertuigen per jaar. In het verkeersmodel voor het toekomstjaar 2020 gaat het op de Geertjesweg om een hoeveelheid van 3.179 motorvoertuigen per etmaal. Bij dit toekomstjaar 2020 is rekening gehouden met de effecten van ruimtelijke ontwikkelingen in Wageningen, zoals Patrimonium.

Gezien deze verkeersintensiteiten is de doorstroming goed. De hoeveelheid verkeer kan zonder problemen worden verwerkt. De verhouding tussen intensiteit en wegcapaciteit is laag.

► Oversteekbaarheid

Tot 200 motorvoertuigen per uur is de oversteek voor voetgangers in theorie goed tot redelijk. Tussen 200 en 400 motorvoertuigen per uur is de oversteek voor voetgangers redelijk tot matig. Boven de 400 motorvoertuigen per uur is de oversteek voor voetgangers in een 30 km/h-zone bij een oversteek van de rijbaan in één keer slecht.

Bij een oversteek van een fietser geldt in theorie dat bij een 50 km/h weg en bij minder dan 800 motorvoertuigen per uur de oversteek redelijk is. In een 30 km/h zone geldt een lagere snelheid, zodat voorgaande kwalificatie door ons van toepassing wordt verklaard in een 30 km/h-zone.

De vuistregel is dat de spitsuurintensiteit 10% van de etmaalintensiteit bedraagt. De spitsuurintensiteit in 2016 op de Geertjesweg is daarmee ongeveer 318 voertuigen per uur. De hoeveelheid fietsers zit niet in het verkeersmodel. De verwachting is dat het aantal fietsers in de bestaande situatie op de Geertjesweg (oost) neerkomt op ongeveer 100 fietsers per spitsuur. Op de Nobelweg (noord) is het aantal fietsers naar verwachting hoger met circa 300 fietsers in het spitsuur.

De situatie met de meeste hoeveelheid verkeer is het wegvak van de Geertjesweg tussen Diedenweg en Nobelweg. Bij elke zijweg vanaf de Diedenweg in de richting van de Nobelweg neemt het aantal voertuigen af (zie bijlage 1 met de plots van het verkeersmodel uit 2012). De waarde voor het spitsuur komt neer op circa $318 + 100 = 418$ voertuigen per uur. Als gevolg van deze waarde scoort de oversteekbaarheid voor voetgangers in de spits slecht ($I > 400$ mvu/uur). Buiten de spits is de oversteekbaarheid redelijk tot matig ($I = 200\text{--}400$ mvu/uur).

Het wegvak van de Nobelweg kent in 2016 in het spitsuur een intensiteit van $154 + 300 = 454$ voertuigen per uur. Als gevolg van deze waarde scoort de oversteekbaarheid voor voetgangers in de spits slecht ($I > 400$ mvu/uur). Buiten de spits is de oversteekbaarheid goed ($I < 200$ mvu/uur).



De oversteekbaarheid voor fietsers is in geen enkele situatie een probleem ($I < 800$ mvt/uur).

► Conclusie

De bereikbaarheid voor gemotoriseerd verkeer is geen probleem (auto, brandweer, vuilniswagen, vrachtauto). Ook voor fietsers is de situatie in orde. Gezien het voorgaande – en vooral vanwege de hoeveelheid fietsers – is de oversteekbaarheid voor voetgangers wel een aandachtspunt. De oversteek voor voetgangers in het spitsuur (denk aan woonschoolroutes in de ochtendspits) krijgt de score slecht. Buiten het spitsuur is de score matig voor de Geertjesweg en goed voor de Nobelweg. Dit kan worden verbeterd door te voorzien in een voetgangersoversteekplaats (zebrapad) en/of een middengeleider voor een oversteek in twee etappes.

2.3 Veiligheid

De Monuta-locatie bevindt zich aan het kruispunt Geertjesweg met Nobelweg. Beide wegen zijn onderdeel van de 30 km/h-zone. De inrichting van de weg is voor een deel afgestemd op de functie van erftoegangsweg, gezien de aanwezigheid van plateaus en andere snelheidsremmende maatregelen die zijn gerealiseerd bij het instellen van de 30 km/h-zone. Voor een deel ontbreken de juiste inrichtingskenmerken van een erftoegangsweg: de weg is iets te breed, er ligt asfalt in plaats van klinkerverharding en de lichtmasten zijn van een lange in plaats van korte uitvoering. De gemeente Wageningen kiest er voor deze aanpassingen pas door te voeren in combinatie met regulier onderhoud aan weg en riool om zo werk-met-werk te maken.

