

Notitie verkeer en parkeren

Datum:	19 mei 2016	Project:	Nieuwbouw woningen
Uw kenmerk:	-	Locatie:	's-Gravendeel
Ons kenmerk:	V073247aa.00002.dve	Betreft:	Beoordeling Verkeer en parkeren
Versie:	02_001		

1 Inleiding en conclusie

Onderhavige notitie 'Verkeer en parkeren' is opgesteld naar aanleiding van het voornemen om de locatie aan de Korte Smidsweg te 's-Gravendeel te herontwikkelen tot woningen. Op deze locatie is momenteel het voormalig gemeentehuis aanwezig, welke sinds 2010 niet meer in gebruik is. Ten behoeve van deze ontwikkeling wordt een nieuw bestemmingsplan opgesteld.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient gekeken te worden naar allerlei (milieu)aspecten. Zo dient de verkeersaantrekkende werking van het 'bouwplan' in kaart gebracht te worden, dient beoordeeld te worden of het plan in voldoende parkeervoorzieningen voorziet en dient beoordeeld te worden of het plan gevolgen heeft voor de verkeersveiligheid en afwikkeling. In deze notitie is hier aandacht aan besteed.

Gebleden is dat er voor wat betreft de aspecten verkeer en parkeren geen belemmeringen zijn voor de ontwikkeling.

2 Plangebied

Het plangebied is gelegen tussen de Korte Smidsweg, de Smidsweg, de Azaleastraat en de Tulpstraat. Op deze locatie is de realisatie van maximaal 21 grondgebonden eengezinswoningen beoogd. Voorliggende notitie gaat uit van het maximale aantal woningen dat in het bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt. Bij een lager aantal woningen, kan het aantal benodigde parkeerplaatsen in de omgevingsvergunning worden bijgesteld.



Figuur 1
Planlocatie met voormalig gemeentehuis



Figuur 2
Mogelijke nieuwe invulling planlocatie



Figuur 3
Visualisatie bouwplan

3 Parkeren

3.1 Beleidskader

Gemeentelijke leidraad parkeren 2009

De ontwikkeling van een gebied is rechtstreeks afhankelijk van bereikbaarheid en daarbij samenhangende mobiliteit. Een voorwaarde voor het mogelijk maken van mobiliteit is het beschikbaar stellen van voldoende en geschikte infrastructuur. Op het moment dat de voertuigen niet mobiel zijn, moet de mogelijkheid worden geboden de voertuigen op de daartoe uitgeruste en geschikte plaatsen te parkeren.

Doelstelling van de Leidraad parkeren 2009 is het aanbieden van een handvat om op eenvoudige wijze de parkeerbehoefte op een bepaalde locatie in de gemeente te bepalen. De kengetallen om te komen tot de parkeerbehoefte komen voort uit de CROW-publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie'. De leidraad voorziet in de mogelijkheid om de parkeerbehoefte onder verschillende omstandigheden en op verschillende locaties op een nauwkeurige, maar tevens eenvoudige en overzichtelijke manier te bepalen. Het reserveren van een te groot aantal parkeervakken in de planvorming kan realisatie van een plan bemoeilijken. Van belang is het parkeeraanbod op de juiste plaats te realiseren. Minder waar het kan en meer daar waar behoefte is.

De gemeente gaat bij de beoordeling uit van de kencijfers van de CROW. Door toepassing van deze kencijfers kan de parkeerbalans met maatwerk in kaart worden gebracht.

