

NOTITIE – VERKEER EN PARKEREN

Project	Bestemmingsplan 'Benedenveer'
Plaats	Sliedrecht
Oprachtgever	GEM Benedenveer BV io
Contactpersoon	De heer J. Luykx
Werknummer	1407G489
Datum	15 juni 2015

Aanleiding

Het voornemen is om op een braakliggend terrein een sporthal en ongeveer 30 woningen te realiseren. De mogelijkheid bestaat om in plaats van 100% woningen, 100% bedrijven te realiseren of 50% woningen en 50% bedrijven. De locatie is gelegen ten zuiden van de Craijensteijn, ten oosten van de Parallelweg en ten westen van de zorginstelling ASVZ Merwebolder. Op de volgende afbeelding is de locatie globaal aangegeven.



Afbeelding 1: Ligging plangebied.

Voor de locatie zijn een vijftal ontwikkelingsmodellen uitgedacht. Een definitieve keuze welk model als uitgangspunt voor het bestemmingsplan is op dit moment nog niet genomen, de voorkeur gaat uit naar model 3. Echter, het betreffende model dient nog geoptimaliseerd te worden. In deze notitie geldt model 3 als uitgangspunt. In de volgende afbeelding is model 3 weergegeven.



Afbeelding 2: Model 3.

Deze ontwikkeling wordt in het op te stellen bestemmingsplan 'Benedenveer' mogelijk gemaakt. Eén van de aspecten die voor deze ontwikkeling van belang zijn is het aspect mobiliteit. In deze notitie wordt de verkeersaantrekkende werking van de ontwikkeling berekend, waarna wordt bepaald of de verkeerstoename leidt tot belemmeringen op de bestaande wegenstructuur. Tevens is deze notitie de parkeersbalans opgesteld behorende bij de voorgenomen ontwikkeling.

Wettelijk kader

Voor het aspect verkeer en parkeren zijn op verschillende niveaus beleidsdocumenten opgesteld. De 'Structuurvisie infrastructuur en Ruimte' is de visie van het Rijk op het gebied van mobiliteit, bereikbaarheid, ruimte, milieu en leefbaarheid tot 2040 beschreven. In het 'Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan 2004 - 2020' is de visie van de provincie Zuid-Holland beschreven, waarin de onderwerpen als bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid op provinciaal niveau aan de orde. Op regionaal niveau is het 'Mobiliteitsplan Drechtsteden 2011 - 2016' van belang, waarin de visie en de ambitie met betrekking tot mobiliteit voor de komende jaren wordt behandeld.

Binnen de gemeente Sliedrecht zijn het 'Verkeerscirculatieplan 2005' en de 'Nota Parkeerbeleid Sliedrecht' bepalend met betrekking tot het aspect mobiliteit. In het verkeerscirculatieplan wordt aandacht gegeven aan de verkeersveiligheid, de hoofdwegenstructuur, het parkeren, het fietsverkeer en het openbaar vervoer. Het Nota Parkeerbeleid is een verdere uitdieping van het verkeerscirculatieplan met betrekking tot het aspect parkeren.

Verkeersgeneratie

De verkeersaantrekkende werking voor de woningen en bedrijven ontwikkeling is bepaald op basis van kengetallen uit de CROW-publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie'. Voor het bepalen van de verkeersgeneratie is uitgegaan dat de locatie 'Benedenveer' is de stedelijkheidsgraad aan te merken als 'matig stedelijk' en is gelegen in een gebied dat wordt aangeduid als 'rest bebouwde kom'.

Voor de nieuwe sporthal is de verkeersgeneratie bepaald op basis van het huidige gebruik van de bestaande sporthal, welke wordt verplaatst naar de locatie Benedenveer. De nieuwe sporthal wordt op werkdagen gebruikt door basisscholen, een praktijk fysiotherapie en sportverenigingen. Dit genereert in totaal 220 verkeersbewegingen per werkdag. Op zaterdag wordt de nieuwe sporthal gebruikt voor competitiewedstrijden van sportverenigingen. Dit komt neer op een verkeersgeneratie van 240 verkeersbewegingen. Daardoor levert de sporthal gemiddeld 225 verkeersbewegingen per etmaal op.

In tabel 1 zijn de aangehouden kentallen voor het bepalen van de verkeersgeneratie weergegeven.

Tabel 1: Bepaling verkeersgeneratie voorgenomen ontwikkeling Benedenveer.

