

PVH Vastgoed
Definitief

Verkeersadvies bouwplan Schansstraat Terheijden



Omdat we ons verplaatsen

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**

PVH Vastgoed
Definitief

Verkeersadvies bouwplan Schanstraat Terheijden

Datum	4 maart 2016
Kenmerk	PAH002/Rqr/0004.02
Eerste versie	12 januari 2016

Documentatiepagina

Opdrachtgever(s)	PVH Vastgoed
Titel rapport	Verkeersadvies bouwplan Schansstraat Terheijden
Kenmerk	PAH002/Rqr/0004.02
Datum publicatie	4 maart 2016
Projectteam opdrachtgever(s)	de heer P. van Heteren
Projectteam Goudappel Coffeng	de heren B. Peters en R. Ratgers
Projectomschrijving	Onderzoek en advies over de effecten van het bouwplan Schansstraat in terheijden.
Trefwoorden	verkeersgeneratie, parkeren, Terheijden

Inhoud	Pagina	
1	Inleiding	1
2	Verkeersontwikkeling bouwplan	3
2.1	Verkeersbelastingen	3
2.2	Raming parkeerbehoefte	4
3	Effecten op de wegenstructuur	6
3.1	Huidige situatie	6
3.2	Referentiesituatie 2030	7
3.3	Plansituatie	8
4	Ontsluiting van het bouwplan	10
5	Conclusies en advies	12
5.1	Conclusie	12
5.2	Advies	12

1

Inleiding

In de kern Terheijden is PVH Vastgoed voornemens om een woningbouwontwikkeling te realiseren aan de Schansstraat (zie figuur 1). Het woningbouwprogramma bestaat uit maximaal 39 woningen. In het voorontwerp bestemmingsplan is als uitgangspunt genomen dat het plan wordt ontsloten op de Norbartstraat voor het gemotoriseerd en langzaam verkeer en op de Schansstraat voor alleen langzaam verkeer.



Figuur 1.1: Plangebied woningbouwontwikkeling (woningbouwontwikkeling in rood)

Tijdens het vooroverleg/inspraak zijn vanuit bewoners zorgen geuit over de mogelijke verkeerseffecten van de woningbouwontwikkeling. Hierbij is aangegeven dat in de huidige situatie de verkeersafwikkeling op de Norbartstraat en Markstraat niet optimaal is. Door de geplande ontwikkelingen zal de verkeerssituatie mogelijk verslechteren. Extra aandacht gaat hierbij uit naar de verkeersveiligheid van de schoolgaande kinderen, die 's ochtends richting de nabijgelegen basisschool de Zonzeel en het Puzzelbad lopen. Aan Goudappel Coffeng BV is gevraagd om de verkeerseffecten van de woningbouwontwikkeling te onderzoeken en de voor- en nadelen van de mogelijke ontsluitingsvarianten in beeld te brengen. Daarbij dient ook nadrukkelijk een mogelijke ontsluiting van de Schansstraat in beeld te worden gebracht.

Voor dit onderzoek hebben wij hebben ter plaatse een schouw uitgevoerd.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is voor de toekomstige situatie de te verwachten verkeersproductie van het bouwplan in beeld gebracht. Vervolgens is voor het bouwplan de parkeersituatie in beeld gebracht. In hoofdstuk 3 wordt de wijze waarop de wegen extra worden belast beschreven waarbij de verkeerseffecten van de verkeersproductie worden toegelicht. Hoofdstuk 4 beschrijft het advies voor de toekomstige ontsluiting en het laatste hoofdstuk geeft een korte samenvatting in de vorm van enkele conclusies.

2

Verkeersontwikkeling bouwplan

2.1 Verkeersbelastingen

Voor het berekenen van de toename van het aantal autoritten is gebruik gemaakt van actuele landelijk gehanteerde normen en richtlijnen. Met behulp van de CROW-publicatie 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' (publicatie 317) is de verkeersgeneratie van de voorgenomen ontwikkeling bepaald. Dit vindt plaats op basis van het type woningen, de omvang van de ontwikkeling en de stedelijkheid van de gemeente Drimmelen.

