

**Aan:** Ronald de Groot (Van den Heuvel Ontwikkeling & Beheer B.V.)  
**Van:** Sören Blankers  
**CC:**  
**Datum:** 9 maart 2018  
**Betreft:** Verkeer- en parkeeronderzoek Het Bos Meerkerk

## Aanleiding

De locatie 'Het Bos' (zie afbeelding 1) is jarenlang gebruikt als agrarisch land. Nu is er een kleinschalige ontwikkeling van twaalf woningen gepland. In ingediende inspraakreacties wordt aangehaald dat het plan zorgt voor een onevenredige toename aan verkeer- en parkeerdruk, en daarmee voor een toename aan verkeersonveilige situaties. Men geeft aan dat de bestaande weg Het Bos, welke het plangebied ontsluit, de toename van het aantal verkeersbewegingen ten gevolge van de nieuwbouw van twaalf woningen niet aan kan. Bovendien leeft het beeld dat er veel bromfietsen en elektrische fietsen vanaf de Zouwendijk, via de nieuwe ontsluiting, door het plangebied en de bestaande weg Het Bos zullen rijden, en dat dit voor verkeersonveilige situaties kan zorgen. Daarnaast wordt gevreesd dat de parkeerdruk in de nieuwe situatie onaanvaardbaar zal worden. In deze memo wordt de verkeersgeneratie van de ontwikkeling en de parkeerdruk in het plangebied beoordeeld. Er worden dus geen uitspraken gedaan over de parkeerdruk op de bestaande weg Het Bos. Wel wordt beoordeeld in hoeverre de geplande woningbouw zorgt voor een toename aan parkeerdruk op de bestaande weg Het Bos. Daarnaast wordt ingegaan op de verkeersveiligheid en op eventuele verkeersveiligheidsrisico's die zich, ten gevolge van de nieuwe ontwikkelingen, in het plangebied en op de bestaande weg Het Bos voordoen.



Afbeelding 1: Plangebied Het Bos.

## Verkeersgeneratie

Het plangebied van twaalf woningen wordt voor gemotoriseerd verkeer volledig via de bestaande weg Het Bos ontsloten. Deze ontsluiting krijgt met ongeveer 85-100 extra motorvoertuigbewegingen in een etmaal te maken, als gevolg van de planontwikkeling. Dit aantal is gebaseerd op de “Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie” van het CROW (publicatie 317, 2012). Als vuistregel voor spitsuurintensiteiten kan gehanteerd worden dat dit 10% van de etmaalintensiteit is. Uitgaande van een etmaalintensiteit van 100 (het maximale aantal extra verkeersbewegingen), betekent dit dat er in het drukste uur gemiddeld ongeveer tien extra auto’s, via Het Bos, het plangebied in- en uitrijden. Dit betekent gemiddeld één auto per zes minuten. Een dergelijke intensiteit zal niet leiden tot negatieve effecten op het gebied van doorstroming.

Voor langzaam verkeer wordt het plangebied tweezijdig ontsloten. Voetgangers en fietsers kunnen gebruik maken van de bestaande weg Het Bos, maar er wordt ook een ontsluiting naar de Zouwendijk gecreëerd. Deze is uitsluitend bedoeld voor langzaam verkeer en hulpdiensten, er wordt een breekpaal geplaatst. Dit betekent een verbetering voor de bereikbaarheid van de wijk Het Bos voor hulpdiensten, aangezien deze hulpdiensten de Het Bos nu maar via één route kunnen bereiken. Verder is het denkbaar dat (brom)fietsers Het Bos als doorgaande route gaan gebruiken. In afbeelding 2 is in blauw de huidige route aangegeven vanaf de Zouwendijk naar een winkelcentrum ten zuiden van Het Bos. In groen is de mogelijke nieuwe route te zien, via de ontsluiting van de Zouwendijk naar het plangebied. De nieuwe route is langer dan de bestaande, maar het is toch mogelijk dat fietsers voor de nieuwe route gaan kiezen. De bestaande route bevat namelijk onoverzichtelijke situaties. Dit is met name het geval bij de doorsteek van de Kerkstraat naar het Kerkplein, waar, zoals in afbeelding 3 en 4 te zien is, het zicht belemmerd wordt door de gevels van woningen.



Afbeelding 2: Route voor langzaam verkeer via de Zouwendijk naar het winkelcentrum.