	Kengetal verkeersgeneratie *	Oppervlak/aantal	Totale verkeersgeneratie
Realisatie sporthal en 100% woningen			
Woning > 120 m ² bvo	8,2 mvt/etm/woning	30 woningen	246 mvt/etm
Sporthal	Aangeleverd		225 mvt/etm
Totaal			471 mvt/etm
Realisatie sporthal en 50% woningen en 50% bedrijven			
Woning > 120 m ² bvo	8,2 mvt/etm/woning	15 woningen	123 mvt/etm
Bedrijven	158 mvt/etm/ha	0,6 ha	95 mvt/etm (19% vracht)
Sporthal	Aangeleverd		225 mvt/etm
Totaal			443 mvt/etm (4,1% vracht)
Realisatie sporthal en 100% bedrijven			
Bedrijven	158 mvt/etm/ha	1,2 ha	190 mvt/etm (19% vracht)
Sporthal	Aangeleverd		225 mvt/etm
Totaal			415 mvt/etm (8,7% vracht)

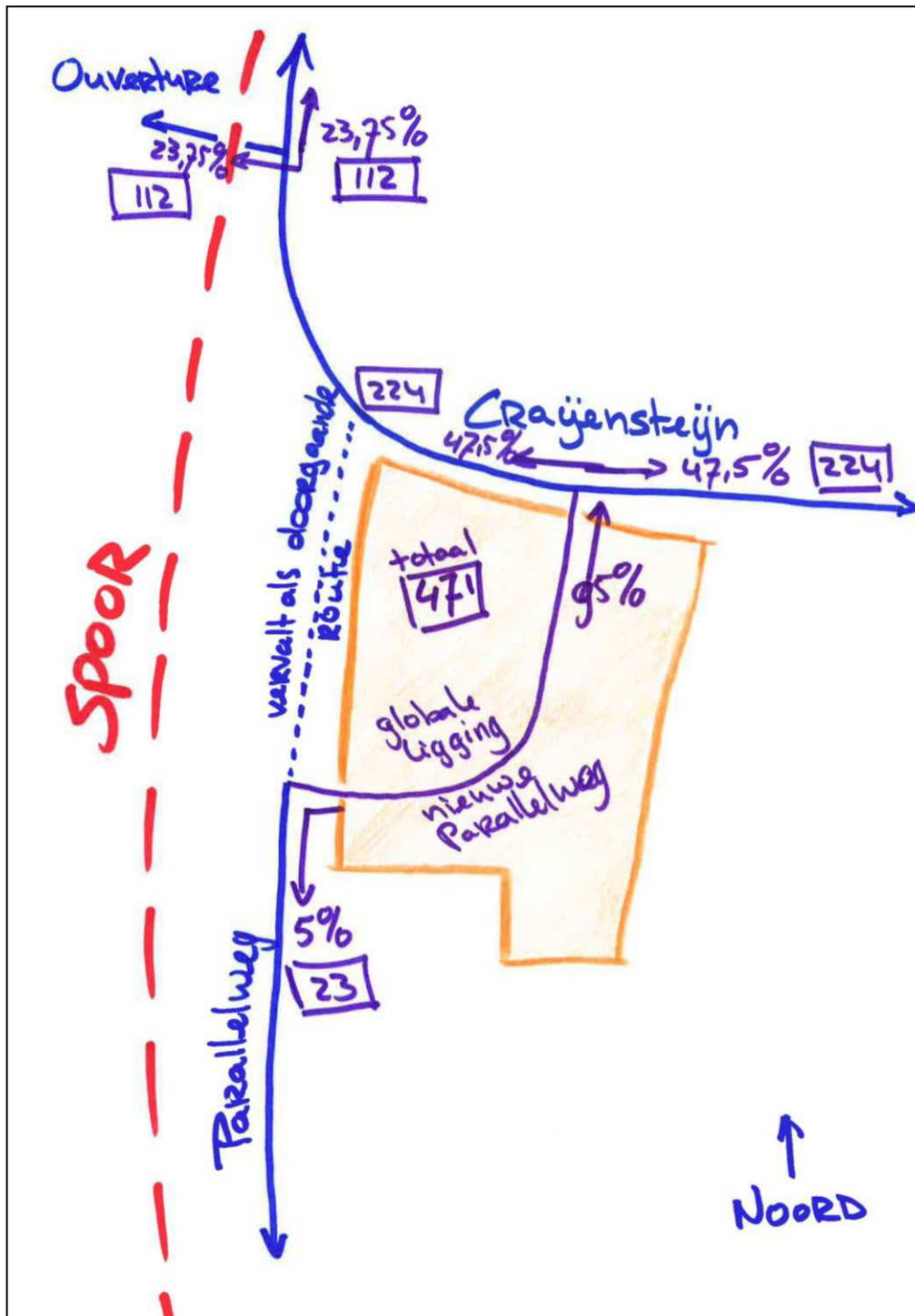
*: De kengetallen is het gemiddelde van het minimaal en maximaal aangegeven kengetal in de CROW-publicatie 317.

Uit voorgaande tabel blijkt dat de voorgenomen ontwikkeling met 100% woningen de hoogste verkeersgeneratie opleverd. Deze variant is zodoende maatgevend. Bij de verkeersafwikkeling is uitgegaan van deze maatgevende variant.

