

Op basis van de kencijfers van het CROW zullen de 78 woningen 258 motorvoertuigbewegingen per dag genereren. Dat zijn aankomsten en vertrekken samen, het betreft dus 129 auto's per dag. Maximaal 10% van de verkeersbewegingen vindt plaats in het drukste uur, wat neerkomt op 26 voertuigbewegingen. In het ergste geval gaat al dat verkeer door een van de straten rijden. In de praktijk zal dat niet het geval zijn omdat de herkomsten en bestemmingen verspreid zullen liggen. Een deel van het verkeer zal naar de Reeshofweg rijden maar een ander deel zal naar het oosten, richting Heyhoef rijden, waarvandaan de meest rechtstreekse route naar noordelijke bestemmingen (bedrijventerreinen en Waalwijk) loopt.



Bij een gelijke verdeling komt dat neer op maximaal 13 auto's in het drukste uur per rijrichting, verdeeld over 3 á 4 straten is zijn dat dus ca. 4 auto's per straat in het drukste uur. Over de gehele dag genomen is de toename, uitgaande van een gelijke verdeling over de 7 toeleidende straten, 37 auto's.

Er zijn voor de bestaande situatie geen verkeersintensiteiten bekend.

Met behulp van de rekentool van het CROW is een berekening gemaakt van het te verwachten aantal verkeersbewegingen op basis van kencijfers, zoals dat ook gedaan is voor de geplande nieuwbouw.

Voor de voetbalclub zijn enkele aannames gedaan op basis van het meest recente trainingsschema (op de werkdagavonden 6 trainingen per dag).

Totaal is de verkeersgeneratie van de bestaande situatie per dag 1500 motorvoertuigen.

Per straat is dat gemiddeld 215 verkeersbewegingen per dag. Per straat verschilt het enigszins omdat in de ene straat wat meer woningen staan dan in de andere straat.

De toename van 258 verkeersbewegingen, verspreid over de verschillende straten, levert 37 verkeersbewegingen extra per straat zodat de etmaalintensiteit op ca. 250 motorvoertuigen komt, een toename van ruim 15%.

Per saldo is de etmaalintensiteit ruimschoots acceptabel, ook na de bouw van de woningen aan de Kronenbergstraat.

- Ruimtelijke afweging.

De locatie is gelegen aan de Kronenbergstraat en krijgt een adres aan deze straat. Geografisch gezien ligt een rechtstreekse ontsluiting aan de Kronenbergstraat voor de hand. Hemelsbreed ligt de meest rechtstreekse route door de woonwijk, voornamelijk gezien vanaf het oosten. De locatie kan bereikt worden via 7 verschillende straten waarmee het zeer goed bereikbaar is.

Het initiatief betreft een woonfunctie welke zich functioneel richt op en goed aansluit bij de bestaande woonfunctie in de omgeving. Voor de route richting de locatie sluit de ontsluiting via de Kronenbergstraat aan bij het verwachtingspatroon van de weggebruiker.

• **Alternatieve ontsluiting via Ketelhavenstraat**

- Cijfermatige afweging.

Een alternatief voor de ontsluiting verloopt via de Ketelhavenstraat en de Klarenbeekstraat.



Al het verkeer van en naar de te ontwikkelen locatie wordt afgewikkeld via de toegangsweg naar het station en het Forum Reeshof.

Het verkeersmodel geeft voor de Ketelhavenstraat aan dat er ca. 2300 motorvoertuigen per etmaal zullen rijden. De toename van 258 per etmaal levert een totale intensiteit van bijna 2600 motorvoertuigen per etmaal. Deze intensiteit kan goed door deze straat worden verwerkt.

Op de Ketelhavenstraat vinden veel bewegingen plaats die de doorstroming op de weg tijdelijk kunnen belemmeren, daarbij is te denken aan het in- en uitparkeren langs de weg ten behoeven van korte bezoeken aan de detailhandel of horeca, het in- en uitrijden van de parkeergarage, laden en lossen en ook het halen en brengen bij het station. Deze belemmeringen zijn echter niet dusdanig dat de bereikbaarheid van de bestemmingen onacceptabel wordt beperkt.

- Ruimtelijke afweging.

De ketelhavenstraat is een ontsluitingsweg die als doel heeft de stationsomgeving te ontsluiten. Dat wil zeggen dat alle functies in de stationsomgeving staan via deze weg ontsloten moeten worden.