De bestaande plateaus zorgen voor de noodzakelijk gewenste snelheidsverlaging op de belangrijke oversteekpunten in de wijk. De inrichting voldoet daarmee aan de eis van een sobere inrichting van een 30 km/h-zone.

Uit de geregistreeerde ongevalgegevens blijkt sprake te zijn van een incident. Op 21 augustus 2007 is een fietser gewond geraakt, omdat die persoon geen voorrang kreeg van een bestuurder van een bestelwagen. Het kruispunt en omgeving is objectief gezien relatief veilig, aangezien er geen structurele ongevallen zijn geregistreerd na herinrichting tot 30 km/h-zone, zo blijkt uit navraag bij de politie.

► Conclusie

De gemeente Wageningen heeft de wegen in het kader van duurzaam veilig een sobere inrichting van een 30 km/h zone gegeven. Op basis van de ongevalgegevens blijkt de verkeerssituatie objectief veilig te zijn. De uitvoeringskenmerken van een erftoegangsweg in een 30 km/u-zone die definitief is ingericht, volgt in de toekomst in combinatie met regulier onderhoud aan weg en riool.

2.4 Leefbaarheid

Gezien de hoeveelheid verkeer zal geen sprake van geluidhinder en problemen met luchtkwaliteit. De Wet geluidhinder is in een 30 km/h-gebied niet van toepassing. Als maat voor de leefbaarheid wordt daarom een goede oversteekbaarheid aangehouden. Zie paragraaf 2.2.



2.5 Parkeren in bestaande situatie

In de Nota Parkeernormen Wageningen 2015 zijn de parkeernormen vastgesteld. Voor supermarkten is in de Nota een beperkte keuze aan parkeernormen beschikbaar. Het 'speelveld' voor supermarkten is juist breed en in die zin is maatwerk aan de orde. Daartoe verwijst de Nota Parkeernormen naar de CROW publicatie 317 "Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie".

In de CROW publicatie 317 worden vijf typen supermarkten onderscheiden. De toekomstige supermarkt valt onder de categorie fullservice supermarkt – middelhoog en hoog prijsniveau.

Deze categorie geldt voor de situatie van de Monuta-locatie (rest bebouwde kom / matig stedelijk) met een range van 3,9 – 5,9 parkeerplaatsen per 100 m² bvo (bruto vloeroppervlak). De vraag is nu welke rekenwaarde van toepassing is in dit project. Is de minimale waarde van toepassing of de gemiddelde waarde? Doel is de aanleg van onnodige parkeerplaatsen te voorkomen.

Om antwoord te geven op deze vraagstelling is een parkeeronderzoek in de bestaande situatie uitgevoerd. Door middel van dit parkeeronderzoek is inzicht verkregen in de parkeervraag in de bestaande situatie (Notitie Onderzoeksresultaten parkeeronderzoek Spar Geertjesweg, Bureau de Groot Volker, 6 juli 2016). De uitkomsten van het parkeeronderzoek maken het volgende duidelijk:

- Ouders die hun kinderen komen brengen/halen bij de Montessorischol zorgen voor een piekmoment in de parkeervraag. Het piekmoment bedraagt circa 18 voertuigen.
- Deze parkeervraag van de ouders leidt niet tot parkeerproblemen in de omgeving. Er wordt door de ouders hoegenaamd niet geparkeerd op het grote parkeerterrein van de Monuta-locatie. Wel op de kiss&ride-locatie aan de Jagerskamp (oost).
- Het is waarschijnlijk dat een deel van de ouders het brengen/halen van de kinderen combineert met een bezoek aan de huidige Spar supermarkt.
- De maximale parkeervraag van de Spar supermarkt is 15 parkeerplaatsen bij de begin-/eindtijden van de school, daarbuiten is het maximum 11 plaatsen.