Verkeersafwikkeling

De verdeling van het extra verkeer vanwege de planrealisatie is volgens de verhouding van de autonome situatie. Zodoende wordt 95% van het totaal extra verkeer toebedeeld aan de Craijensteijn en 5% op de Parallelweg. Daarbij is voor de Craijensteijn een gelijke verdeling aangehouden; te weten 47,5% van het totaal richting de aansluiting met de Rijksweg A15 en eenzelfde aandeel richting het centrum van Sliedrecht. Tevens is nog een extra evenredige verdeling aangehouden op de Craijensteijn bij de bestaande kruising met de Ouverture.

In afbeelding 3 is de aangehouden verdeling van het extra verkeer weergegeven.



Afbeelding 3: Verdeling extra verkeer.

Hierbij dient opgemerkt te worden dat de nieuwe ligging van de Parallelweg een ontsluitende functie heeft voor de voorgenomen ontwikkeling en dat het geen bovenwijkse stroomfunctie krijgt, zoals de Craijensteijn dat heeft. Door de verlegging van de Parallelweg vervalt een gedeelte van de Parallelweg als doorgaande route.

De mate van verkeersafwikkeling wordt bepaald aan de hand van de verhouding tussen de intensiteit (I) en de capaciteit (C) in de ochtend- en avondspits. Als blijkt dat I/C-verhouding tussen de 0,80 en 0,90 is gelegen bestaat een hoge kans op verkeersbelemmeringen. Is de I/C-verhouding hoger dan 0,90 dan treden vrijwel zeker verkeersbelemmeringen op. Deze belemmeringen leiden ertoe dat er langere wachttijden zijn bij de kruisingen.

Door de gemeente Sliedrecht zijn de I/C-verhoudingen en bijbehorende 2 uursintensiteiten voor zowel de ochtend- als avondspits voor het prognosejaar 2020 aangeleverd voor de autonome situatie. In bijlage 1 van deze notitie zijn de aangeleverde gegevens van de gemeente Sliedrecht voor het prognosejaar 2020 opgenomen. Uit deze gegevens blijkt dat de I/C-verhouding op de Parallelweg zo laag is dat het extra verkeer vanwege de ontwikkeling niet tot belemmeringen leidt, waardoor deze weg verder buiten beschouwing wordt gelaten.

Met de optelling van de verkeerstoename in de spittijden is de toekomstige I/C-verhouding bepaald. De ervaring leert dat de toename in stedelijke gebied van een gemiddeld spitsuursintensiteiten ongeveer 10% bedraagt van de toename in een etmaalperiode.

In tabel 2 is de toekomstige I/C-verhouding berekend op het maatgevende gedeelte van de Craijensteijn. De maatgevende situatie is de situatie waar de I/C-verhouding in de autonome situatie het hoogst is, te weten het gedeelte van de Craijensteijn tussen de Prinsenweer en de huidige aansluiting van de Parallelweg.

Tabel 2: Toekomstige I/C-verhouding voor het prognosejaar 2020.

	Autonome situatie		Toename intensiteit	Toekomstige situatie	
	I/C-verhouding	2 uur-intensiteit		I/C-verhouding	2 uur-intensiteit
Maatgevende situatie Craijensteijn					
ochtend					
- rijbaan noord	0,46	690 mvt	23 mvt in de spits	0,48 (+0,02)	713 mvt
- rijbaan zuid	0,64	1.010 mvt	23 mvt in de spits	0,65 (+0,01)	1.033 mvt
avondspits					
- rijbaan noord	0,64	1.010 mvt	23 mvt in de spits	0,65 (+0,01)	1.033 mvt
- rijbaan zuid	0,74	1.150 mvt	23 mvt in de spits	0,75 (+0,01)	1.173 mvt
Maatgevende situatie Overture					
ochtend					
- rijbaan noord	0,32	730 mvt	12 mvt in de spits	0,33 (+0,01)	743 mvt
- rijbaan zuid	0,90	2.080 mvt	12 mvt in de spits	0,91 (+0,01)	2.092 mvt
avondspits					
- rijbaan noord	0,40	880 mvt	12 mvt in de spits	0,41 (+0,01)	892 mvt
- rijbaan zuid	0,84	1.920 mvt	12 mvt in de spits	0,85 (+0,01)	1.932 mvt

Uit de voorgaande tabel blijkt dat de I/C-verhouding in de toekomstige situatie met 0,02 toeneemt op de Craijensteijn en met 0,01 op de Overture. Daarnaast valt op te maken dat in zowel de huidige als in de toekomstige situatie er verkeerbelemmeringen (hoogstwaarschijnlijk) optreden op de zuidelijke rijbaan van de Overture.

Gelet op de verkeersdrukke in de huidige situatie en de minimale toename van de I/C-verhouding van 0,01 wordt niet verwacht dat deze toename de haalbaarheid van het plan in de weg staat.