*Afbeelding 3: Bestaande route voor langzaam verkeer via Kerkstraat naar Kerkplein.*



*Afbeelding 4: Bestaande route voor langzaam verkeer via Kerkstraat naar Kerkplein (2).*

## Verkeersveiligheid

Uit de inspraakreacties van bewoners blijkt dat wordt gevreesd voor verkeersonveilige situaties, als gevolg van de toename van de verkeersdruk. Enkele indieners van een inspraakreactie zijn van mening dat de bestaande ontsluiting niet geschikt is voor een veilige ontsluiting van twaalf extra woningen. Echter, de extra intensiteiten zijn dermate laag, dat het niet aannemelijk is dat de verkeersveiligheid buitenproportioneel wordt benadeeld. Verder is het aantal ontmoetingen tussen auto's bij een dergelijke intensiteit gering. Bovendien zullen de meeste auto's in de ochtendspits de wijk uitrijden en in de avondspits de wijk weer inrijden, en dus dezelfde richting volgen.

De bestaande weg Het Bos is in principe voldoende breed en heeft voldoende zicht om het verkeer op een veilige manier af te wikkelen. Toch kunnen er in de praktijk onoverzichtelijke situaties ontstaan. Zoals in afbeelding 5 te zien is, worden er auto's op de rijbaan geparkeerd. Dit beperkt het zicht en de beschikbare ruimte, ook voor verkeer dat de parkeervakken in- en uit rijdt. Verder ontbreekt op dit deel van Het Bos een voetpad. Dit is uit het oogpunt van comfort onwenselijk, omdat voetgangers hierdoor van de rijbaan gebruik moeten maken en zich dus moeten mengen met het fiets- en gemotoriseerd verkeer. Al deze punten spelen ook in de huidige situatie. In de toekomstige situatie zullen de intensiteiten wel hoger liggen, maar, zoals vermeld, is deze toename beperkt.

Uit de inspraakreacties blijkt verder dat wordt gevreesd voor verkeersonveilige situaties als gevolg van fietsers die Het Bos gaan gebruiken als doorgaande route. Het is niet bekend om hoeveel fietsers het zal gaan, maar de verwachting is dat de intensiteiten niet heel hoog zullen liggen. Er moet gewaakt worden voor onoverzichtelijke situaties, maar het is niet aannemelijk is dat de verkeersveiligheid buitenproportioneel wordt benadeeld door het extra fietsverkeer.



*Afbeelding 5: De huidige situatie op Het Bos.*

### Parkeerbehoefte

Het uitgangspunt van de ontwikkeling is dat het parkeren volledig binnen het plangebied wordt opgelost. In dit onderzoek is getoetst of dat daadwerkelijk het geval is. Dat is gebeurd op basis van de door de gemeente bepaalde parkeernormen. Verder hanteert de gemeente het beleid dat parkeerplaatsen op eigen terrein van percelen met uitsluitend een enkele inrit, maar voor 80% worden meegeteld in de totale parkeerbalans. Van percelen met een dubbele of lange oprit of met een garage, worden de parkeerplaatsen op eigen terrein wel voor 100% meegeteld als beschikbare parkeerplaats.

Het plan gaat uit van de nieuwbouw van vijf rijwoningen, zes seniorenwoningen en één vrijstaande woning. Van deze twaalf woningen hebben er twee een oprit en garage. Dit zijn de vrijstaande woning (perceel 1, zie afbeelding 1) en een van de rijwoningen (perceel 8). Verder hebben twee seniorenwoningen een lange oprit (perceel 6 en 7). De andere vier seniorenwoningen hebben een enkele oprit. Verder bevat het plan veertien openbare parkeerplaatsen. Zoals in tabel 1 te zien is, bevat het plan daarom (naar beneden) afgerond 21 parkeerplaatsen. In de praktijk kan het aantal beschikbare parkeerplaatsen hoger liggen. Namelijk, in de berekening wordt een uitrit met garage en een dubbele uitrit als één parkeerplaats beschouwd, terwijl hier twee auto's zouden kunnen staan. Wel leert de ervaring dat niet iedereen die twee plaatsen ook volledig benut.

De vraag is of het aantal van 21 beschikbare parkeerplaatsen voldoende is om de parkeerbehoefte volledig binnen het plangebied op te lossen. Als dit het geval is, zorgt de ontwikkeling niet voor een hogere parkeerdruk op de bestaande weg Het Bos. Als dit niet het geval is, betekent dit dat de parkeerdruk op de bestaande weg Het Bos hoger wordt omdat mensen die in het plangebied moeten zijn, hun auto op de bestaande weg Het Bos gaan parkeren.