De bestaande Spar supermarkt heeft een oppervlak van 725 m² bvo (dit is inclusief de kantooruimte op de verdieping); begane grond is ca. 650 m² bvo). Gezien de relatief lage parkeervraag uit het parkeeronderzoek is de toepassing van de minimumwaarde van de parkeernorm van 3,9 per 100 m² bvo goed te verklaren. De waarde van 3,9 parkeerplaatsen per 100 m² bvo is daarmee richtinggevend voor het bepalen van de toekomstige parkeervraag conform de methodiek van de Nota Parkeernormen Wageningen in het project van de Monuta-locatie.



3 Toekomstige situatie

► Algemeen

Bij de beoordeling van de toekomstige verkeerssituatie wordt gekeken naar de criteria bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid. De parkeersituatie krijgt apart aandacht.

3.1 Bereikbaarheid

De ontwikkeling van een supermarkt op de Monuta-locatie zorgt per saldo voor een toename van de hoeveelheid verkeer². Onderstaand kader geeft een indicatief beeld van de toename.

Berekening verkeersgeneratie (Bron: CROW publicatie 317)

Rekenfactor kencijfers verkeersgeneratie: weekdag * 1,11 = werkdag

Minimumparkeernorm auto van toepassing = relatief lage verkeersgeneratie

Rouwcentrum: 35-49 ritten per plechtigheid ~ ca. 50 - 200 ritten per werkdag

Spar: 81-122 ritten per 100 m² bvo ~ ca. 650 ritten per werkdag

Nieuwe functie in Sparlocatie: 20 ritten per 100 m² bvo ~ ca. 150 ritten per werkdag

Supermarkt: 81-122 ritten per 100 m² bvo ~ ca. 1.500 ritten per werkdag

Saldo verkeersgeneratie (nieuw – oud): ca. + 800 - 950 ritten per werkdag

Uitgaande van een groei van 1,0% per jaar (gezien de economische recessie een worstcase benadering) is in 2016 op de Geertjesweg sprake van een hoeveelheid van 2.856 motorvoertuigen per jaar. In het verkeersmodel voor het toekomstjaar 2020 gaat het op de Geertjesweg om een hoeveelheid van 3.179 motorvoertuigen per etmaal. Bij dit toekomstjaar 2020 is rekening gehouden met effecten van ruimtelijke ontwikkelingen in Wageningen³.

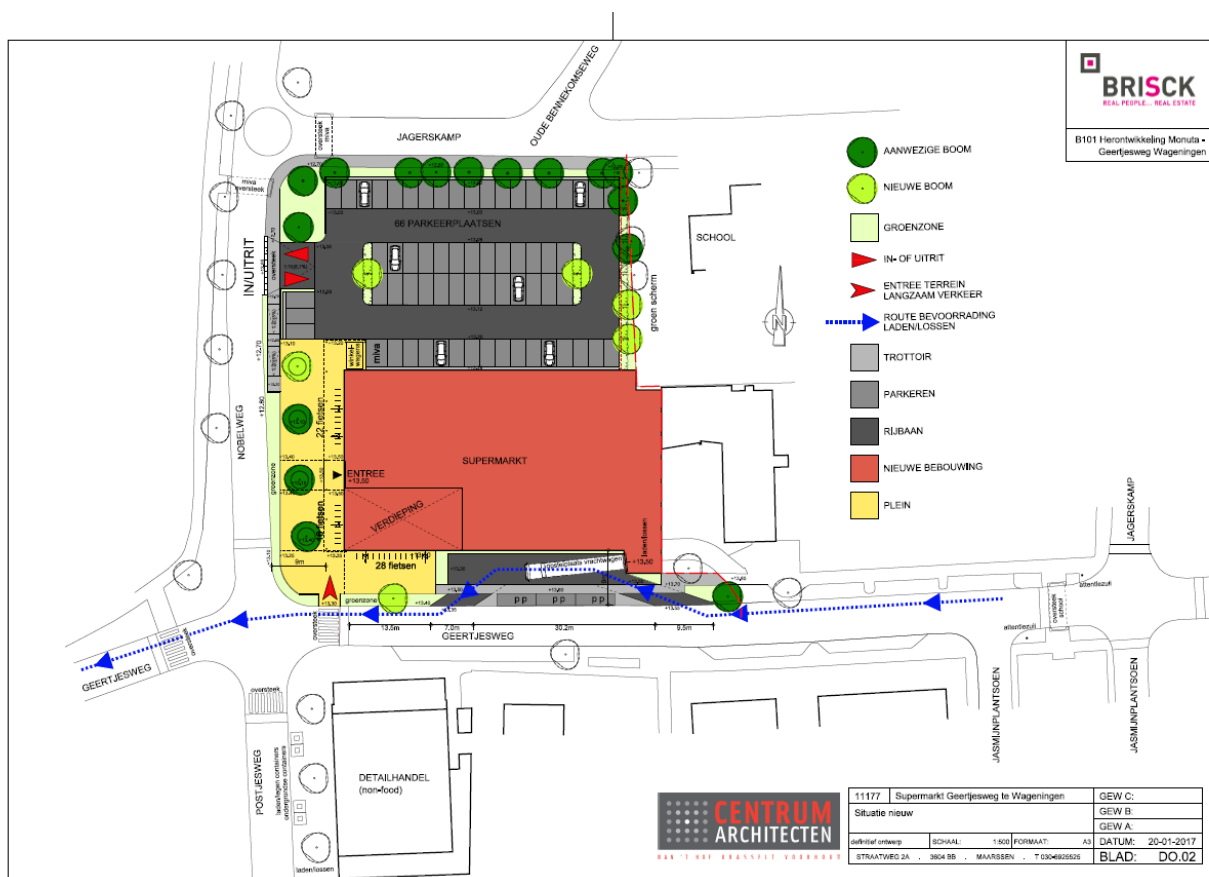
De verwachte toename van de verkeersproductie bedraagt tussen de 800 en 950 ritten op een gemiddelde werkdag. Die ritten moeten worden verdeeld over de routes van de herkomst van de bezoekers van de nieuwe supermarkt. In principe gaat het om vier windrichtingen. Door de verkeersgeneratie aan drie wegen toe te delen, ontstaat een meer realistisch beeld van de verdeling van het verkeer over het wegennet. De toename per wegvak is daarmee als volgt:

- Nobelweg (tussen uitrit supermarkt en Dolderstraat): + ca. 300 ritten
- Nobelweg (tussen Geertjesweg en uitrit supermarkt): + ca. 650 ritten
 - Geertjesweg oost: + ca. 300 ritten
 - Geertjesweg west: + ca. 300 ritten
 - Postjesweg: + ca. 50 ritten.

² In 2016 is de Netwerkvisie door de gemeente Wageningen vastgesteld. Onderdeel van de Netwerkvisie is een knip in de Churchillweg ter hoogte van De Mouterij. Deze knip kan er voor zorgen dat de hoeveelheid doorgaand verkeer op de route Churchillweg – Geertjesweg – Diedenweg zal afnemen. Dit valt buiten het kader van dit onderzoek.

³ Voor 2030 wordt in het verkeersmodel een verwachte intensiteit van ca. 3.100 motorvoertuigen per etmaal voor de Geertjesweg gegeven. Voor de Nobelweg (noord) geldt een waarde van 1.600 motorvoertuigen per etmaal.





Figuur 5: Schets ontwerp (bron: Brisck 4 B.V., 2017)

3.2 Veiligheid en leefbaarheid

De toename van het verkeer is absoluut gezien relatief beperkt en leidt daarmee niet tot een wezenlijk andere verkeerssituatie op het vlak van veiligheid, indien de verkeerssituatie hetzelfde zou blijven als in de bestaande situatie. Uit het ontwerp (zie figuur 5) volgt dat de verkeerssituatie met de komst van de supermarkt wordt aangepakt.

Verbetering van de verkeersveiligheid wordt bereikt door het aantal potentiële conflictpunten in de toekomstige verkeerssituatie te verminderen als gevolg van de planontwikkeling:

- Laden/lossen bij de nieuwe supermarkt vindt plaats naast de rijbaan, zodanig dat noch het autoverkeer, noch voetgangers hiervan hinder ondervinden;
- Afvalcontainers verdwijnen ondergronds, zodat het uitzicht niet geblokkeerd wordt;
- De langspaarkeervakken aan de Nobelweg voor de supermarkt vervallen, zodat op dit wegvak minder conflictsituaties zijn. Dit is gunstig, omdat juist hier de grootste toename van het verkeer is te verwachten;
- Het aantal uitritten op de Geertjesweg/Nobelweg vermindert, dus minder conflictpunten;
- De voetgangersstromen worden gebundeld op een beperkt aantal veilig vormgegeven oversteeklocaties (zebra's) en ongewenste oversteken worden tegengaan (muur/haag).