Parkeerbalans

In de 'Nota Parkeerbeleid Sliedrecht' zijn een aantal randvoorwaarden gegeven met betrekking tot de parkeeroplossingen bij een nieuwe ontwikkeling. Deze randvoorwaarden zijn:

- Parkeren wordt in beginsel op eigen terrein opgelost, waarbij voor woningbouw ook de parkeervoorzieningen op de openbare weg binnen het plangebied mogen worden meegerekend.
- Voor voorzieningen dienen in hun eigen parkeerbehoefte te voorzien en mogen niet op de omgeving worden afgewikkeld.
- In het geval het niet mogelijk is om op eigen terrein voldoende parkeerplaatsen kan worden gerealiseerd kan de gemeente Sliedrecht toestemming verlenen om de parkeerplaatsen in het openbare gebied te realiseren, waarbij de kwaliteit van het openbaar gebied dient te worden gewaarborgd.

In bijlage 2 van die parkeernota zijn de parkeernormen voor verschillende functies aangegeven welke de gemeente Sliedrecht aanhoud. In tabel 2 zijn de aangehouden parkeernorm en het totaal aantal benodigd parkeerplaatsen voor het ontwikkeling Benedenveer weergegeven. In bijlage 2 van deze notitie is een uitgebreide berekening van de parkeerbalans opgenomen.

