

VERKEERS- EN PARKEERONDERZOEK (VERSIE 7 JULI 2022)

**Arthic Verkeer,
Auteur: A ter Haar**

1 HUIDIGE VERKEERSSITUATIE

Functies

De belangrijkste ontsluitingsroute van en naar het geplande inbreidingsgebied “De Schakel” in de haven van Drimmelen is de Sluizeweg. Dit is een doorlopende gemeentelijke gebiedsontsluitingsweg (zie figuur 1) buiten de kom (maximum snelheid 80 km/u). Het laatste gedeelte heeft een adviessnelheid van 60 km/u en deze route biedt toegang tot de haven van Drimmelen vanaf de belangrijkste aanvoerroute A59. Vanaf de komgrens tot en met de rotonde is de functie gebiedsontsluitingsweg binnen de kom met een maximum snelheid van 50 km/u. De overige wegen in de Haven zijn onderdeel van een verblijfsgebied met een maximum snelheid van 30 km/u.



Figuur 1 Afbeelding wegcategorisering volgens het beleidsplan Verkeer en Vervoer Drimmelen

Gebruik vs streefwaarde

In april 2017 heeft de gemeente Drimmelen verkeerstellingen uitgevoerd. Uit deze verkeerstellingen is gebleken dat de gemiddelde verkeersbelasting op de Sluizeweg circa 1.600 mvt/etmaal bedraagt. Overigens varieert de intensiteit gedurende het jaar behoorlijk met incidentele uitschieters naar boven tijdens warme dagen in de zomer. Over het algemeen is de intensiteit representatief voor de meeste dagen van het jaar. Volgens het regionale verkeersmodel rijden er in de toekomst (2030) 2.100 mvt/etmaal over de Sluizeweg. Volgens het Beleidsplan Verkeer en Vervoer Drimmelen is de (maximale) streefwaarde van erftoegangswegen buiten de kom 6.000 mvt/etmaal. Bij gebiedsontsluitingswegen gelden geen streefwaarden. Met andere woorden, het huidige gebruik is geen knelpunt in relatie tot de capaciteit van de wegen.

Vorm ontsluitingsweg

De Sluizeweg bestaat uit één rijbaan, met 2 rijstroken (voor elke rijrichting één rijstrook) en de maximum snelheid bedraagt 50 km/u binnen de bebouwde kom en 80 km/u buiten de

bebouwde kom. Naast de Sluizeweg liggen vrij liggende fietspaden. De Sluizeweg maakt onderdeel uit van de openbaar vervoerroute van buurtbus 224 (Drimmelen – Oosterhout).

Aan de zuidzijde van de hoofdrijbaan binnen de bebouwde kom is een tweerichtingen fietspad aangebracht. De andere (erftoegangs)wegen bestaan allen uit één rijbaan welke gebruikt wordt door alle (motor)voertuigen. Het gaat hierbij om een gemengde verkeersafwikkeling: motorvoertuigen en (brom)fietsers maken gebruik van dezelfde rijbaan.