Gezien deze maatregelen verbetert de mate van oversteekbaarheid voor voetgangers en scoort in en buiten de spits goed. Voor fietsers blijft de score goed in alle situaties.

Door realisatie (c.q. behoud) van een supermarkt in de wijk is de kans groot dat omwonenden met de fiets of te voet hun boodschappen gaan doen en kunnen blijven doen. Deze vormen van



duurzame mobiliteit worden gestimuleerd door in het ontwerp in goede voorzieningen voor voetgangers en fietsers te voorzien. Denk aan het plein voor de supermarkt, de veilige oversteeksituaties en voldoende fietsenrekken dicht bij de entree van de supermarkt. Wanneer als gevolg van deze inrichting minder autoverkeer uit de wijk naar de supermarkt gaat, levert dit direct een bijdrage aan een meer verkeersveilige situatie en minder CO₂-uitstoot. Een gunstige ontwikkeling die de leefbaarheid ten goede komt.

In de nabije toekomst kan de gemeente Wageningen de verkeersveiligheid nog extra verbeteren door in combinatie met regulier onderhoud aan weg en riool over te gaan tot een definitieve inrichting van de 30 km/h zone. Daarop vooruitlopend – en in overleg met de omwonenden – voorziet de gemeente op de oversteek van de woonschoolroute al in enkele maatregelen, zoals attentiezuilen.

Aandachtspunt is de toekomstige vestiging van detailhandel op de oude SPAR-locatie. In de bestaande situatie rijden de vrachtwagens die de bevoorrading van de Spar supermarkt verzorgen, dikwijls achteruit over het kruispunt Geertjesweg met Postjesweg, wat onveilige situaties op kan leveren. Dat is inherent aan het feit dat je het vrachtverkeer niet door de Postjesweg wilt laten rijden. De laad/losplek voor de SPAR-locatie aan de Postjesweg zal gehandhaafd blijven, aangezien de bestemming detailhandel voor het huidige Spar-pand blijft. Het is reëel om aan te nemen dat de bevoorrading voor alleen bestemming detailhandel wordt uitgevoerd door minder grote voertuigen en minder frequent. Het vrachtverkeer rijdt bij voorkeur een route door de 30 km/h zone die geschikt is voor de afwikkeling van grote voertuigen. Te denken valt aan de route Diedenweg – Geertjesweg – Churchillweg – Beatrixlaan – Ritzema Bosweg.

Figuur 5 geeft een goede oplossing voor het laden en lossen bij de nieuwe supermarkt weer. Dit omdat de laad- en losplek naast de gevel gesitueerd is, waardoor ook drie parkeerplekken kunnen worden gerealiseerd. Voetgangers hebben in deze situatie weinig last van laad- en losbewegingen. Wel verdient het aanbeveling dat een medewerker van de supermarkt tijdens het manoeuvreren van de vrachtwagen checkt of dit veilig verloopt. Ook dient een kruis te worden aangebracht op het gedeelte naast de rijbaan in het verlengde van de drie parkeerplaatsen, zodat het laad- en losverkeer niet wordt gehinderd door fout geparkeerde voertuigen.

► Conclusie

Met het voorgaande wordt tegemoet gekomen aan de motie: "de gemeenteraad is van mening dat er slechts medewerking verleend kan worden aan het voorstel om op de voormalige Monuta-locatie een supermarkt te realiseren als de verkeerssituatie ten opzichte van de huidige situatie niet wordt verslechterd." "... een voorstel voor te leggen voor aanpassingen van de verkeersveiligheid waarbij het uitgangspunt is dat deze, ondanks een toename aan verkeer, structureel wordt verbeterd."



3.3 Parkeren in de nieuwe situatie

Ten aanzien van het parkeren in de nieuwe situatie zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

Onderdeel	Beoordeling
Algemeen	
Gebied	Zone 3C: Rest bibeko
'Plan'	
Categorisering functie	Supermarkt (full service – middelhoog en hoog prijsniveau)
Parkeernorm	3,9 parkeerplaatsen per 100 m ² bruto vloeroppervlak
Omvang	supermarkt: 1.750 m² bvo
Overig	- In het bouwprogramma is sprake van een supermarkt van maximaal 1.550 m² vloeroppervlak en maximaal 200 m² bijbehorend kantoor. - Het Parkeerplan Wageningen 2015 geldt als uitgangspunt. Daarin wordt met toepassing van de rekentool zowel inzicht gegeven in het aantal benodigde parkeerplaatsen voor auto's, als ook voor fietsen. - Nota Parkeernormen Wageningen 2015: In zone 3C zijn de parkeernormen voor de auto en fiets aan elkaar gelijk.