De geplande woningbouw ligt niet in de stationsomgeving. Functioneel zal het zich vooral gaan richten op de aanliggende woonbuurt. Net name de vindbaarheid van de locatie komt onder druk te staan als de ontsluiting via de Ketelhavenstraat gaat verlopen. Als de nieuwbouw een adres krijgt aan de Kronenbergstraat is een ontsluiting via de Ketelhavenstraat zeker af te raden. De vindbaarheid wordt dan te slecht en er zal veel zoekverkeer door de wijk ontstaan.

Knoop Campenhoef bestaat uit drie deelgebieden, van west naar oost:

- Een toekomstig voorzieningen/kantoreng gebied bij het stationsparkeren
- Het nu voorliggende woningbouwplan van TBV
- De voetbalvelden

Tussen deze deelgebieden wordt steeds een “schakelzone” geprojecteerd, de lichtbruine vlakken op onderstaande kaart. Doordat een autoverbinding tussen de drie deelgebieden verkeerskundig onnodig en zelfs ongewenst is, bestaat de mogelijkheid om deze “schakelzones”, in tegenstelling tot in Knoop Witbrant, als autovrije “schakelparken” in te richten, hetgeen optimaal is voor de verblijfskwaliteit. Het aanleggen van een autostraat hier zou een aanzienlijke verkleining en/of versnippering van de “schakelparken” betekenen en is om die reden ongewenst.



Een ontsluiting door het schakelpark is ruimtelijk ongewenst. Zo'n weg heeft veel impact op het beeld, waardoor het groene karakter van het schakelpark geweld aan wordt gedaan. Daarnaast ontstaat er in geval van de aanleg van een weg een probleem met betrekking tot de waterberging. Door de ontwikkeling vervalt de huidige waterberging, welke gecompenseerd moet worden, daarnaast levert de woningbouw met bijbehorende openbare ruimte een extra claim op waterberging. Er gaat veel oppervlakte verloren als er een weg wordt aangelegd door het schakelpark, waar de waterberging is geprojecteerd. Daar komt bij dat het verhard oppervlak door de aanleg van de weg wordt vergroot waardoor er meer bergingscapaciteit nodig is.

- **Afweging tussen de ontsluitingsvarianten:**

Een afweging op de ontsluitingsvarianten hoeft niet gedaan te worden op basis van de verkeersintensiteiten. De extra verkeersdruk als gevolg van de nieuwe woningen is dermate laag dat beide varianten de extra verkeersdruk zeer goed kunnen verwerken.

De bereikbaarheid van de woningen is wel beter via de woonwijk omdat dan de bestemming via 7 verschillende straten kan worden bereikt, terwijl de alternatieve route via de Ketelhavenstraat neerkomt op slechts 1 straat. De hemelsbrede afstand vanuit oostelijke richting is via de woonwijk het kortste.

Omdat de woonfunctie zich vooral richt op de aanliggende woonwijk en niet op de stationsomgeving is een ontsluiting via de woonwijk het meest voor de hand liggend, verklaarbaar en vindbaar.

Ruimtelijk gezien pas de weg niet door het schakelpark en is deze daar zelfs ongewenst en op het gebied van waterberging levert een extra weg door het schakelpark een knelpunt op.

Het advies is om de nieuwbouw te ontsluiten via de Kronenbergstraat en niet via de Ketelhavenstraat.

- **Conclusie**

Bovenstaande afwegingen tonen aan dat er sprake is van "een goede ruimtelijke ordening" vanuit het aspect mobiliteit.

Bijlage: Berekening verkeersproductie met behulp van rekentool CROW



Rekentool Verkeersgeneratie & Parkeren

voorziening: wonen
huur, etage, midden/goedkoop

Functieprofiel

grootte 78 woningen
gemeente Stedelijkheidsgraad 2
ligging schil centrum

Mobiliteitsprofiel - op basis defaultwaarden

autogebruik klanten/bezoekers	n.v.t. %
autobezetting klanten/bezoekers	n.v.t. pers/auto
autogebruik werknemers	n.v.t. %
autobezetting werknemers	n.v.t. pers/auto
% bezoekers maatgevende maand	8 %
% bezoekers maatgevende openingsdag	15 %
% bezoekers maatgevend uur	n.v.t. %
verblijftijd bezoekers	n.v.t. min

Resultaat - Verkeersgeneratie

gemiddelde weekdag	245 mvt/etmaal ¹ +/- 12%
gemiddelde openingsdag	245 mvt/etmaal ² +/- 12%
maatgevende openingsdag (gemiddelde maand)	258 mvt/etmaal ³ +/- 12% (gemiddelde werkdag)
maatgevende openingsdag (maatgevende maand)	258 mvt/etmaal ⁴ +/- 12% (gemiddelde werkdag / gemiddeld)