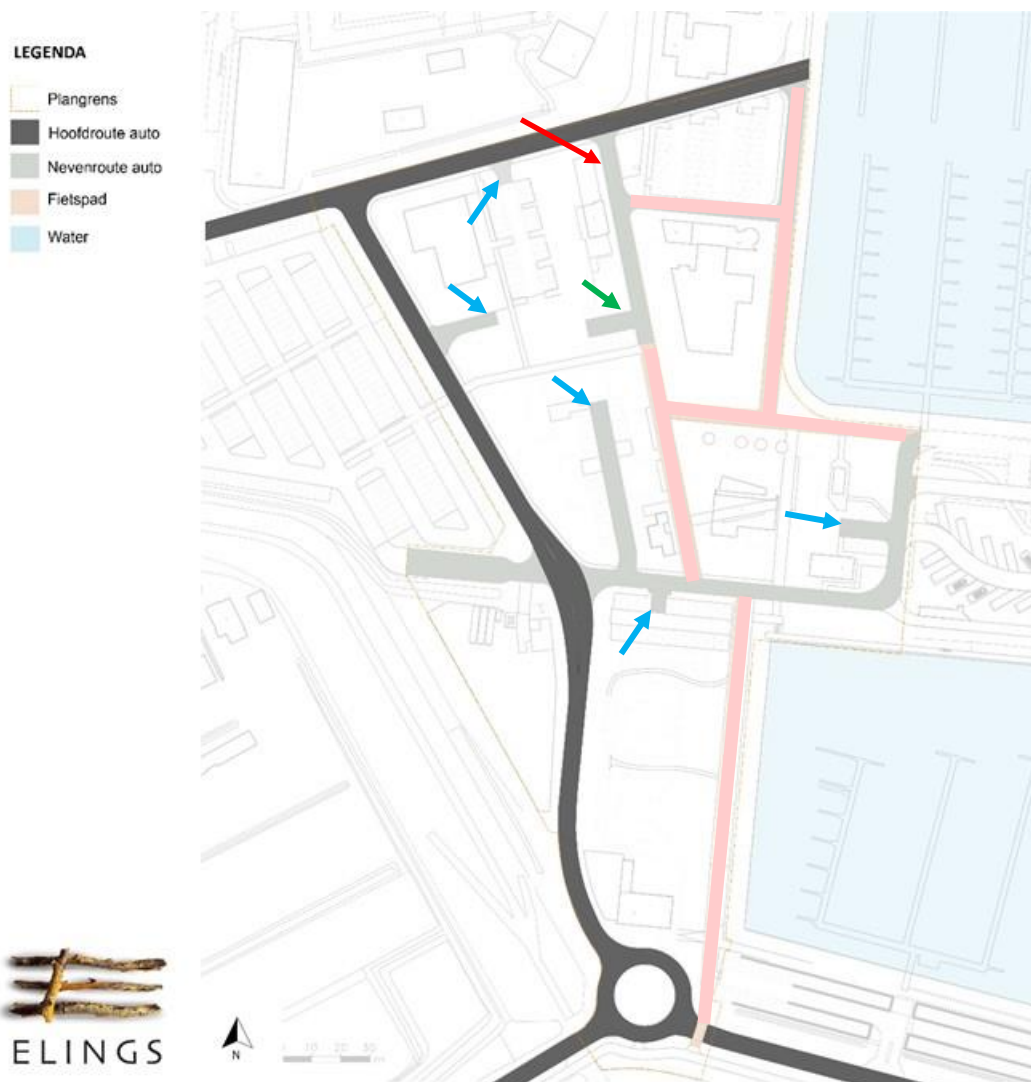
Figuur 2 Afbeelding: rotonde Sluizeweg – Marinaweg

De huidige verkeersstructuur in het plangebied na de rotonde Sluizeweg – Marinaweg is erg onduidelijk. De rotonde vormt een markant beslispoint. De aanwezigheid van 5 vlaggenmasten en een welkomstmuur belooft weliswaar een aantrekkelijk gebied. Maar na de afrit van de rotonde volgt een onduidelijke verkeersstructuur naar het hart van het havengebied/de Schakel. Door (onduidelijke) objectbewegwijzering wordt de bezoeker via veel afslagbewegingen naar de aanleghaven geleid. De tekst op de bewegwijzering welke het verkeer naar het parkeerterrein moet leiden is te klein waardoor deze te weinig opvalt voor de 'onbekende bezoekers'.