Tabel 2: Bepaling aantal parkeerplaatsen voorgenomen ontwikkeling Benedenveer.

Functie	Parkeernorm	Oppervlak/aantal	Totale aantal pp
Woning > 120 m ² bvo	2,0 pp/woning	30 woningen	60 pp (waarvan 9 pp voor bezoekers)
Sporthal	2,8 pp/100 m ²	3.411 m ²	96 pp
Totaal			156 pp

Voor de woningen dient een groot aantal van de benodigde parkeerplaatsen in het uitgeefbare gebied (eigen terrein) te realiseren. Met name voor de bezoekers is het noodzakelijk parkeerplaatsen in het openbare gebied aan te leggen.

In model 3 is voor de sporthal een indicatieve oppervlakte van 4.450 m² gereserveerd voor parkeren bij de sporthal. Met een gemiddeld ruimtebeslag van 35 m² per parkeerplaats is het mogelijk om nabij de sporthal 127 parkeerplaatsen te reserveren. Dit is een overschatting van het bepaalde aantal parkeerplaatsen. Deze overschatting kan de parkeerpieken opvangen die optreden bij het spelen van topwedstrijden van de volleybalvereniging in de nieuwe sporthal.

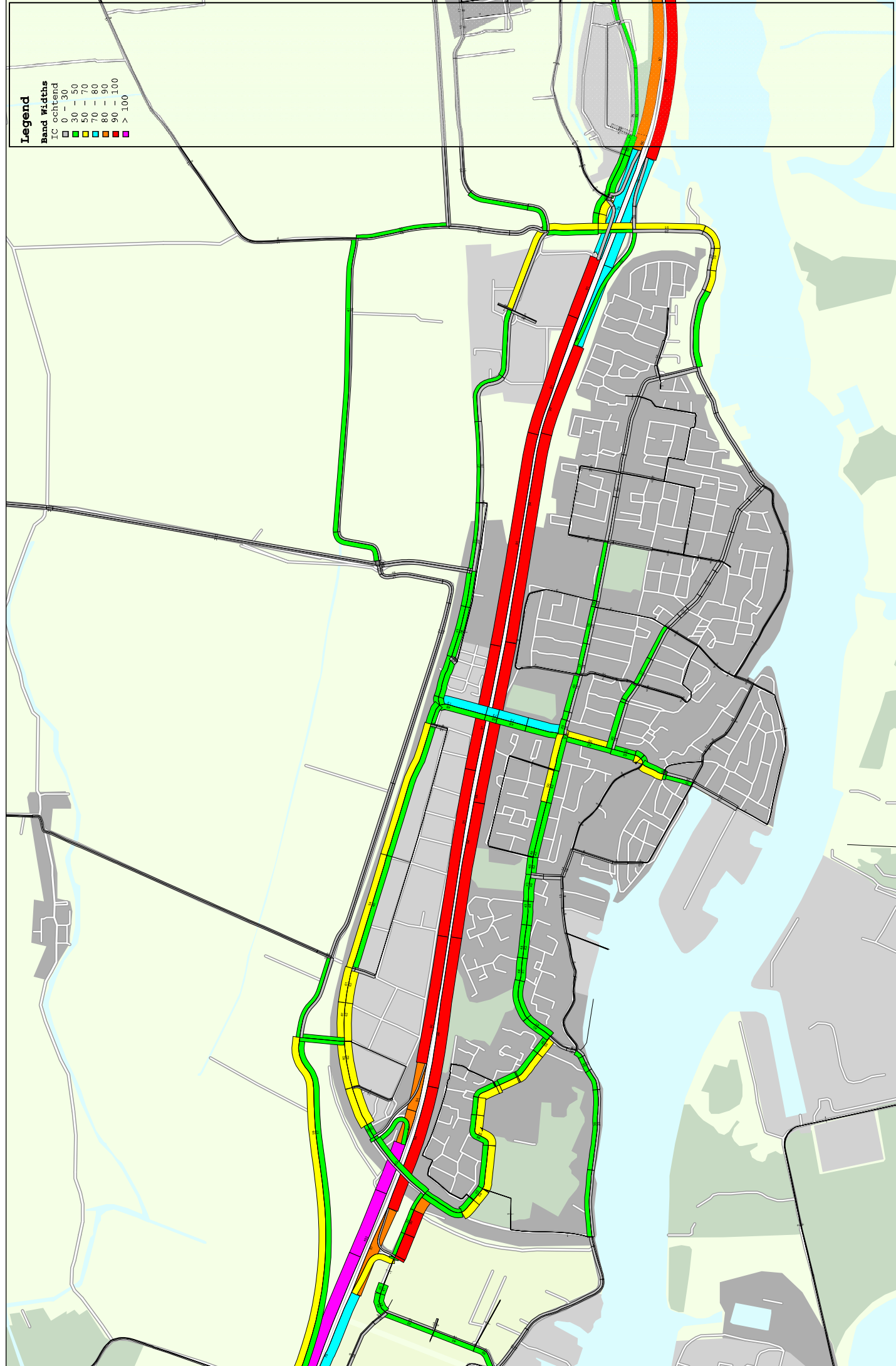
In het geval er bedrijven worden gerealiseerd wordt er van uitgegaan dat het parkeren op het eigenterrein van die bedrijven wordt opgelost.