3.2 Beoordeling

De parkeerbehoefte voor het plangebied is op grond van de richtlijnen, zoals opgenomen in de CROW-publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie', bepaald aan de hand van de functie en de stedelijkheidsgraad. Met een omgevingsaddressendichtheid tussen de 500 - 1.000 wordt 's-Gravendeel gedefinieerd als 'weinig stedelijk'. Voor de planlocatie geldt verder dat deze 'centrum' betreft (zie voor definities CROW bijlage I).

koop, twee-onder-een-kap										
	Parkeerkencijfers (per woning)									aandeel bezoekers
	centrum		schil centrum		rest bebouwde kom		buitengebied			
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.		
zeer sterk stedelijk	11	19	13	21	16	24	18	26	0,3 pp per woning	
sterk stedelijk	11	19	13	21	16	24	18	26		
matig stedelijk	13	21	14	22	17	25	18	26		
weinig stedelijk	13	21	16	24	18	26	18	26		
niet stedelijk	13	21	16	24	18	26	18	26		

koop, tussen/hoek										
	Parkeerkencijfers (per woning)									aandeel bezoekers
	centrum		schil centrum		rest bebouwde kom		buitengebied			
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.		
zeer sterk stedelijk	10	18	12	20	14	22	16	24	0,33 pp per woning	
sterk stedelijk	10	18	12	20	14	22	16	24		
matig stedelijk	11	19	13	21	15	23	16	24		
weinig stedelijk	11	19	14	22	16	24	16	24		
niet stedelijk	11	19	14	22	16	24	16	24		

Figuur 4
Gegevens CROW

Bij de berekening van de parkeerbehoefte wordt uitgegaan van de gemiddelde parkeerkencijfers. In totaliteit zijn er minimaal 31,9 parkeerplekken benodigd. In tabel 1 is een berekening opgenomen van het totaal aantal benodigde parkeerplekken bij realisatie van het maximale aantal van 21 woningen.

Tabel 1

Functie	Aantal	Parkeerkencijfers inclusief bezoekers (pp)	Benodigd aantal parkeerplaatsen
Woning (twee-onder-een-kap)	2	1,7	3,4
Woning (tussen/hoek)	19	1,5	28,5
Totaal			31,9

Door de verkeerskundige van de gemeente is aangegeven dat vanuit het college van burgemeester en wethouders de wens bestaat om circa 10% meer parkeerplekken te verkrijgen dan benodigd volgens de minimale parkeerbehoefte op grond van de CROW-richtlijnen. Dit betekent dat er $(31,9 \times 10\% =)$ 3,2 parkeerplaatsen extra moeten worden mogelijk gemaakt. In totaal bedraagt de parkeerbehoefte voor de voorgenomen ontwikkeling in het plangebied daarmee $(31,9 + 3,2 =)$ 35 parkeerplaatsen.

In het plangebied worden 35 parkeerplaatsen in het openbaar gebied mogelijk gemaakt. Daarvan is één parkeerplaats een mindervalide plek. Ook worden er 5 parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd. Deze zijn op de verbeelding van het bestemmingsplan specifiek aangeduid. Op grond van het voornoemde worden in het plangebied voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd. Het plan voldoet namelijk aan de CROW-richtlijnen en de gemeentelijke 10%-eis. Er is een overschot van 5 plekken.

De in het plangebied aanwezige bebouwing is nu niet in gebruik (tot 2010 was de bebouwing in gebruik als gemeentehuis). In de huidige situatie zijn er aan de achterzijde van het gebouw (in de Azaleastraat) 16 openbare parkeerplekken aanwezig. Op dit moment wordt een deel van deze parkeerplekken door omwonenden gebruikt. Bij de start van het project is door de gemeente Binnenmaas daarom besloten om ter compensatie van het verlies van deze parkeerplaatsen 13 extra plekken te realiseren.

In het plangebied is een overschot van 5 parkeerplaatsen. Deze kunnen door omwonenden van het plangebied worden gebruikt. Uit een parkeertelling van de gemeente is gebleken dat er in de directe omgeving van het plangebied (aan de Tulpstraat) 8 parkeerplaatsen aanwezig zijn die op dit moment niet worden gebruikt. In totaal zijn er daarmee in de omgeving van het plangebied 13 parkeerplaatsen beschikbaar voor omwonenden. Het verlies van de parkeerplekken achter het gemeentehuis wordt op deze manier voldoende gecompenseerd.