Het plangebied is onoverzichtelijk en onaantrekkelijk doordat deze geen echte functie heeft en doordat een zekere mate van eenheid en samenhang in inrichting en inrichtingselementen ontbreekt. Verder ontbreekt het aan een duidelijke relatie tussen dit gebied en de omliggende gebieden. Voor de route naar de aanlegsteiger van de rondvaartboot dient 5 keer af geslagen te worden. De heenweg vanaf de rotonde naar de haven loopt niet over dezelfde route als de terugweg. Op de twee ontsluitingswegen die tussen de haven en de rotonde liggen is er sprake van éénrichtingsverkeer uitgevoerd met het verkeersbord 'verboden in te rijden' (rood bord met witte streep in het midden) en verkeersbord 'toegestaan in te rijden' (vierkante blauwe borden met een witte pijl)

2 TOEKOMSTIGE VERKEERSITUATIE

Het verkeer in de nieuwe situatie wordt afgewikkeld door een q te realiseren centrale “verkeersruggengraat” (zie figuur 3) die aan de westzijde van het plangebied ligt. De centrale verkeersruggengraat geeft een grote duidelijkheid voor de bezoekers van het gebied en maakt het gebied ten oosten van de ruggengraat verkeersluw. Dit heeft een positief effect op verblijfskwaliteit nabij de waterbassins. Alle andere wegen in het plangebied zijn in-steekwegen die functies ontsluiten (zie figuur 3) en sluiten aan op de centrale verkeersrug-



Figuur 3 Nieuwe infrastructuur
gengraat. Een deel van de huidige (bestaande) wegen zal versmald of vernieuwd worden. Bij het ontwerp is rekening gehouden met de eigendommen, de aanliggende functies, de

wens/noodzaak om de wegen (gedeeltelijk) over te dragen aan de haven en met het uitgangspunt om de kabels en leidingen te laten liggen. Ten aanzien van de kabels en leidingen zal in ieder geval een zakelijk recht moeten worden gevestigd zodat (netwerk)beheerders te allen tijde toegang hebben tot de kabels- en leidingen.

Om een optimale verkeersdoorstroming te borgen, is ruimtelijk en juridisch een mogelijkheid opgenomen om een linksaf - vak aan te brengen in de verkeersruggengraat vanaf de rotonde. Hierdoor kan dan het linksafslaand verkeer richting het grote parkeerterrein zich veilig opstellen zonder het 'doorgaande verkeer' te hinderen en zo wordt het grote parkeerterrein benadrukt.

Verdere detaillering

Ter plaatse van de rode pijl in figuur 3 kunnen auto's, het gebied in- en uitrijden waarbij de auto te gast is. Dit zijn immers straten met een verblijfsfunctie. Deze weg is een zogenaamde parkeerkoffer en geschikt voor twee richtingen autoverkeer. In de verdere detaillering zou onderzocht kunnen worden of een cul-de-sac (keerlus) gemaakt kan worden zodat de route langs Jachthaven 11 – 13 (ten zuiden van het plein) autoluw of autovrij gemaakt kan worden.

De hoofdroute auto verkeer betekent dat er sprake is van tweerichtingsverkeer. Op twee plekken zal daartoe het eenrichtingsverkeer worden opgeheven waarvoor een verkeersbesluit opgestart moet worden. De Marinaweg is met ruim 6 meter voldoende breed voor verkeer in twee richtingen. De Nieuwe Jachthaven kan dit niet zonder aanpassing want de rijbaan is nu zo'n 4,50 meter breed en is daarmee te smal voor autoverkeer in twee richtingen. De fysieke ruimte is er wel, met aan de ene kant een voetpad (waar meestal op geparkeerd wordt), en aan de andere kant een parkeerstrook. Ook dient in de detaillering de profielbreedte van de route aan de noordzijde van het plein verder uitgewerkt te worden om tweerichtingen verkeer mogelijk te maken. In de huidige situatie wordt het huidige trottoir gebruikt voor langsparkeren door het verbreden en verduidelijken van het profiel kan tweerichtingen verkeer beter gerealiseerd worden.

In het plan is een alternatief voor het parkeren opgenomen, daardoor kan het eenrichtingsverkeer opgeheven worden.

Toekomstig gebruik

De herontwikkeling van de Schakel zorgt voor een toename van gemotoriseerd verkeer. En door het ontwikkelen van nieuwe functies komen er andere verkeersbewegingen.

