

VERKEERSTOETS VERPLAATSING
SPORTVOORZIENINGEN
HARDENBERG

GEMEENTE HARDENBERG

22 april 2009
074126846:0.4!
110301.001706.003C



Inhoud

1	Verkeerstoets	3
1.1	Inleiding	3
1.2	Verkeerstructuur rondom plangebied	3
1.3	Verkeersproductie gemotoriseerd verkeer	3
1.4	Gehanteerde verkeersintensiteiten	4
1.5	Verkeersontsluiting	4
1.6	Langzaam verkeer	5
1.7	Parkeren	5
2	Conclusies en aanbevelingen	7
Bijlage 1	Verkeersproductie en parkeerbehoefte	8
Bijlage 2	Toedeling verkeersproductie	9
Colofon		10

HOOFDSTUK

1

Verkeerstoets

1.1

INLEIDING

Afbeelding 1.1

Globale ligging van de sportboulevard inclusief relevante ruimtelijke ontwikkelingen.

Ten behoeve van het creëren van verkeerskundige randvoorwaarden is het gewenst een toets uit te voeren op de verkeerseffecten die optreden als gevolg van het verplaatsen van de sportvoorzieningen in Hardenberg naar de locatie aan de Jan Weitkamplaan. In deze verkeerstoets worden de verkeerseffecten in het plangebied en in de directe omgeving in beeld gebracht.



Naast de aanleg van diverse sportvoorzieningen voorziet het plan in de realisatie van parkeervoorzieningen zodat aan de parkeerbehoefte kan worden voldaan. Van de bestaande woningen in het plangebied blijven twee woningen gehandhaafd.

1.2

VERKEERSTRUCTUUR RONDOM PLANGEBIED

CATEGORISERING

Het plangebied is gelegen tussen de spoorlijn Zwolle – Emmen, de Jan Weitkamplaan en de J.C. Kellerlaan. Beide wegen zijn gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg GOW met een snelheidsregime van 50 km/u (bron: categoriseringsplan gemeente Hardenberg). De bestaande woningen worden op dit moment rechtstreeks ontsloten op de Jan Weitkamplaan.

1.3

VERKEERSPRODUCTIE GEMOTORISEERD VERKEER

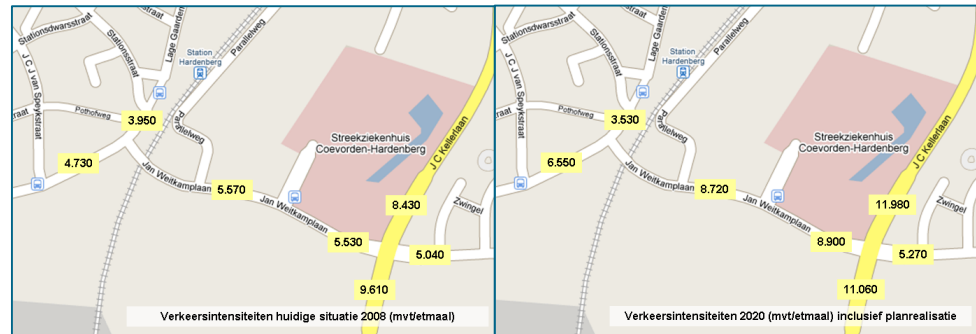
De gemeente Hardenberg is in het bezit van een verkeersmodel. Dit model is in april 2009 voor het laatst geactualiseerd. In het model zijn onder meer het uit te breiden gezondheidspark, de sportboulevard, de Boskamp en de revitalisering van de stationsomgeving opgenomen (bron: Verkeersmodel gemeente Hardenberg, april 2009). In afbeelding 1.1 is de globale ligging van deze voorzieningen weergegeven.

Op basis van een berekening in bijlage 1 is berekend dat in de huidige situatie de sportboulevard ongeveer 2.700 mvt¹/etmaal zou genereren. Met een autonome groei van 2% resulteert dit in 3.500 mvt/etmaal in 2020. Bij de berekeningen is uitgegaan van het maximale programma waarin een sportbad met recreatief buitenbad wordt gerealiseerd. Bij enkel recreatief gebruik en / of het niet realiseren van het buitenbad, zal het zwembad een lagere verkeersproductie genereren waardoor de totale verkeersproductie zal dalen.