Uitgangspunten kencijfers

De omvang van de verkeersgeneratie wordt bepaald door de locatie van de functie en het aanbod en de kwaliteit van alternatieve vervoerswijzen. Uit studies blijkt dat functies in het centrum resulteren tot een lagere verkeersgeneratie dan functies van dezelfde aard elders in de bebouwde kom. Dit wordt veroorzaakt door het aanbod en de kwaliteit van andere vervoerswijzen zoals het openbaar vervoer. Het aanbod en de kwaliteit van alternatieve vervoerswijzen en, als gevolg daarvan, ook de hoogte van het kencijfer zijn niet alleen afhankelijk van de stedelijke zone, maar ook van de stedelijkheidsgraad. Onder stedelijkheidsgraad wordt verstaan het aantal adressen per vierkante kilometer. De kencijfers zijn gebaseerd op recent (literatuur)onderzoek en praktijkervaringen van gemeenten.

Voor de kern Terheijden en de woningbouwontwikkeling zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Terheijden is 'weinig stedelijk' (omgevingsadressendichtheid = 500 tot 1.000 adressen per km²);
- de ligging van de woningbouwontwikkeling is in 'rest bebouwde kom'.

Programma woningbouwontwikkeling

Om de verkeersgeneratie van de woningbouwontwikkeling in beeld te brengen is inzicht nodig in de toekomstig te realiseren functies. Het programma van de woningbouwontwikkeling is te zien in tabel 2.1.

functie	aantal
rijwoningen	24
geschakelde woning	6
twee-onder-eenkappers	4
vrijstaande woningen	5
totaal	39

Tabel 2.1: Woningbouwprogramma

Berekening verkeersgeneratie

De totale verkeersproductie als gevolg van de woningbouwontwikkeling is 294 auto-bewegingen per etmaal. In tabel 2.2 zijn voor de verschillende woningsoorten de verkeersbewegingen inzichtelijk gemaakt.

functie	omvang	kencijfer	eenheid	voertuigen per weekdag etmaal
koop, vrijstaand	5	8,2	woning	41
koop, twee-onder-een-kap	4	7,8	woning	31
koop, tussen/hoek	30	7,4	woning	222
totaal	39			294

Tabel 2.2: Verkeersgeneratie woningbouwontwikkeling

2.2 Raming parkeerbehoefte

Een deel van de ontwikkelingsruimte wordt gebruikt voor parkeerplaatsen. De parkeervraag van een ontwikkeling is afhankelijk van de functies.

Uitgangspunten kencijfers

Om het minimale aantal parkeerplaatsen te kunnen berekenen moet worden voldaan aan het beleid van de gemeente Drimmelen. Voor het berekenen van de parkeervraag per functie heeft de gemeente Drimmelen de volgende parkeernormen vastgesteld in haar beleid¹:

- woning duur, 2,0 parkeerplaats per woning;
- woning midden, 1,8-1,9 parkeerplaats per woning;
- woning goedkoop, 1,7 per woning.

De geldende parkeernormen geven geen onderscheid aan met betrekking tot de ligging in de gemeente Drimmelen. De geldende parkeernormen komen overeen met de parkeernormen uit de CROW-publicatie 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' (publicatie 317).

¹ Beleidsnota Parkeren, Een kwestie van maatwerk, 26 maart 2009.

In de navolgende berekening is in eerste instantie uitgegaan van de maximale parkeervraag. Dat betekent dat voor de drie afzonderlijke functies binnen de ontwikkellocatie de parkeervraag is berekend zonder rekening te houden met bezoekers die de functies in één bezoek zullen combineren, dat in praktijk ook het geval zal zijn. Daarmee is in feite sprake van een 'worst case'-scenario.

Parkeervraag

Voor de woningontwikkeling zijn in het plangebied 69 parkeerplaatsen benodigd. Het aantal benodigde parkeerplaatsen voor de woningbouwontwikkeling is te zien in tabel 2.3.

functie	omvang	kencijfer	eenheid	parkeervraag
koop, vrijstaand	5	2	woning	10
koop, twee-onder-een-kap	4	1,9	woning	8
koop, tussen/hoek	30	1,7	woning	51
totaal	39			69

Tabel 2.3: Parkeervraag woningontwikkeling

In het plangebied worden 76 parkeerplaatsen gerealiseerd, waarvan 22 parkeerplaatsen op eigen terrein en 54 parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Hierdoor ontstaat een parkeeroverschot van 7 parkeerplaatsen en wordt voldaan aan de parkeerbehoefte.