Conclusie

Als gevolg van de maatgevende planontwikkeling (uitgaande van maximaal 30 woningen en een sporthal) wordt een verkeersgeneratie verwacht van 471 mvt/etm. Dit extra verkeer verdeelt zich voornamelijk over de Craijensteijn en de Ouverture en leidt tot een toename van de I/C-verhouding van 0,02 op de Craijensteijn en 0,01 op de Ouverture voor het prognosejaar 2020. Aangezien in de huidige situatie reeds een drukke verkeerssituatie bestaat op de zuidelijke rijstrook van de Ouverture wordt verwacht dat het extra verkeer in de spits de haalbaarheid van deze ontwikkeling niet in de weg staat.

Met betrekking tot het aspect parkeren wordt er voldoende ruimte gereserveerd om het benodigde aantal parkeerplaatsen bij de sporthal te realiseren. Voor het parkeren nabij de nieuwe woningen wordt uitgegaan dat benodigde aantal parkeerplaatsen voor bezoekers in het openbare gebied wordt gerealiseerd. Omdat er voldoende parkeergelegenheid wordt gerealiseerd, levert dit verder geen belemmering op.

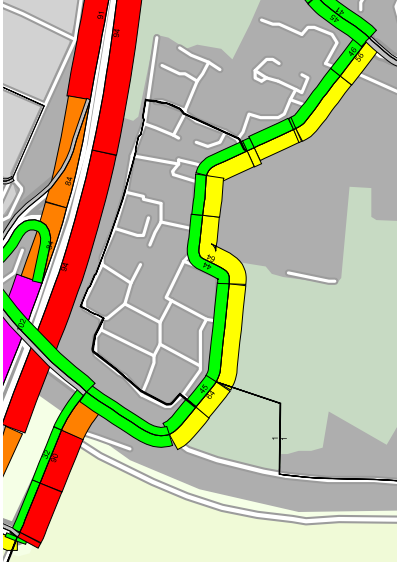
Bijlagen >>>

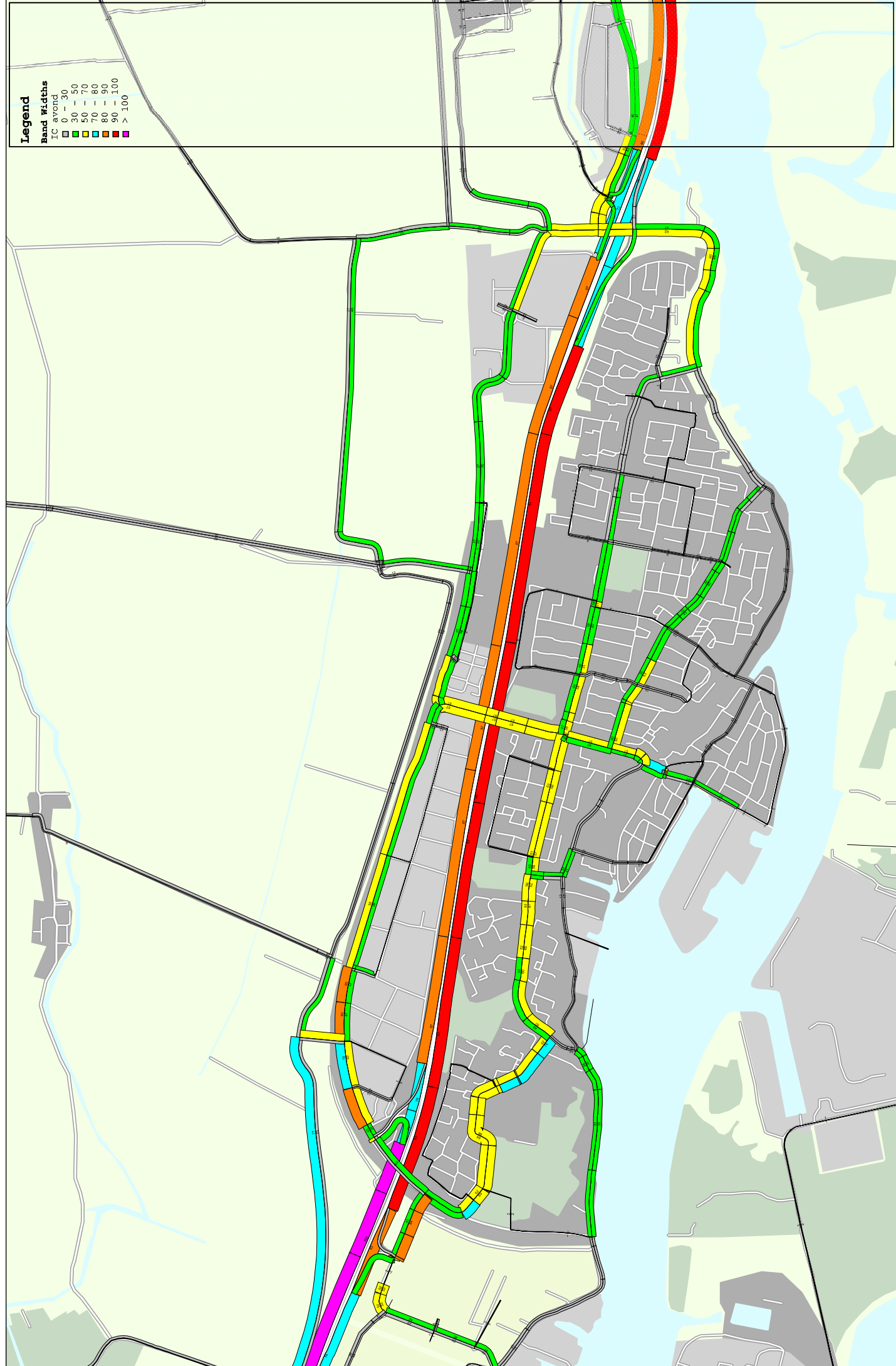


Legend

Band Wichtbts

IC- oerftend	Band Wichtbts
0 - 30	0 - 30
30 - 50	30 - 50
50 - 70	50 - 70
70 - 80	70 - 80
80 - 90	80 - 90
90 - 100	90 - 100
> 100	> 100