Voor de berekening van de verkeersproductie van de huidige en nieuwe situatie is uitgegaan van CROW publicatie 317: 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' en 381 'Toekomstbestendig parkeren, van parkeerkencijfers naar parkeernormen'.

Op basis van het referentie-bouwprogramma is een verkeersgeneratie bepaald. Hieruit blijkt dat het plangebied gemiddeld 980 mvt/etmaal genereert. Het werkelijke bouwprogramma kan afwijken van het referentie bouwprogramma. Echter, aangezien het in deze hoedanigheid gaat om een flexibel bestemmingsplan, is niet van exact aan te geven hoe

groot de verkeersgeneratie is. Wel kan voor het plangebied het maximum aantal te genereren verkeersbewegingen in beeld worden gebracht.

Om zeker te zijn hebben we het (onwaarschijnlijke) worst-case scenario gebruikt waarbij het bouwprogramma binnen het plangebied 2x zo groot is als het referentie bouwprogramma. In dat geval is de verkeersgeneratie ook 2x zo groot, namelijk 1.970 mvt/etmaal.

Samen met de (in het regionaal verkeersmodel 2030 voor Sluizeweg berekende) verkeersprognose van 2.400 mvt, bedraagt in dit worst-case scenario de maximale verkeersbelasting 4.360 mvt/etmaal op de Sluizeweg tussen de Drimmelseweg en de Stationsweg. Vanaf dit punt verdeelt het verkeer zich richting Drimmelen (2.100 mvt/etmaal) en richting de Jachthaven (circa 2.000 mvt/etmaal) om vervolgens te verdelen over de Marinaweg richting de parkeerplaatsen en de Rietlanden.

Gezien de gebruikmaking van het worst-case is dit een overschatting en zal incidenteel tijdens drukke dagen in het hoogseizoen gehaald worden. Deze (maximum) aantallen liggen nog altijd ver beneden de maximale gemeentelijke streefwaarde van 6.000 mvt/etmaal¹ voor de Sluizeweg en ontsluitingswegen binnen de kom.

Verkeersgeneratie				
referentieprogramma			verkeersgeneratienorm in	verkeersgeneratie in
Functie	bvo		mvt / 100m2 bvo	mvt
1 Buurtsupermarkt	600		105	632
2 Visrestaurant huidig*	84		56	47
3 Kantoor **	240		9	21
4 Kantoor/ detailhandel **	130		8,4	11
4 Indoorspeelruimte / horeca ***	570		11,7	67
5 Kantoor **	576		9	50
6 Kantoor / winkel **	144		9	13
7 Kantoor **	256		9	22
8 Kantoor/horeca ***	144		14	20
9 Kantoor/detailhandel ***	144		14	20
10 Werkplaats/energieboxen ***	50		10,9	5
11 Hotel 25 kamers ****			15	37
12 Restaurant	246		14	34
	3184			980
* op basis van CROW cafetaria/bar/café				
** o.b.v. bedrijfsverzamelgebouw: kantoren zonder baliefunctie / arbeidsintensieve / arbeidsextensieve bedrijven				
*** hoogste norm geldt				
**** o.b.v. aantal kamers (hotel 3 sterren)				

Tabel 1 verkeersgeneratieberekening o.b.v. referentieprogramma

¹ Bron: Beleidsplan Verkeer en Vervoer Drimmelen

Parkeerbehoefte

De nieuwe functies zorgen voor extra parkeerbehoefte. Om de parkeerbehoefte te berekenen is onder andere gebruik gemaakt van het Beleidsplan Verkeer en Vervoer 2018 – 2028. Hier in staat onder meer dat:

De gemeente Drimmelen heeft geen specifieke parkeernormen. Voor het toepassen van de parkeernormen gaan wij uit van de meest actuele landelijke parkeerkencijfers (Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie) die zijn opgesteld door het Kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte, CROW. De parkeerkencijfers kennen een minimum en maximum normering. In de gemeente Drimmelen is geen sprake van een uitzonderlijke situatie, op grond waarvan een hoge of lage parkeerbehoefte verwacht mag worden. Om die reden wordt voor onze gemeente uitgegaan van het gemiddelde tussen het minimum en maximum kencijfer.