3

Effecten op de wegenstructuur

3.1 Huidige situatie

Voor de huidige verkeersbelasting op het netwerk is uitgegaan van de aangeleverde gemeentelijke tellingen (zie figuur 3.1).



Figuur 3.1: Intensiteiten huidige situatie op basis van gemeentelijke telgegevens

Typen wegen

De wegvakken in de nabijheid van het plangebied zijn alle erftoegangswegen. De intensiteit op de verschillende wegvakken aan de hand van de tellingen en uit het verkeersmodel blijft op elk wegvak onder de maximale capaciteit van het wegtype.

In tabel 3.1 zijn de maximale intensiteiten per wegtype weergegeven.

ligging	wegtype	intensiteit
binnen bebouwde kom	gebiedsontsluitingsweg type II	5.000-15.000
	erftoegangsweg type I	5.000-10.000
	erftoegangsweg type II	<4.000
	industrialgebied	5.000-10.000
buiten bebouwde kom	stroomwegen	>15.000
	gebiedsontsluitingsweg type I	>20.000
	gebiedsontsluitingsweg type II	5.000-20.000
	erftoegangsweg type I	<6.000
	erftoegangsweg type II	<6.000

Tabel 3.1: Intensiteiten Duurzaam Veilig en ervaringscijfers Goudappel Coffeng

Gemeentelijke richtlijnen

De gemeente Drimmelen hanteert een richtlijn die aanzienlijk lager is dan de scherpe richtlijn gesteld in tabel 3.1. De gemeente maakt nog geen onderscheid tussen het type erftoegangswegen binnen de bebouwde kom en hanteert een maximale intensiteit van 3.000 mvt/etm. De wegen in de nabijheid van het plangebied blijven onder de gemeentelijke richtlijn. Op de Hoofdstraat en de Raadhuisstraat is de intensiteit hoger dan de gemeentelijke richtlijn.

3.2 Referentiesituatie 2030

Voor de toekomstige situatie zijn de procentuele verschillen tussen 2010 en 2030 met betrekking tot de intensiteiten op de wegvakken in het plangebied uit het verkeersmodel gehaald.

De toekomstige situatie gaat 'worst case' uit van het prognosejaar 2030 zonder de woningbouwontwikkeling. De procentuele verschillen in gebruik per wegvak zijn te zien in tabel 3.2.

wegvak/planjaar	2010	2030	verschil
Molenstraat	100	89	-11
Raadhuisstraat	100	86	-14
Marktstraat	100	80	-20
Hoofdstraat	100	93	-7
Polderstraat	100	105	5

Tabel 3.2: Procentuele verschillen intensiteiten plangebied

Volgens het verkeersmodel dalen de intensiteiten op de wegvakken in het plangebied, met uitzondering van de Polderstraat. Op de ontsluitingswegen in de gemeente stijgt het

verkeer daarentegen wel, het verkeer gaat zich meer verplaatsen over wegen die ervoor bedoeld zijn. Doordat de wegen in het plangebied geen deel uitmaken van een doorgaande route en er sprake is van bestemmingsverkeer, is het niet aannemelijk dat dat het autogebruik stijgt door de autonome groei in het plangebied.

Voor de plansituatie wordt 'worst case' niet uitgegaan van een daling van de intensiteit op de verschillende wegvakken. Er wordt van uitgegaan dat de intensiteit op de wegvakken stabiel blijft.

De capaciteit op de wegvakken is ruim voldoende om de intensiteit te verwerken en het verkeer vlot af te wikkelen.

3.3 Plansituatie

Onze verwachting is dat circa 10% van het aantal ritten als gevolg van het bouwplan in het drukste uur van/naar het plangebied zal rijden. Anders gezegd, in het spitsuur zullen 30 motorvoertuigen (één per twee minuten) het wegennet extra belasten.