1.4 GEHANTEERDE VERKEERSINTENSITEITEN

Voor het plangebied zijn de verkeersintensiteiten inzichtelijk gemaakt voor de huidige situatie en de situatie in 2020 na realisatie van de sportboulevard (en de overige ontwikkelingen het gezondheidspark, de Boskamp en de revitalisering stationsomgeving). In bijlage 2 staan de gehanteerde uitgangspunten die gebruikt zijn bij de toedeling van de verkeersproductie aan het onderliggend wegennet. De verkeersintensiteiten zijn in afbeelding 1.2 weergegeven en zijn afgerond op tientallen.

Afbeelding 1.2
Verkeersintensiteiten in de omgeving van het plangebied voor de huidige situatie en voor de situatie in 2020 na planrealisatie



De te verwachten verkeersintensiteiten in 2020 zijn vergeleken met de capaciteit van de weg. Een gebiedsontsluitingsweg met een profiel van 2x1 rijbanen en een snelheid van 50 km/u heeft een maximale etmaalintensiteit van 15.000 mvt/etmaal (bron: www.crow.nl). Op basis van deze vergelijking kan geconcludeerd dat de wegen ruim voldoende capaciteit hebben om de verkeersintensiteiten te verwerken.

1.5 VERKEERSONTSLUITING

De structuur van de nieuwe sportboulevard gaat uit van één toegang tot het plangebied.

Primaire ontsluiting

De primaire ontsluiting van de nieuwe sportboulevard vindt plaats op het kruispunt van de Jan Weitkamplaan met het bestaande ziekenhuis. De wegsituatie zal hier op moeten worden aangepast. Er zal worden onderzocht wat hiervoor de beste oplossing is.

Een tweede ontsluiting is vanuit het oogpunt van calamiteiten altijd wenselijk.

Hulpvoertuigen hebben zodoende twee routes beschikbaar om een pand te bereiken in verband met een mogelijke stremming op één van de benaderingsroutes. Het is dan ook aan te bevelen om een tweede ontsluiting te realiseren in geval van calamiteiten welke niet wordt gebruikt door overig gemotoriseerd verkeer.

¹ Motorvoertuigen

Calamiteiten ontsluiting

De calamiteitenontsluiting wordt bij voorkeur uitgevoerd met een aansluiting op de Jan Weitkamplaan ter hoogte van de Parallelweg. Hierdoor hoeft namelijk niet een extra kruispunt te worden gerealiseerd, maar kan worden volstaan met het uitbreiden van een bestaand kruispunt.

Kruispuntberekeningen

Voor de kruispunten van de Jan Weitkamplaan met respectievelijk de Sportboulevard, de Burgemeester Schuitemstraat en de Kruispunt J C Kellerlaan worden door een door de gemeente ingehuurd bureau (Bono Traffics) kruispuntberekeningen uitgevoerd. De resultaten hiervan zijn op dit moment nog niet bekend.

1.6**LANGZAAM VERKEER***Fietsers*

Het fietsverkeer op de Jan Weitkamplaan tussen de Burgemeester Schuitemstraat en de Parallelweg wordt afgewikkeld via de openbare weg. Fietssuggestiestroken ontbreken hier. Voor het gedeelte vanaf het kruispunt met de Parallelweg richting de J C Kellerlaan geldt dat het fietsverkeer afgewikkeld wordt via vrijliggende fietspaden. Op de Burgemeester Schuitemstraat en de Stationsstraat zijn fietssuggestiestroken aanwezig en in de J C Kellerlaan zijn vrijliggende fietspaden aangelegd.

Het is het wenselijk om een vrijliggend fietspad aan te leggen tussen de Parallelweg en de Burgemeester Schuitemstraat. Enerzijds vanwege de te verwachten verkeersintensiteiten in 2020 na planrealisatie op en de functie van de Jan Weitkamplaan. Anderzijds vanwege het feit dat dit een belangrijke fietsverbinding is. De gemeente heeft namelijk aangegeven dat het fietsverkeer vooral uit westelijke richting komt. Zo zal de sportboulevard onder andere gebruikt worden door scholieren van de scholengemeenschap welke direct ten westen van het plangebied ligt.