Op basis van kengetallen van het CROW is de parkeerbehoefte van de toekomstige functies in beeld gebracht. De berekening staat hieronder. De rekenformules van het CROW gaan uit van een minimum en maximum en hebben een behoorlijke bandbreedte. Voor de berekening van de parkeerbehoefte is uitgegaan van gemiddelde CROW normen. Dit geeft het meest realistische scenario.

De functies en de bijbehorende berekening zijn vastgesteld op basis het 'referentieprogramma'. Dat programma is dus een momentopname en onderhevig aan veranderingen. Bij elke verandering van programma dient dus de parkeerbalans opnieuw berekend te worden.

Na de aanpassingen van de verkeersstructuur is in het plangebied ruimte voor circa 180 parkeerplaatsen, daarvan zijn er 36 al bestaand. In de regels van het bestemmingsplan is opgenomen dat iedere afzonderlijke functie die mogelijk wordt gemaakt, aan moete tonen dat deze op eigen terrein kan voorzien in de benodigde parkeerbehoefte conform gemeentelijk parkeerbeleid. Voor dit plan is een referentieprogramma opgesteld. Deze is doorgerekend aan de hand van het gemeentelijke parkeerbeleid (zie tabel parkeerbehoefte berekening) en vervolgens geprojecteerd in het plangebied (zie figuur 3.9 van de toelichting). Uit de parkeerbehoefte berekening blijkt dat er in het plangebied bij realisatie van het referentieprogramma een bruto overschot is van 41 parkeerplaatsen. Met de verrekening van 36 bestaande parkeerplaatsen komt het netto overschot van uit op $(41 - 36 =) 5$ parkeerplaatsen.

Parkeerbehoefte berekening		p-norm		parkeercapaciteit	
referentieprogramma		p.p./ 100	p-behoefte	afgerond	nieuw over / tekort
Functie	bvo	m2 bvo	in p.p.	in p.p.	in p.p.
1 Buurtsupermarkt	600	4,1	24,6	25	26
2 Visrestaurant huidig*	84	7	5,9	6	12
3 Kantoor **	240	2,1	5,0	5	0
4 Kantoor/ detailhandel **	130	2,1	2,7	3	5
4 Indoorspeelruimte / horeca ***	570	5,85	33,3	33	55
5 Kantoor **	576	2,1	12,1	12	5
6 Kantoor / winkel **	144	2,1	3,0	3	6
7 Kantoor **	256	2,1	5,4	5	10
8 Kantoor/horeca ***	144	7	10,1	10	4
9 Kantoor/detailhandel ***	144	4	5,8	6	15
10 Werkplaats/energieboxen ***	50	2,6	1,3	1	0
11 Hotel 25 kamers ****		0,52	13,0	13	20
12 Restaurant	246	7,0	17,2	17	22
	3.184		139	139	180
* op basis van CROW cafetaria/bar/café					
** o.b.v. bedrijfsverzamelgebouw: kantoren zonder baliefunctie / arbeidsintensieve / arbeidsextensieve bedrijven					
*** hoogste norm geldt					
**** o.b.v. aantal kamers (hotel 3 sterren)					

Tabel 2 parkeerbehoefteberekening (zie bijlage voor locatie referentie parkeercapaciteit)

Aangezien het gaat om verschillende functies die gebruik maken van dezelfde parkeercapaciteit binnen het plangebied, kan uitwisseling plaatsvinden. Dat wil zeggen dat de functies binnen het plangebied indien mogelijk gebruik mogen maken van elkaars parkeerplaatsen, mits de parkeerplekken openbaar toegankelijk zijn. Echter, in de berekening is hier geen rekening mee gehouden aangezien het om een referentieprogramma (juni 2022) gaat. Het kan zijn dat er gedurende het ontwikkelproces verschuivingen in het daadwerkelijke bouwprogramma plaats vinden, dan zal de rekensom daarop aangepast worden. Bij dubbel gebruik zijn er feitelijk minder parkeerplaatsen nodig, maar in dit stuk is uitgegaan van de maximale situatie zonder uitwisseling.