Norbartstraat

In het voorontwerp bestemmingsplan was het voornemen om de ontsluiting van het bouwplan te laten verlopen via de Norbartstraat. De Norbartstraat wordt in dat geval aan de noordzijde met het genoemde aantal van 300 mvt per etmaal extra belast. Deze toename zal daar wel enigszins merkbaar zijn, maar er zullen geen negatieve effecten zoals slechte doorstroming of geluidhinder ontstaan.

Bij de kruising met de Markstraat worden de ritten verdeeld over de Markstraat en de Mr. Aalbersestraat, hetgeen wordt ingeschat op respectievelijk 200 en 100 mvt/etm. De Markstraat groeit daarmee van 1.658 mvt naar circa 1.860 mvt/etm en de Mr. Aalbersestraat van 1.000 naar 1.100 mvt/etm.

Gelet op de situatie in de Markstraat is gevraagd om een verkeerskundig oordeel te geven over de toekomstige situatie aldaar. Het volgende hoofdstuk gaat daar op in.

Schansstraat

Indien het bouwplan grotendeels wordt ontsloten via de Schansstraat, neemt de intensiteit op de Schansstraat met 300 mvt/etm toe. Het verkeer dat richting het zuiden rijdt, zal de weg vervolgen via de Raadhuisstraat en de Hoofdstraat, wat wordt ingeschat op

200 mvt/etm. De Raadhuisstraat groeit daarmee naar 4.867 mvt/etm en de Hoofdstraat naar 6.232 mvt/etm. Het verkeer richting het noorden zal zich verplaatsen via de Schapenbogert ofwel de Lageweg richting de Ruitersvaartseweg en de Zeggelaan. Met uitzondering van de Zeggelaan zijn de wegen erftoegangswegen, die niet zijn bedoeld om extra verkeer te verwerken. De Schansstraat kan de extra intensiteit per etmaal verwerken, indien de rijbaan wordt verbreed. De rijbaan in de huidige situatie is te smal om extra verkeer te verwerken.

Indien de woningbouwontwikkeling zowel via de Norbartstraat als de Schansstraat wordt ontsloten, ontstaat een doorgaande route waardoor het verkeer uit de wijk mogelijk

meer gebruik gaat maken van de Schansstraat. Extra doorgaand verkeer door de wijk is niet wenselijk. De Schansstraat is weergegeven in figuur 3.3.



Figuur 3.3: Inrichting Schansstraat

4

Ontsluiting van het bouwplan

De Markstraat heeft een relatief smal profiel voor tweerichtingsverkeer waarbij ook het parkeren de ruimte moet hebben. Door het gestrekte karakter kan relatief hard worden gereden en daarom zijn ook een aantal snelheidsremmers aangebracht.

Waar het parkeren hinderlijk is nabij woningen die direct aan de verharding liggen, zijn oplossingen gevonden door paaltjes te plaatsen om parkeerders te weren.

De problemen in deze straat hebben vooral te maken met het verkeerskarakter en het verkeersgedrag en in veel mindere mate met de hoeveelheden verkeer. Anders gezegd: wanneer de Markstraat meer ingericht zou zijn vanuit de erffunctie met herkenbare plaatsen voor het parkeren, zou sprake zijn van een aanvaardbare verkeerssituatie. Door de beperkte ruimte zullen hiervoor concessies moeten worden gemaakt, zoals het verwijderen van een trottoir aan één zijde of het parkeren op de Marktstraat op een andere wijze organiseren.

De toename van verkeer als gevolg van het bouwplan Schansstraat zal nauwelijks of niet merkbaar zijn in de Markstraat. Dat geldt zowel voor de aanwonenden als voor de weggebruikers. Daarvoor is de huidige en toekomstige intensiteit in de Markstraat te gering.

Een alternatief voor de ontsluiting op de Norbartstraat is een ontsluiting voor het autoverkeer via de Schansstraat in het plan op te nemen. Een dergelijke ontsluiting is op basis van intensiteit goed mogelijk, bij een verbreding van de rijbaan.

