

Notitie

Referentienummer
Definitief

Kenmerk
353748

Betreft

Verkeerskundige toets herontwikkeling project 'Oranjewoud Wonen' te Heerenveen

Inleiding

Het huidige gebouw van De Stichting Service Appartementen Oranjewoud past niet meer bij de huidige en toekomstige visie van de stichting. De ambitie van de stichting is om nieuwbouw te realiseren. Hiervoor heeft ze een plan ontwikkeld dat bestaat uit woningen geschikt voor een brede doelgroep en voorzien van alle gemakken. Het plan voorziet in de realisatie van 4 woongebouwen met ieder ongeveer 30 appartementen en 24 grondgebonden woningen. Het huidige bestemmingsplan maakt realisatie van de plannen niet mogelijk. Hiervoor wordt een nieuw bestemmingsplan opgesteld. Diverse gebiedsonderzoeken zijn noodzakelijk voor het onderbouwen van het bestemmingsplan c.q. de omgevingsvergunningen voor de bouw. Een van deze onderzoeken is een verkeerskundige toets van het plan. Deze verkeerskundige toets is in deze notitie opgenomen en gaat in op de eventuele verschuiving van verkeersstromen en de beoordeling van de doorstroming, verkeersveiligheid en de parkeersituatie.

Uitgangspunten

Onderstaande uitgangspunten zijn gehanteerd bij de verkeerskundige toets:

- Huidige situatie
 - Circa 200 appartementen en een servicegebouw.
 - De huidige appartementen zijn bereikbaar vanaf de Amelandlaan, de Amelandlaan sluit aan op de Marktweg (gebiedsontsluitingsweg).
- Plan situatie
 - Woningen geschikt voor een brede doelgroep.
 - 4 woongebouwen met ieder circa 30 appartementen.
 - Deze woningen worden bestempeld als 'aanleunwoning/serviceflat' (voor berekening parkeren en verkeersgeneratie).
 - 24 grondgebonden woningen
 - Deze woningen worden bestempeld als 'huurhuis – sociale huur' (voor berekening parkeren en verkeersgeneratie).
 - Voorzieningengebouw
 - Heeft alleen functie voor de woningen en appartementen in het plangebied (dus geen 'externe' functie).
 - De nieuwe woongebouwen en woningen zijn net als de huidige situatie bereikbaar vanaf de Amelandlaan, de Amelandlaan sluit aan op de Marktweg (gebiedsontsluitingsweg).
 - Parkeren moet binnen plangebied worden opgelost.

Figuur 1 geeft het plan weer.



Figuur 1 Plan herontwikkeling Oranjewoud Wonen

Verkeersstromen

Aan de hand van richtlijnen van het CROW¹ wordt de verkeersgeneratie van woningen en voorzieningen bepaald.

De huidige situatie telt ca. 200 appartementen. De verkeersgeneratie van deze appartementen is circa 500 motorvoertuigbewegingen per dag. Dit is het totaal van motorvoertuigbewegingen van en naar de huidige locatie.

De plan situatie telt circa 120 appartementen en 24 grondgebonden woningen. De verkeersgeneratie van deze appartementen en grondgebonden woningen zal circa 400 motorvoertuigbewegingen per dag bedragen. Dit is het totaal van motorvoertuigbewegingen van en naar het plangebied.

Er wordt van uit gegaan dat de verkeersgeneratie van de algemene voorzieningen in het gebied in de plan situatie niet wijzigt ten opzichte van de huidige situatie.

Doordat het aantal woningen in de plan situatie afneemt, zal het aantal motorvoertuigbewegingen eveneens afnemen. De herontwikkeling heeft daarom een positief effect op het aantal motorvoertuigbewegingen die het gebied genereert (minder verkeersbewegingen).

¹ De naam CROW is oorspronkelijk een afkorting van Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek. Sinds 2004 is CROW niet langer een afkorting, maar een eigen naam. Het CROW staat bekend als het kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte.

Parkeren

Aan de hand van richtlijnen van het CROW wordt ook de parkeerbehoefte van woningen en voorzieningen bepaald.

Appartementen

De plansituatie telt 120 appartementen verdeeld over 4 gebouwen. De theoretische parkeerbehoefte van deze appartementen bedraagt in totaal circa 110 – 160 parkeerplaatsen. Dit aantal is zowel voor bewoners als bezoekers.

De appartementen hebben geen parkeergelegenheid op 'eigen terrein', de bewoners moeten parkeren op parkeerterreinen in het openbare gebied. Het plan voor de herontwikkeling telt circa 160 parkeerplaatsen, namelijk circa 40 parkeerplaatsen bij ieder appartementengebouw. Daarmee voldoet het plan dus aan de richtlijnen, er lijkt zelfs enige overcapaciteit te zijn.

In de huidige situatie zijn meer appartementen (ca. 200) in het gebied aanwezig dan in de plansituatie, terwijl het huidige aantal parkeerplaatsen lager is dan in de plansituatie. Het lijkt dat de parkeerbehoefte van bewoners van de appartementen lager is dan de richtlijn aangeeft. Dat betekent dus dat wanneer het plan voldoet aan de richtlijn, er in de plansituatie vermoedelijk ruimschoots voldoende parkeergelegenheid zal zijn. Er zal dus overcapaciteit zijn in het aantal parkeerplaatsen.