Parkeertoets

Het bovenstaande programma is een referentie bouwprogramma en is een momentopname. Met de huidige planvorming voldoet het initiatief aan de parkeereis en zijn er ruim voldoende parkeerplaatsen voorhanden. Er vindt geen (parkeer)overlast plaats als gevolg van deze planvorming.

Aangezien het nog niet exact duidelijk is welke initiatieven binnen de planlocatie geïnitieerd worden dient de aanvrager van elke ruimtelijke ontwikkeling bij de aanvraag van de omgevingsvergunning aan te tonen dat voldaan wordt aan de door gemeente gestelde parkeereis. Voor het voldoen van de parkeereis wordt verwezen naar pagina 53 tot en met 57 van het Beleidsplan Verkeer en Vervoer Drimmelen (<https://drimmelen.nl/file/1760/download>).

Afwijking van de parkeereis

Mocht blijken dat een functie een grotere parkeerbehoefte heeft dan dat deze op eigen terrein opgevangen kan worden, dan dient de initiatiefnemer van de ruimtelijke ontwikkeling binnen het plangebied een verzoek te doen tot afwijking van de parkeereis. Daarin dient initiatiefnemer aan te tonen dat binnen (of buiten het plangebied) voldoende restcapaciteit aanwezig is. Dat kan dan alleen op basis van feitelijke waarnemingen.

3 PLANPROCES

Dit hoofdstuk beschrijft kort het doorlopen planproces om te komen tot een nieuwe verkeersstructuur en er voor te zorgen dat er voldoende parkeerplaatsen worden opgenomen in het plangebied.

Belangrijk bij de start van het proces waren de gemeentelijke uitgangspunten en voorwaarden ten aanzien van het aspect verkeer en parkeren.

Vooruitlopend op het vaststellen van het bestemmingsplan en tijdens het omvormingsproces heeft de gemeente in samenspraak met de Jachthaven Drimmelen al een verkeersbesluit genomen om de verblijfskwaliteit van het gebied te verhogen. Op 22 december 2015 is door de gemeente dit besluit genomen, namelijk “het verkeersbesluit Marinaweg/Nieuwe Jachthaven”. De implementatie en de verdere uitwerking voor invulling van het plangebied vindt plaats middels dit bestemmingsplan.

Andere uitgangspunten waren “Het gemeentelijk beleidsplan verkeer en vervoer Drimmelen 2018” en het “Regionaal verkeersmodel 2030”.

(Verkeers)doel van het plan is helderheid in opzet en structuur (om de oriëntatie te verbeteren en zoekverkeer tegen te gaan) en de verblijfskwaliteit te vergroten. Dit laatste door onder andere fietsers en wandelaars een duidelijke routing met meer ruimte en veiligheid te bieden en met veel contact met de haven. Het middengebied van de Schakel, Het Havenhart, wordt autoluw, zodat er ruimte komt voor sport, spel en verpozen.

De bestaande functies zijn geanalyseerd, Ook is het gebruik en de vorm van de omringende wegen van de Schakel vastgesteld.