Overigens is ook een overweging geweest om een oplossing te vinden voor de verkeersdruk in de Markstraat door in die straat eenrichting voor autoverkeer in te voeren. De gemeente heeft hier de conclusie over getrokken dat eenrichting zou leiden tot een verschuiving van 50% van de totale verkeersbelasting naar andere vergelijkbare routes, waardoor het slechts een verschuiving van verkeer is naar de Mr. Aalbersestraat en Polderstraat. Dat niet wenselijk is door de ligging van een basisschool op de route.

Het instellen van een eenrichtingsregime is een oplossing voor bepaalde gebieden waar de ruimte beperkt is en geen andere oplossingsmogelijkheden van toepassing zijn. Dit is bij het ontsluiten van het bouwplan Schansstraat niet het geval.

De optie om het bouwplan enkel te ontsluiten op de Schansstraat, zorgt niet voor verkeerskundige knelpunten indien de Schansstraat wordt verbreed. Het huidige wegprofiel is te smal om extra verkeer goed te laten doorstromen. Het extra verkeer zorgt mogelijk voor doorgaand verkeer in de wijk richting de Zeggelaan, als gevolg van de ligging ten opzichte van de ontsluitingsroutes in de gemeente, in vergelijking met de ontsluiting via de Norbartstraat. Door de beperkte toename van verkeer zal dit geen verkeerskundige knelpunten tot gevolg hebben.

5

Conclusies en advies

5.1 Conclusie

Uit het verkeersonderzoek blijkt dat de toename van het aantal autoritten met maximaal 300 per etmaal op de Norbartstraat het grootst is. Hoewel deze toename op sommige momenten merkbaar zal zijn, zullen geen problemen voor het verkeer of omwonenden optreden.

Op het kruispunt van de Norbartstraat met de Markstraat verdeelt de genoemde intensiteit zich over de Markstraat en de Mr. Aalbersestraat. De toename van verkeer is dan absoluut en relatief zo beperkt dat geen sprake is van negatieve effecten op de verkeersdoorstroming, de verkeersveiligheid of op de woonomgeving.

Het kan nuttig zijn om maatregelen te treffen om het verkeer beter te geleiden of de woonomgeving te verbeteren. Die moeten dan volgen uit een wens om de kwaliteit van de Markstraat te verbeteren, maar zijn niet het gevolg van het bouwplan Schansstraat.

Uit het onderzoek blijkt eveneens dat het mogelijk is de woningbouwontwikkeling enkel te ontsluiten via de Schansstraat. Dit heeft mogelijk extra verkeer tot gevolg in de Langeweg en de Ruitersvaartseweg. Door de beperkte toename van het aantal verkeersbewegingen zorgt dit niet voor extra knelpunten op deze wegvakken. Indien de woningbouwontwikkeling enkel via de Schansstraat wordt ontsloten, is het noodzakelijk dat de Schansstraat wordt verbreed doordat de smalle rijbaan niet afdoende is om extra verkeer te verwerken.

5.2 Advies

Geadviseerd wordt om de woningbouwontwikkeling tweezijdig te ontsluiten dit wil zeggen via de Norbartstraat en de Schansstraat. Voor het ontsluiten via de Norbartstraat zijn geen veranderingen benodigd in de huidige infrastructuur en de omliggende wegen kunnen de verkeersbewegingen verwerken. Voor het ontsluiten van de woningbouwontwikkeling via de Schansstraat is een verbreding van de Schansstraat

benodigd. Om mogelijk doorgaand verkeer te voorkomen is een fysieke afsluiting tussen de Schansstraat en de Norbartstraat benodigd.

Tot slot wordt aangeraden dat de gemeente Drimmelen de functie en het gebruik van wegen in Terheijden op elkaar afstemt en dan met name de wegen binnen de 30 km/h zone inricht volgens de Duurzaam Veilige inrichtingskenmerken. Hierdoor daalt de gemiddelde rijksnelheid, wordt het parkeren gestructureerd en ontstaat een verkeersveiligere omgeving voor schoolgaande kinderen.

Vestiging Eindhoven
Flight Forum 92-94
5657 DC Eindhoven
T (040) 235 25 00
F (040) 235 25 55

www.goudappel.nl
goudappel@goudappel.nl