4 Verkeer

4.1 Beleidskader

Verkeersvisie Binnenmaas, opmaat naar een GVVP, 14 oktober 2011

Deze verkeersvisie is opgesteld aangezien er behoefte was aan een integrale verkeersvisie voor de gehele gemeente Binnenmaas. De verkeersvisie bestaat uit een samenvoeging en actualisatie van de bestaande beleidsdocumenten op het gebied van verkeer. De verkeersvisie beschrijft het nieuwe verkeersbeleid van de gemeente voor de korte, middellange en lange termijn op hoofdlijnen. De verkeersvisie is hierbij afgestemd op relevante, reeds bestaande visies, beleidsplannen en regelgeving. Daarnaast is in de visie rekening gehouden met te verwachten ontwikkelingen. De verkeersvisie gaat in op de thema's bereikbaarheid en veiligheid. Wat betreft vervoerswijzen ligt de focus in de visie op de auto. Het doel is de verkeersvisie verder uit te werken naar een GVVP Binnenmaas. Hierin zullen het openbaar vervoer en langzaam verkeer (de fiets) meer aandacht krijgen. Om de verkeersveiligheid te vergroten, is het van belang het wegennet aan te passen aan de landelijke richtlijnen van Duurzaam Veilig. In de verkeersvisie wordt besproken hoe deze aanpassing dient plaats te vinden. In 's-Gravendeel zijn er twee gebiedsontsluitingswegen (GOW) aangewezen richting de N217, te weten de Hendrik Hamerstraat en de Maasdamseweg. De rest van de woonkern is opgenomen als erftoegangsweg (ETW) met maximumsnelheid 30 km/u.

Er worden verschillende beleidsopgaven genoemd: Bereikbaarheid:

- de doorstroming op de Provinciale weg N217;
- de bereikbaarheid op de bedrijventerreinen en het parkeren;
- het parkeren in de winkelcentra en de woonwijken;
- het OV-netwerk;
- het langzaam verkeer.

Concluderend zijn de belangrijke beleidsopgaven:

- keuzes maken ten aanzien van de belangrijkste ruimtelijke ontwikkelingen en de daarvoor benodigde infrastructuur;
- inbrengen van belangen bij totstandkoming GVVP en bij provincie en Rijk;
- uitwerken van een parkeerbeleid, met name voor de winkelcentra;
- terugbrengen van het aantal ernstige verkeersslachtoffers met 33%, in het bijzonder door het aanpakken van de onveilige wegvakken en kruispunten;
- uitvoering ‘Duurzaam Veilige’ wegencategorisering.

4.2 Beoordeling (gevolgen verkeersbewegingen)

Het plangebied is gelegen in de bebouwde kom van de kern ‘s-Gravendeel. De hier aanwezige wegen betreffen met name erf- en gebiedsontsluitende wegen. De huidige parkeerplekken worden momenteel gebruikt door omwonenden.

De indicatietabellen van de CROW-publicatie 317 ‘Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie’ (d.d. 8 oktober 2012) hebben voor verschillende functies, waaronder wonen, verkeersgeneratiecijfers opgenomen. De planlocatie wordt gedefinieerd als ‘centrum’ en ‘weinig stedelijk’.

koop, twee-onder-een-kap									
	Verkeersgeneratie (per woning)								aandeel bezoekers
	centrum		schil centrum		rest bebouwde kom		buitengebied		
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	
zeer sterk stedelijk	5.0	5.8	5.9	6.7	6.9	7.7	7.4	8.2	
sterk stedelijk	5.9	6.7	6.9	7.7	7.4	8.2	7.4	8.2	
matig stedelijk	6.9	7.7	7.2	8.0	7.4	8.2	7.4	8.2	
weinig stedelijk	7.2	8.0	7.3	8.1	7.4	8.2	7.4	8.2	
niet stedelijk	7.2	8.0	7.3	8.1	7.4	8.2	7.4	8.2	