GEBRUIK CALAMITEITEN-AANSLUITING

De voorkeur gaat er naar uit om de calamiteitenaansluiting ook te gebruiken voor de ontsluiting van het langzaam verkeer. Indien hiervoor gekozen wordt, dient het fietspad aan de zuidzijde van de Jan Weitkamplaan als tweerichtingen fietspad te worden aangelegd. Hiermee wordt voorkomen dat fietsers ter hoogte van de Parallelweg de Jan Weitkamplaan gaan oversteken.

Voetgangers

Voor voetgangers zijn trottoirs aan de noordzijde van de Jan Weitkamplaan aangelegd, de zuidzijde kent gedeeltelijk een trottoir vanaf de Burgemeester Schuitemstraat tot aan de Parallelweg. Dit trottoir moet verlengd worden tot aan de primaire aansluiting van de sportboulevard. Ook de ontsluitingsweg van de sportboulevard dient aan minimaal een zijde een trottoir te krijgen.

1.7**PARKEREN**

Om het aantal benodigde parkeerplaatsen te bepalen, is gebruik gemaakt van het bouwprogramma zoals is vastgesteld door de gemeente Hardenberg en van CROW-Publicatie 182 (juni 2003). Gerekend is met een ruime parkeernorm vanwege het feit dat de piek van het gebruik van de diverse sportvoorzieningen samenvalt.

Dit laatste zorgt er tevens voor dat dubbelgebruik van de parkeerplaatsen niet mogelijk is. De parkeernorm houdt rekening met bezoekersparkeren en personeel en is goedgekeurd door de gemeente.

BIJ HET BEREKENEN VAN HET AANTAL PARKEERPLAATSEN IS GEEN REKENING GEHOUDEN MET DE INVOER VAN BETAALD PARKEREN BIJ HET GEZONDHEIDSPARK. HET IS MOGELIJK DAT HET BETAALD PARKEREN LEIDT TOT ONEIGENLIJK GEBRUIK VAN DE PARKEERPLAATSEN BIJ DE SPORTBOULEVARD. STERK MONITOREN VAN HET GEBRUIK VAN DE PARKEERPLAATSEN STREKT DAN OOK TOT DE AANBEVELING.

In de bijlage 1 is de berekening van het aantal benodigde parkeerplaatsen terug te vinden. In het worstcase scenario zijn op de piekmomenten, een avond op een werkdag en een zaterdagmiddag, 381 parkeerplaatsen nodig.

Ruimtebeslag parkeerplaatsen

Een parkeerplaats moet voldoen aan de CROW-richtlijnen zoals gesteld in het ASVV 2004 (CROW,2004) en is afhankelijk van de gekozen parkeervorm. Voor de maatvoering bij de sportboulevard is uitgegaan van haaksparkeren. Bij de maatvoering van de parkeerplaatsen is sprake van netto en bruto ruimtebeslag. Het netto ruimtebeslag is de maatvoering zonder weginfrastructuur, bruto is met.

Tabel 1.1

Maatvoering parkeerplaatsen

	Maatvoering (m)	Netto oppervlakte (m ²)	Bruto oppervlakte (m ²)
Haaksparkeren	2,3 x 5	11,5	17,2

Voor het plan zijn 381 parkeerplaatsen noodzakelijk welke zorgen voor een bruto ruimtebeslag van ongeveer 6.600 m². Voor het parkeerterrein is in het bouwprogramma 8.000 m² opgenomen wat ruim voldoende is om het aantal parkeerplaatsen te realiseren.

De parkeervoorziening moeten bij voorkeur binnen een straal van 100 meter van de sportvoorzieningen gerealiseerd worden omdat dit de maximale acceptabele loopafstand is voor bezoekers van sportvoorzieningen (bron CROW-publicatie 182, 2003). Bij een grote loopafstand zal ongewenst parkeergedrag frequenter voorkomen.