► Autoparkeren

De parkeereis voor het autoparkeren ten aanzien van het voorliggende plan is opgenomen in onderstaande tabel, exclusief reductietoepassingen:

Tabel 1: Parkeereis supermarkt, exclusief reductietoepassingen

Locatie	Onderdeel	Werkdag					zaterdag		zondag - middag	
		ochtend	middag	avond	koop-avond	nacht	middag	avond	winkel-sluiting	koop-zondag
nieuwe situatie (totaal)										
SUPER	Werknemers	4	4	3	6	0	7	3	0	4
	Bezoekers	18	37	21	46	0	61	21	0	46
subtotaal		22	41	24	52	0	68	24	0	50

Op het maatgevende moment van een zaterdagmiddag zijn in theorie totaal 68 parkeerplaatsen benodigd. Dit is exclusief diverse reductietoepassingen. De mogelijke reductie is als volgt:

- Algemeen
 - Er wordt altijd een vrijstelling van twee parkeerplaatsen verleend.
- Werknemers
 - Er wordt geen aanleg van onnodige parkeerplaatsen geëist. 50% van de parkeereis voor werknemers (maximaal 20 parkeerplaatsen), als sprake is van een aantoonbaar structureel laag autogebruik.
 - 15% van de parkeereis voor werknemers als de parkeerplaatsen structureel openbaar toegankelijk zijn.

In de situatie Supermarkt Monuta-locatie zijn de parkeerplaatsen structureel openbaar toegankelijk. Een groot deel van de medewerkers is nog zonder autorijbewijs, zodat sprake is van structureel laag autogebruik. Gezien het voorgaande dient het aantal stallingvoorzieningen voor fietsen en bromfietsen op orde te zijn.



In onderstaande tabel is een samenvatting van de totale parkeereis weergegeven, inclusief reductietoepassingen. De maatgevende situatie van de zaterdagmiddag vraagt 62 parkeerplaatsen.

Tabel 2: Parkeereis supermarkt, inclusief reductietoepassingen

Locatie	Onderdeel	Werkdag					zaterdag		zondag - middag	
		ochtend	middag	avond	koop-avond	nacht	middag	avond	winkel-sluiting	koop-zondag
nieuwe situatie (totaal)										
SUPER	Werknemers	4	4	3	6	0	7	3	0	4
	Bezoekers	18	37	21	46	0	61	21	0	46
Reductie	-2	-2	-2	-2	-2	-2	-2	-2	-2	-2
	50% Wn	-2	-2	-1	-3	0	-3	-1	0	-2
	15% Wn	-1	-1	0	-1	0	-1	0	0	-1
Totaal		17	36	21	46	0	62	21	0	45

Als gevolg van de herontwikkeling van het gebied verdwijnen bestaande parkeervakken langs de Nobelweg (circa 5 stuks). De situatie langs de Geertjesweg (bestaand circa 5 stuks noordzijde) komt aangepast terug (3 stuks). Dit in verband met het lossen/laden van goederen en een opstelplek voor de vrachtwagen die de bevoorrading verzorgt.

De totale (openbaar toegankelijke) parkeercapaciteit in het totale plan bedraagt 66 parkeerplaatsen op het grote parkeerterrein op de hoek Nobelweg/Jagerskamp. Naast drie vakken langs de Geertjesweg (noordzijde) ter hoogte van de ontwikkeling van de supermarkt. De overige bestaande vakken aan de Geertjesweg (zuid- en noordzijde) blijven gehandhaafd.

Op het parkeerterrein van de supermarkt is voorzien in 1 miva-parkeerplaats. Daarmee voldoet het plan aan de CROW-norm van minimaal 1 miva op 50 parkeerplaatsen.