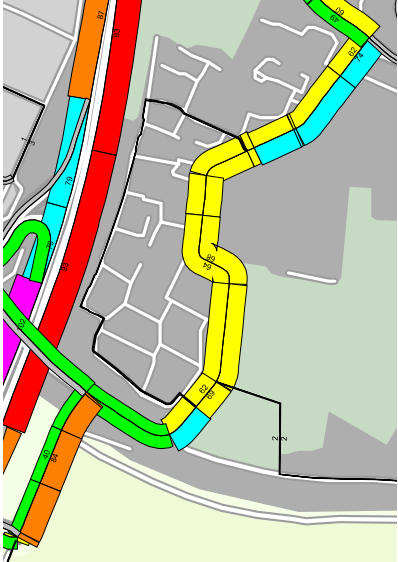


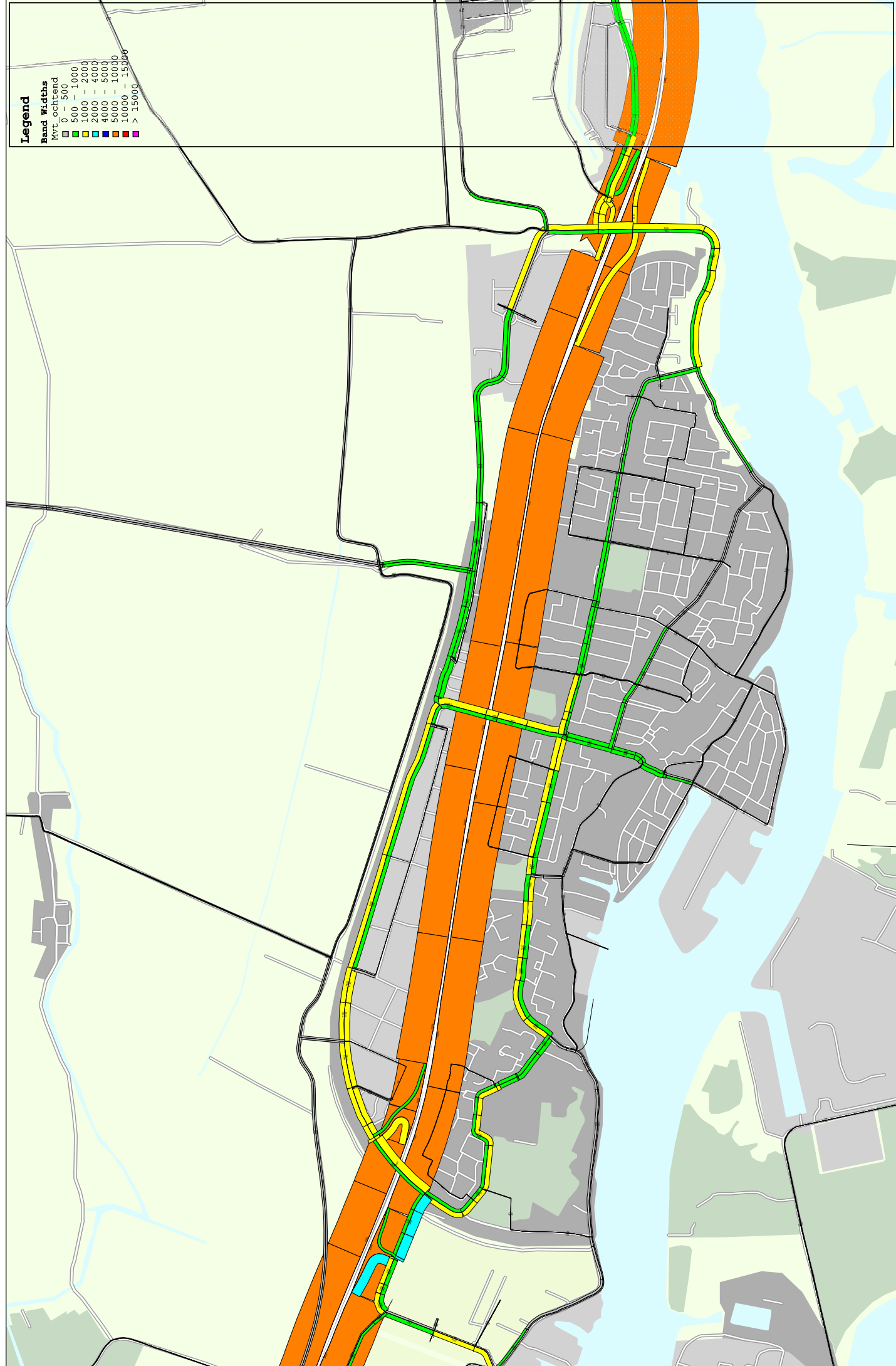


Legend

Band Widths

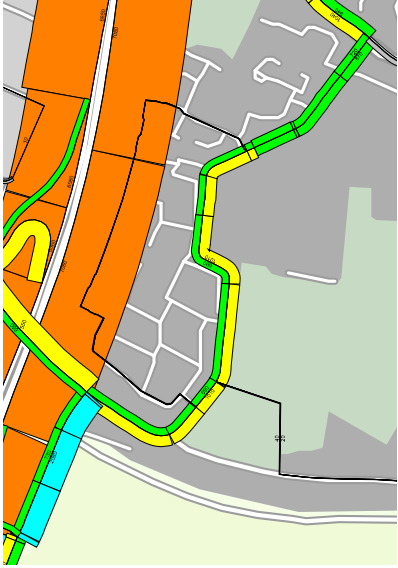
IC avond	Band Widths
0 - 30	Green
30 - 50	Yellow
50 - 70	Orange
70 - 80	Cyan
80 - 90	Red
90 - 100	Pink
> 100	Purple