HOOFDSTUK 2 Conclusies en aanbevelingen

- § Op basis van berekeningen voor de toekomstige situatie kan worden geconcludeerd dat het omliggende wegennet ook in de toekomstige situatie voldoende capaciteit heeft om de verkeersintensiteiten te verwerken. Hierbij wordt opgemerkt dat uitgegaan is van zowel de realisatie van het binnen- als buitenzwembad, met andere woorden een situatie met een maximaal programma.
- § Voor de kruispunten van de Jan Weitkamplaan met respectievelijk de ontsluiting Sportboulevard, de Burgemeester Schuitemstraat en de Kruispunt J C Kellerlaan worden door een door de gemeente ingehuurd bureau (Bono Traffics) kruispuntberekeningen uitgevoerd. De resultaten hiervan zijn op dit moment nog niet bekend.
- § De primaire ontsluiting van de nieuwe sportboulevard vindt plaats op het kruispunt van de Jan Weitkamplaan met het bestaande ziekenhuis. De wegsituatie zal hier op moeten worden aangepast. Er zal worden onderzocht wat hiervoor de beste oplossing is.
- § Een tweede ontsluiting is vanuit het oogpunt van calamiteiten wenselijk. De calamiteitenontsluiting wordt bij voorkeur uitgevoerd met een aansluiting op de Jan Weitkamplaan ter hoogte van de Parallelweg.
- § De voorkeur gaat er naar uit om de calamiteitenaansluiting ook te gebruiken voor de ontsluiting van het langzaam verkeer.
- § De fietsinfrastructuur aan de Weitkamplaan, tussen de Parallelweg en de Burgemeester Schuitemstraat, dient te worden verbeterd. Er wordt voorgesteld een vrijliggend fietspad te realiseren.
- § Voor het plan zijn circa 380 parkeerplaatsen noodzakelijk welke zorgen voor een bruto ruimtebeslag van ongeveer 6.600 m². Voor het parkeerterrein is in het bouwprogramma 8.000 m² opgenomen wat dus ruim voldoende is om het aantal parkeerplaatsen te realiseren.
- § De parkeervoorziening worden bij voorkeur binnen een straal van 100 meter van de sportvoorzieningen gerealiseerd. Bij een grote loopafstand zal ongewenst parkeergedrag frequenter voorkomen.

BIJLAGE 1

Verkeersproductie en parkeerbehoefte

De CROW heeft geen eenduidige kentallen om de verkeersproductie te bepalen als het gaat om sportvoorzieningen. Voor het berekenen van de verkeersproductie zijn daarom dezelfde uitgangspunten gebruikt als degene die gebruikt zijn als input voor het verkeersmodel van de gemeente Hardenberg.

Het bouwprogramma geeft nog geen uitsluitsel of het zwembad een buitenbad krijgt. Daarom is bij de berekeningen uitgegaan van het maximale programma waarin een sportbad met recreatief buitenbad wordt gerealiseerd. Bij enkel recreatief gebruik en / of het niet realiseren van het buitenbad, zal het zwembad een lagere verkeersproductie genereren.

Tabel 1.2

Bouwprogramma sportterrein Hardenberg (bron: gemeente Hardenberg)

Functie	Aantal	Oppervlakte	Opmerking
Zwembad	1	0,4ha/0,25ha	Incl./excl. Buitenbad
Atletiekbaan	1	2ha	
Sporthal	1	0,28ha	
Beachcourt	1	0,15ha	

De verkeersproductie is bepaald door de berekende parkeervraag te vermenigvuldigen met het aantal malen per etmaal dat elke parkeerplaats naar verwachting zal worden gebruikt. Dit resulteert in de verkeersproductie zoals in tabel 1.3 is weergegeven.

Tabel 1.3

Verkeersproductie en parkeerbehoefte per gerealiseerde sportvoorziening in 2008.

Functie	Parkeer-kencijfer	Oppervlakte / eenheid	Parkeer-behoefte	Turn-over factor	Verkeers-productie
Zwembad	12 pp per 100m2 bassin	20	240	4	1.920
Atletiek	27 per ha	2	54	2	216
Sporthal	3 per 100m2 bvo	28	84	3	504
Beachcourt	3 per baan	1	3	2	12
Totaal			381		2.652

Om schijn nauwkeurigheid tegen te gaan, wordt de verkeersproductie van 2652 mvt/etmaal afgerond op 2.700 mvt/etmaal.