► Conclusie

Op basis van het bovenstaande kent het plan in de basis een positieve parkeerbalans. Het betreft een aanbod van (minimaal) 69 parkeerplaatsen en een theoretische parkeervraag van 62 parkeerplaatsen op de maatgevende zaterdagmiddag.

Uitwisseling met de wijk is daarmee niet tot slechts beperkt aan de orde. Wel zou sprake kunnen zijn van een soort van uitwisseling tussen het bezoek aan de school en de supermarkt. Ouders kiezen voor combinatiebezoek ten tijde van het brengen/halen van de kinderen. Hierdoor neemt de parkeerdruk op de omgeving als gevolg van de supermarkt mogelijk af. Zeker als de ouders hun voertuig parkeren op het grote parkeerterrein bij de supermarkt.

Een aandachtspunt is nog de parkeervraag als gevolg van de m² vloeroppervlak winkelruimte op de bestaande locatie van de SPAR. De detailhandelsfunctie die daarin terug komt, is nog niet bekend. Is het parkeerkencijfer van de functie gelijk of lager dan die van de SPAR-supermarkt, dan treedt geen parkeerprobleem op (bijv. een bouwmarkt). Het is de verwachting dat de parkeerkencijfers voor de nog te bepalen detailhandelsfunctie niet hoger zullen zijn dan nu voor de supermarkt het geval is. Voor deze functie en de woningen daarboven, zijn de bestaande plekken aan de Geertjesweg en Postjesweg beschikbaar.



3.4 Fietsparkeren

Aan de fietsparkeerplaatsen bij een supermarkt worden de volgende eisen gesteld:

- Maximale loopafstand (werknemers en bezoekers): 50 meter.
- In zone 3C zijn de parkeernormen voor de auto en de fiets aan elkaar gelijk.
 - Totaal aantal fietsparkeerplekken: 62 stuks.
 - Voorstel fietsparkeren werknemers (15%): 10 parkeerplaatsen.
 - Voorstel fietsparkeren bezoekers (85%): 52 parkeerplaatsen.

► Conclusie

In het voorliggende inrichtingsplan kan worden geconcludeerd dat wordt voldaan aan de gestelde fietsparkeereis.



4 Conclusie

Het doel van deze mobiliteitstoets is om de mobiliteitseffecten van de ontwikkeling van de Monutalocatie aan de Geertjesweg te Wageningen onderzoeken en anderzijds om te toetsen of de inrichting van de openbare ruimte rondom deze ontwikkeling voldoet aan het gestelde in het Kwaliteitshandboek openbare ruimte en alle bekende wetgeving en richtlijnen.

De volgende conclusies zijn gedaan ten aanzien van de toekomstige ontwikkeling:

- Bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid: de voorstellen ter verbetering van de bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid komen tegemoet aan de motie: "de gemeenteraad is van mening dat er slechts medewerking verleend kan worden aan het voorstel om op de voormalige Monuta-locatie een supermarkt te realiseren als de verkeerssituatie ten opzichte van de huidige situatie niet wordt verslechterd." "... een voorstel voor te leggen voor aanpassingen van de verkeersveiligheid waarbij het uitgangspunt is dat deze, ondanks een toename aan verkeer, structureel wordt verbeterd."
- Autoparkeren: het plan kent een positieve parkeerbalans, namelijk een aanbod van 69 parkeerplaatsen tegenover een parkeereis van 62 parkeerplaatsen.
Hoewel nog niet bekend is welke detailhandelsfunctie terugkomt in het bestaande pand van de SPAR, zijn voor deze functie en de woningen op de verdieping de bestaande plekken aan de Geertjesweg en Postjesweg beschikbaar.
- Fietsparkeren: het inrichtingsplan voldoet aan de eisen van de maximale loopafstand van 50 meter (voor zowel werknemers als bezoekers) en de parkeernormen, welke gelijkgeschakeld zijn aan die van de auto, namelijk 62 fietsparkeerplekken. Volgens het plan worden er 62 fietsparkeerplekken gerealiseerd.

Afgaande op deze deelconclusies kan worden gesteld dat het plan voldoet aan alle door de gemeente Wageningen gestelde normen ten aanzien van de mobiliteitseffecten en dat de ontwikkeling voldoet aan het gestelde in het Kwaliteitshandboek openbare ruimte en alle bekende wetgeving en richtlijnen.



Bijlage 1 Plots verkeersmodel (2012)