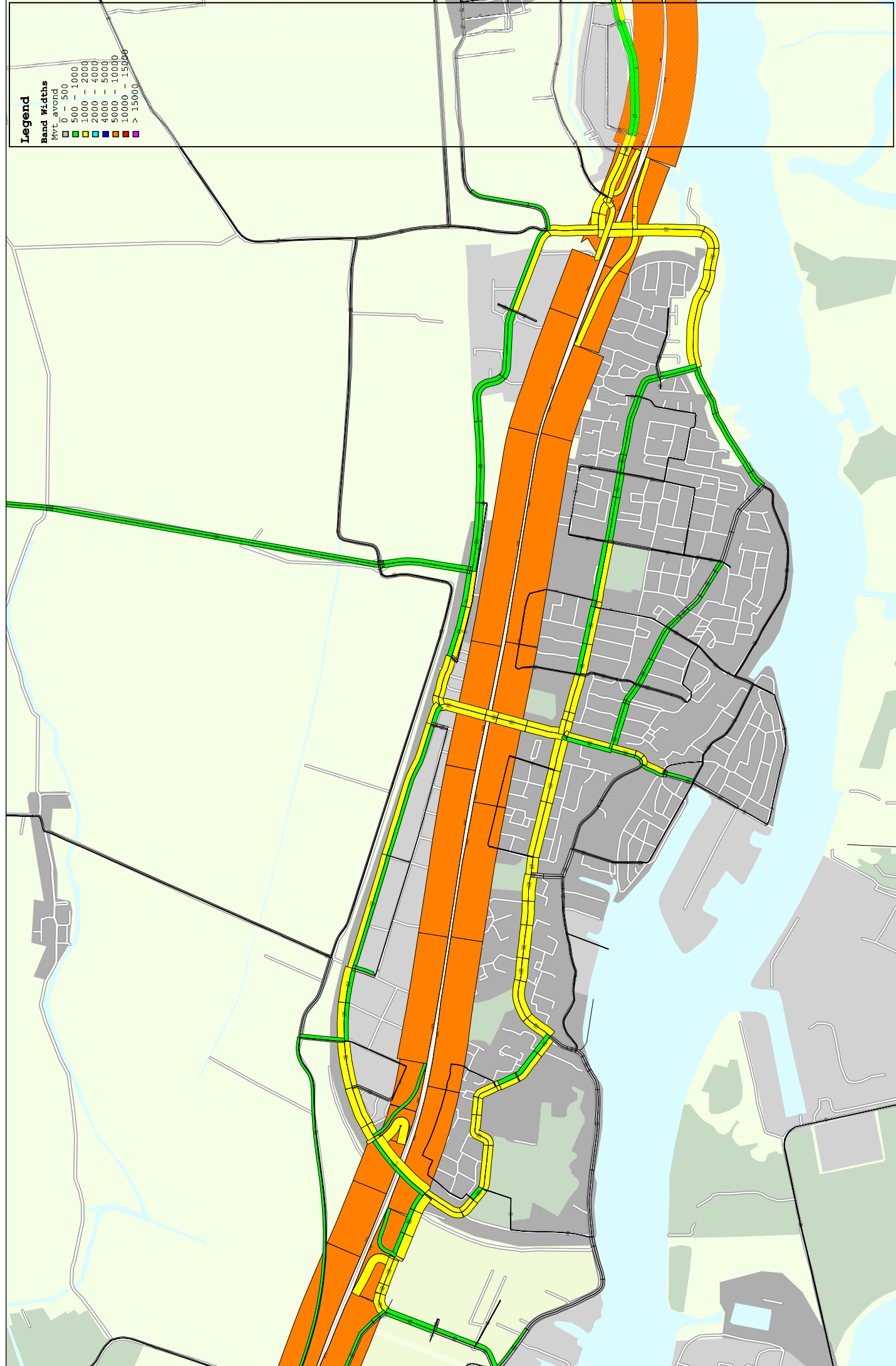


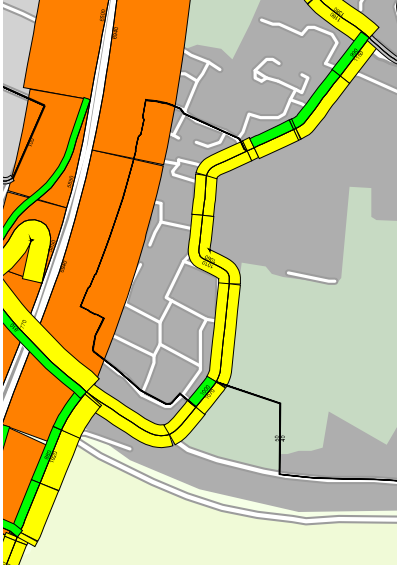


Legend

Band Widths	
Mrt. oeffend	
0 - 500	White
500 - 1000	Light Green
1000 - 2000	Green
2000 - 4000	Yellow
4000 - 5000	Light Blue
5000 - 10000	Blue
10000 - 15000	Orange
> 15000	Purple







Benodigd aantal parkeerplaatsen per functie

Type	Benodigd	Norm*	Eenheid
Woningen (> 120 m ²) (waarvan bezoekersaandeel)	100 p-plaats 15 p-plaats	2,0 0,3	/woning (waarvanbezoekersaandeel)
Sport / sportzaal	96 p-plaats	2,8	/100m ² bvo
Totaal	196 p-plaats	*parkeernorm	Sliedrecht

Rekentool gewogen parkeerbalans

funct type	Aantal	Max aantal PP	werkdagochtend	werkdagmiddag	werkdagavond	koopavond	werkdagnacht	zaterdagmiddag	zaterdagavond
Woningen (> 120 m ²) (waarvan bezoekersaandeel)	50 15	100 15	50,00 1,50	50,00 3,00	90,00 12,00	80,00 10,50	100,00 -	60,00 9,00	80,00 15,00
Sport / sportzaal	3411	96	47,75	47,75	95,51	95,51	-	95,51	95,51
TOTAAL		196	98	98	186	176	100	156	176

Parkeernormen*

funct type	Sliedrecht	CROW p. 317	Eenheid
Woningen (> 120 m ²) (waarvan bezoekersaandeel)	2,0 0,3	tussen 1,7 en 2,5 0,3	woning
Sport / sportzaal	2,8	tussen 2,5 en 3,0	100 m ² bvo

*in cel F214 keuze maken voor de te hanteren norm. CROW-norm = o.b.v. sterk stedelijk/rest bebouwde kom