Tabel 1: Beschikbare parkeerplaatsen in het plangebied.

| Parkeerplaatsen                                              | Aantal    | Berekeningspercentage<br>eigen terrein | Totaal      |
|--------------------------------------------------------------|-----------|----------------------------------------|-------------|
| Eigen terrein rijwoning<br>(enkele uitrit + garage)          | 1         | 1,0                                    | 1,0         |
| Eigen terrein vrijstaande<br>woning (enkele uitrit + garage) | 1         | 1,0                                    | 1,0         |
| Eigen terrein<br>seniorenwoningen<br>(lange uitrit)          | 2         | 1,0                                    | 2,0         |
| Eigen terrein<br>seniorenwoningen<br>(enkele uitrit)         | 4         | 0,8                                    | 3,2         |
| Openbaar                                                     | 14        | -                                      | 14,0        |
| <b>Totaal</b>                                                | <b>22</b> | <b>-</b>                               | <b>21,2</b> |

In tabel 2 is de parkeerbehoefte berekend. In de berekening hebben rijwoningen een parkeernorm van 2,0 gekregen, seniorenwoningen van 1,2 en de vrijstaande woning van 2,3. Dit is conform de door de gemeente opgestelde parkeernormen. Al met al is de parkeerbehoefte (naar boven) afgerond 20. Op basis van de gehanteerde parkeernormen kan dus gesteld worden dat de parkeerbehoefte volledig binnen het plangebied opgelost wordt en dat de geplande woningbouw daarom niet zorgt voor een toename aan parkeerdruk op de bestaande weg Het Bos.

In de tabel is een rij met twee-onder-een-kap woningen opgenomen. De seniorenwoningen kunnen namelijk worden gewijzigd naar twee-onder-een-kapwoningen. Deze flexibiliteit is in het plan opgenomen, om in te kunnen spelen op de continu veranderende woningmarkt. Zoals in de tabel te zien is, ligt de parkeernorm van twee-onder-een-kap woningen 1,0 hoger dan die van seniorenwoningen. Dat betekent dat, wanneer er voor gekozen wordt voor twee-onder-een-kap woningen in plaats van seniorenwoningen, de parkeerbehoefte, (naar boven) afgerond, 26 zou zijn. In dat geval zou er een tekort van vijf parkeerplaatsen zijn. Bij de realisatie van seniorenwoningen is er dus geen sprake van een tekort in de parkeerbalans.

Tabel 2: Parkeernormen en parkeerbehoefte.

| Woningtype         | Aantal    | Parkeernorm | Parkeerbehoefte |
|--------------------|-----------|-------------|-----------------|
| Rijwoningen        | 5         | 2,0         | 10,0            |
| Seniorenwoningen   | 6         | 1,2         | 7,2             |
| Vrijstaande woning | 1         | 2,3         | 2,3             |
| Twee-onder-een-kap | 0         | 2,2         | 0               |
| <b>Totaal</b>      | <b>12</b> | <b>-</b>    | <b>19,5</b>     |

## Resumé

- De ontsluiting via Het Bos krijgt met ongeveer 85-100 extra motorvoertuigbewegingen in een etmaal te maken, als gevolg van de planontwikkeling.
- Een dergelijke intensiteit zal niet leiden tot negatieve effecten op het gebied van doorstroming.
- De verkeerstoename is dermate laag, dat het niet aannemelijk is dat de verkeersveiligheid buitenproportioneel wordt benadeeld.
- Het is mogelijk dat (brom-)fietsers Het Bos als doorgaande route gaan gebruiken, maar het is niet aannemelijk dat het extra (brom-)fietsverkeer de verkeersveiligheid buitenproportioneel zal benadelen.
- De ontsluitingsweg Het Bos is in principe voldoende breed, maar de geparkeerde voertuigen op de rijbaan beperken de beschikbare ruimte en het zicht. Dit is een aandachtspunt, maar in de huidige situatie ook aan de orde.
- De berekening van de parkeerbalans laat zien dat de parkeercapaciteit van het plan de parkeerbehoefte kan faciliteren. Op basis van de gehanteerde parkeernormen kan daarom gesteld worden dat de geplande woningbouw daarom niet zorgt voor een toename aan parkeerdruk op de bestaande weg Het Bos.