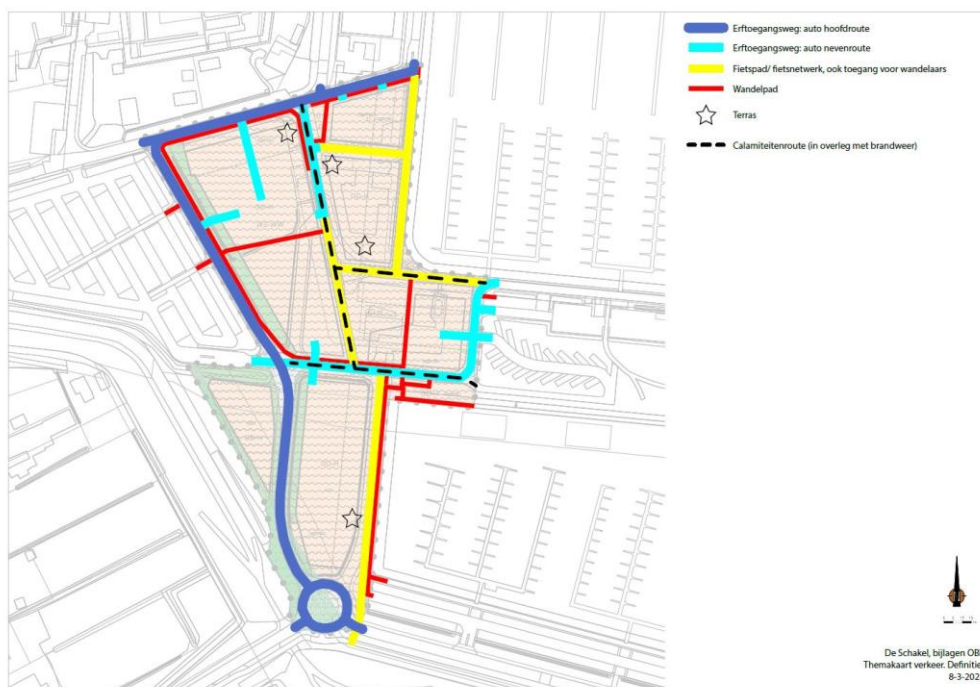
Vervolgens is er een beschrijving van het toekomstig gebruik en de consequenties daarvan voor parkeren beschreven en is de verkeerstructuur beschreven en berekend. Er is een berekening van de parkeerbehoefte in de nieuwe situatie gemaakt en is er een parkeertoets uitgevoerd.

Gedurende het bestemmingsplanproces is de ontworpen indeling van de wegen niet veranderd (statische aspect). Wel is de parkeertoets na de fase van het voorontwerp-bestemmingsplan locatie-specifieker gemaakt en zijn de parkeereisen aan elk nieuw initiatief strikter geformuleerd (dynamisch aspect). Verder is gekeken naar de waarborging van de openbaarheid van het doorgaande fietsnetwerk en naar de calamiteiten route.

Op de volgende pagina zijn alle verkeersstromen per thema inzichtelijk gemaakt.



Figuur 4 de verkeersstructuur thematisch



Figuur 5 verkeersstructuur totaal

4 CONCLUSIE

De infrastructuur kan het extra verkeer (als gevolg van de uitbreiding van het plangebied De Schakel) vlot en veilig verwerken zonder nadelige gevolgen voor de afwikkeling en doorstroming. De infrastructuur in Drimmelen biedt nu en in de toekomst voldoende capaciteit, zodat er na realisatie van het plangebied nog voldoende restcapaciteit aanwezig is. De $(180 - 36 =) 144$ extra parkeerplaatsen in het plangebied bieden ruim voldoende parkeercapaciteit voor de nieuwe functies van het referentieprogramma, dat bij dit bestemmingsplan behoort. Bij elk nieuw initiatief zal een parkeerberekening met aantoonbaar voldoende parkeerplaatsen, worden toegevoegd.

Daarbij wordt het uitgangspunt, de verhoging van de verblijfskwaliteit, onder andere bereikt door het autoluw maken van het middengebied (Het Havenhart) van de Schakel. En er komen duidelijke verkeerroutes die het huidige rondrijden en dwalen tegen gaan, de veiligheid vergroten en tevens de fietser en de wandelaar langs de beste plekken van het gebied leiden: de havenbekkens.

BIJLAGE



Locaties aantallen geplande parkeerplaatsen