Grondgebonden woningen

De plansituatie telt 24 grondgebonden woningen. De theoretische parkeerbehoefte van deze grondgebonden woningen bedraagt in totaal circa 29 – 48 parkeerplaatsen. Dit aantal is zowel voor bewoners als bezoekers.

De grondgebonden woningen hebben wel parkeergelegenheid op 'eigen terrein'. Iedere woning is (volgens de schets van figuur 1) voorzien van één parkeerplaats. De inschatting is dat één parkeerplaats per woning voor deze doelgroep voldoende is (het zijn voornamelijk oudere bewoners, die nog wel beschikken over een eigen auto). Het betekent wel dat eventuele bezoekers in het openbaar gebied moeten parkeren. In de schets zijn hiervoor geen parkeerplaatsen opgenomen, wat betekent dat deze auto's op straat geparkeerd moeten worden. Omdat het een gebied betreft binnen een 30 km zone, is het parkeren op straat in principe geen probleem. Bij de verdere inrichting van de wegen binnen het plangebied, moet wel rekening worden gehouden dat parkeren op straat niet onmogelijk wordt gemaakt en dat dit geen onveilige en onwenselijke effecten tot gevolg heeft. De huidige parkeerbezetting op straat in het openbare gebied is niet bekend, waardoor niet bepaald kan worden of hier voldoende restcapaciteit is. Bij de appartementen is ook nog wel enige restcapaciteit over, waardoor bezoekers ook kunnen parkeren op de parkeerterreinen bij de appartementen.

Voorzieningengebouw

Als uitgangspunt is gehanteerd dat het voorzieningengebouw voornamelijk een functie heeft voor de appartementen en woningen binnen het plangebied, maar dat het gebouw ook door externen van buiten het plangebied gebruikt kan worden. De exacte invulling en omvang van het voorzieningengebouw is nog niet bekend, maar het gaat om relatief kleinschalige voorzieningen (kapper, bibliotheek, boodschappenservice, fitnessruimte). Voor interne bezoekers hoeven geen parkeerplaatsen gerealiseerd te worden, omdat deze bezoekers allemaal op loopafstand wonen.

Omdat de exacte invulling nog niet bekend is, is ook nog niet te bepalen hoe groot de parkeerbehoefte van deze voorzieningen is voor externe bezoekers. Hierboven is reeds aangegeven dat het parkeeraanbod voor de woningen ruimschoots voldoende is. Vermoedelijk dat de externe bezoekers kunnen parkeren op de parkeerplaatsen bij de appartementen, omdat de bewoners overdag aan het werk zijn (en dus niet aanwezig in het plangebied).

De exacte invulling van het voorzieningengebouw is nog niet bekend. Daardoor is ook nog niet exact bekend of en hoeveel personeel aanwezig is in het voorzieningengebouw en kan nog geen

berekening van de parkeerbehoefte worden gemaakt. Het tegelijkertijd aanwezige personeel wordt op dit moment geschat op 2 tot 4 personeelsleden. Indien deze personeelsleden allemaal met de auto naar het voorzieningengebouw komen, zijn 4 parkeerplaatsen nodig.

Voor het (aanwezige) personeel zijn geen parkeerplaatsen direct bij het gebouw opgenomen. Bij de appartementen is nog wel restcapaciteit over, waardoor personeel van het voorzieningengebouw ook kan parkeren op de parkeerterreinen bij de appartementen.

Verkeersveiligheid

In de alinea 'Verkeersstromen' is reeds bepaald dat het aantal motorvoertuigbewegingen naar het gebied vermoedelijk minder wordt door de herontwikkeling. Dit heeft een positief effect op de verkeersveiligheid. Het plangebied is een afgesloten gebied waardoor er geen doorgaand verkeer door het gebied rijdt. Ook dit is positief voor de verkeersveiligheid in het gebied.

Passend bij de maximum snelheid van 30 km/h maakt het fietsverkeer samen met het autoverkeer gebruik van de rijbaan. Doordat er geen lange rechtstanden in het plangebied aanwezig zijn, wordt de snelheid van het gemotoriseerd verkeer beperkt. Ook dit is positief voor de verkeersveiligheid.

Voor het laden en lossen bij het voorzieningengebouw zijn geen aparte voorzieningen opgenomen voor vrachtverkeer. Doordat het vrachtverkeer binnen het plangebied een rondje kan rijden hoeven geen onveilige manoeuvreerbewegingen gemaakt te worden.

In het plangebied lijkt geen ruimte gereserveerd te zijn voor voetgangers. In principe moeten erf-toegangswegen (30 km/h) voorzien zijn van trottoirs. Zeker omdat deze locatie veel gebruikt wordt door oudere mensen, heeft het de voorkeur om langs de rijbaan een trottoir aan te leggen.

Verantwoording

Projectnummer : 353748
Referentienummer :
Revisie : 0
Datum : 1 mei 2017

Auteur(s) : Erwin Bos
E-mail adres : Erwin.bos@sweco.nl
Gecontroleerd door :
Paraaf gecontroleerd :
Goedgekeurd door :
Paraaf goedgekeurd :