koop, tussen/hoek									
	Verkeersgeneratie (per woning)								aandeel bezoekers
	centrum		schil centrum		rest bebouwde kom		buitengebied		
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	
zeer sterk stedelijk	4.5	5.3	5.4	6.2	6.4	7.2	7.0	7.8	
sterk stedelijk	5.4	6.2	6.4	7.2	6.7	7.5	7.0	7.8	
matig stedelijk	6.4	7.2	6.5	7.3	6.7	7.5	7.0	7.8	
weinig stedelijk	6.8	7.6	6.9	7.7	7.0	7.8	7.0	7.8	
niet stedelijk	6.8	7.6	6.9	7.7	7.0	7.8	7.0	7.8	

Figuur 5
Gegevens CROW

De verkeersgeneratie per woning bedraagt voor de twee-onder-een-kapwoning minimaal 7,2 en maximaal 8,0 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Voor de tussen-/hoekwoningen is dit minimaal 6,8 en maximaal 7,6. Dit levert de volgende verkeersgeneratie op:

Tabel 2

Functie	Aantal	Minimale verkeersgeneratie	Maximale verkeersgeneratie
Woning (twee-onder-een-kap)	2	7,2	8,0
Woning (tussen/hoek)	19	6,8	7,6
Totaal		143,6	163,4

De kencijfers voor verkeersgeneratie voor het voormalige gemeentehuis liggen hoger dan voor woningen. Functies als gemeentehuizen vallen onder de categorie 'commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)' en hebben in het geval van een plangebied in het centrum van een weinig stedelijk gebied een minimale verkeersgeneratie van 10,5 en een maximale verkeersgeneratie van 12,9 verkeersbewegingen per 100 m² bvo per etmaal. Het gemeentehuis heeft een bvo van circa 2.200 m². De minimale verkeersgeneratie bedraagt daarmee 231 verkeersbewegingen per etmaal. De maximale verkeersgeneratie bedraagt daarmee 284 verkeersbewegingen per etmaal.

Dit betekent dat de nieuwe functie in het plangebied (wonen) minder verkeersbewegingen veroorzaakt dan de vorige functie (gemeentehuis). De verkeersbewegingen als gevolg van de nieuwe woningen kunnen derhalve zonder problemen worden opgenomen in het huidige verkeersbeeld van de omliggende wegen en hebben geen invloed op de verkeersafwikkeling in het gebied.

De ontsluiting van het bestemmingsverkeer zal voornamelijk via de Smidsweg plaatsvinden. Het geldende snelheidsregime op deze weg is 30 km/u. De hierop aansluitende straten (Korte Smidsweg, Tulpstraat, Azaleastraat, Seringenstraat en de Kortestraat) zijn te typeren als erfontsluitingswegen waarvoor een 30 km/u-regime geldt.

4.2.1 Conclusie

De berekende toename van de verkeersbewegingen zal geen capaciteitsproblemen veroorzaken op de omliggende ontsluitingsweg. De verkeersgeneratie als gevolg van de ontwikkeling kan worden opgenomen in het huidige verkeersbeeld op de omliggende wegen.


5 Conclusie

Met de verwezenlijking van de grondgebonden eengezinswoningen wordt in voldoende parkeerplekken voorzien. Ook de verkeersgeneratie als gevolg van de ontwikkeling zorgt voor geen belemmeringen voor de uitvoerbaarheid van het plan.

LBP|SIGHT BV



ir. D. (Daniël) Verburg MSc



ing. W. (Wouter) Grijm

Bijlage I Gegevens CROW

Tabel 1. Stedelijkheidsgraad van Nederlandse gemeenten

Klasse	Omgevingsadressendichtheid (adressen per km ²)
zeer sterk stedelijk	> 2500
sterk stedelijk	1500-2500
matig stedelijk	1000-1500
weinig stedelijk	500-1000
niet stedelijk	< 500

Bron: CBS