BIJLAGE 2

Toedeling verkeersproductie

Als basis voor het toedelen van de verkeersproductie is gebruik gemaakt van het verkeersmodel van de gemeente Hardenberg. Dit model heeft als basisjaar 2008 en als autonome ontwikkeling het jaar 2020. De in het verkeersmodel gehanteerde toedelingspercentages zijn ook gebruikt om binnen deze studie de verkeersproductie toe te delen aan het wegennet. De toedelingspercentages zijn afkomstig uit de verschilplot tussen de autonome ontwikkeling en de autonome ontwikkeling inclusief plan realisatie. In tabel 1.4 staan de toedelingspercentages per locatie / straat weergegeven. En in afbeelding 1.3 zijn de locaties van de telpunten aangeduid.

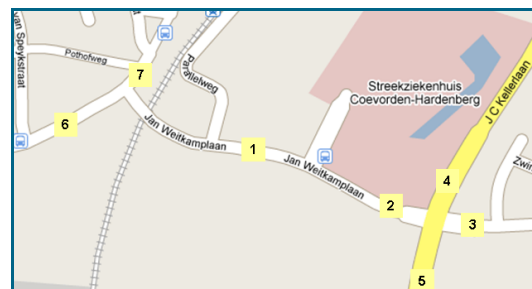
Tabel 1.4

Toedeling verkeersproductie Sportboulevard aan omliggend wegennet (bron: verkeersmodel gemeente Hardenberg)

Nummer	Straat	Toedelingspercentage verkeersproductie
1	Jan Weitkamplaan West	41%
2	Jan Weitkamplaan Midden	59%
3	Jan Weitkamplaan Oost	4%
4	J C Kellerlaan Noord	36%
5	J C Kellerlaan Zuid	19%
6	Burgemeester Schuitemstraat	33%
7	Stationsstraat	8%

Afbeelding 1.3

Locaties van de telgegevens



De toedeling van de verkeersproductie resulteert in de verkeerscijfers zoals deze in tabel 1.5 staan. Uitgangspunt is dat de sportboulevard, het gezondheidspark, de aanleg van de Boskamp en de revitalisering van de stationsomgeving in 2010 gerealiseerd zijn.

Daarnaast staan in de Jan Weitkamplaan 2 woningen welke als gevolg van de sportboulevard, op de nominatie staan om geamoveerd te worden. Bij de toedeling van de verkeersproductie is rekening gehouden met het amoveren van deze woningen.

Tabel 1.5

Verkeersintensiteiten omliggend wegennet

	HS 2008	AO 2010	AO + PR 2010	AO 2015	AO+PR 2015	AO 2020	AO+PR 2020
Jan Weitkamplaan West	5.550	5.800	6.950	6.500	7.750	7.250	8.720
Jan Weitkamplaan Midden	5.500	5.700	7.450	6.250	8.100	6.800	8.900
Jan Weitkamplaan Oost	5.000	5.050	5.200	5.100	5.250	5.200	5.270
J C Kellerlaan Noord	8.400	8.750	9.800	9.650	10.800	10.700	11.980
J C Kellerlaan Zuid	9.600	9.700	10.350	10.050	10.700	10.350	11.060
Burgemeester Schuitemstraat	4.700	4.800	5.850	5.100	6.200	5.350	6.550
Stationsstraat	5.550	5.800	6.950	6.500	7.750	7.250	8.700

COLOFON

VERKEERSTOETS VERPLAATSING SPORTVOORZIENINGEN HARDENBERG

OPDRACHTGEVER:

GEMEENTE HARDENBERG

STATUS:

Vrijgegeven

AUTEUR:

R.J.J. Toonen

GECONTROLEERD DOOR:

H.L. van Eerten

VRIJGEGEVEN DOOR:

H.L. van Eerten

22 april 2009

074126846:0.4!

110301.001706.003C

ARCADIS NEDERLAND BV

Zendmastweg 19

Postbus 63

9400 AB Assen

Tel 0592 392 111

Fax 0592 353 112

www.arcadis.nl

Handelsregister

9036504

©ARCADIS. Alle rechten voorbehouden. Behoudens uitzonderingen door de wet gesteld, mag zonder schriftelijke toestemming van de rechthebbenden niets uit dit document worden veelevoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, digitale reproductie of anderszins.