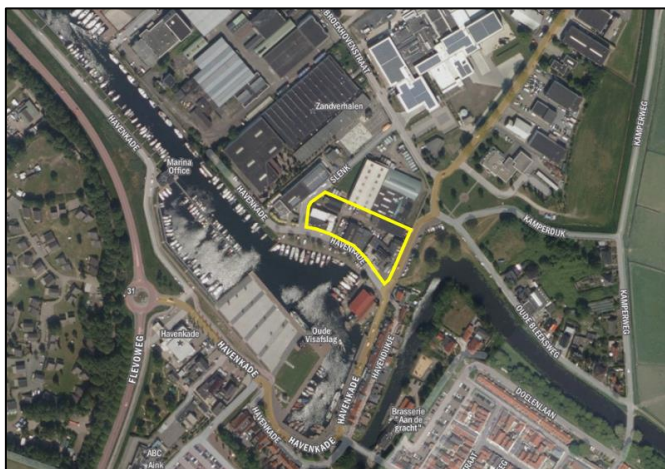


Memo

Betreft Verkeer en parkeren Havenkade Elburg (versie 3.0)
 Ons kenmerk EDO-036
 Datum 6 april 2022
 Behandeld door T. van der Plaats

1. Aanleiding

Aan de Havenkade in Elburg is de transformatie van het zuidelijk deel van bedrijventerrein Kruismaten naar woongebied beoogd. De bestaande bedrijfsgebouwen en woningen zullen daarbij gesloopt worden en hiervoor in de plaats komen appartementencomplexen (totaal 50 woningen) met commerciële functies in de plint. Een klein complex zal 11 appartementen bevatten voor de sociale huur- of koopsector. Een groter complex zal 39 vrije-sector appartementen met een gemiddelde woninggrootte van 100 m² bevatten. De commerciële plint van de woongebouwen aan de Havenkade heeft een totale oppervlakte van 825 m² en zal bedrijfsmatig gebruikt worden voor detailhandel/kantoor/commerciële dienstverlening. Figuur 1 geeft de ligging van de projectlocatie weer. Figuur 2 toont een inrichtingstekening van de toekomstige situatie.



Figuur 1 Ligging projectlocatie



Figuur 2 Inrichtingstekening toekomstige situatie

De beoogde ontwikkeling zal o.a. gevolgen hebben voor de aspecten verkeer en parkeren. Zo zal het aantal verkeersbewegingen van en naar de projectlocatie wijzigen. Daarnaast zorgen de toekomstige functies voor een parkeerbehoefte die dient te worden opgevangen. In voorliggend memo worden de gevolgen van de ontwikkeling op de verkeers- en parkeersituatie onderzocht. Daarbij wordt getoetst in hoeverre de ontwikkeling zorgt voor knelpunten op het omliggend wegennet.

2. Ontsluiting

Bereikbaarheid projectlocatie

De projectlocatie wordt begrenst door de wegen J.P Broekhovenstraat (oostzijde), Havenkade (zuidzijde) en Slenk (westzijde). Aan de noordzijde van de projectlocatie ligt een bedrijfsperceel dat in de toekomstige situatie gehandhaafd blijft. In de toekomstige situatie (Figuur 2) wordt een in- en uitrit gecreëerd die ontsluit op de J.P Broekhovenstraat en een in- en uitrit die ontsluit op Slenk. De J.P Broekhovenstraat maakt in zuidelijke richting, via het verlengde van de Havenkade, de provinciale weg N309 bereikbaar. De Havenkade eindigt in noordwestelijke richting na circa 150 meter vanaf Slenk (doodlopende weg). Slenk verbindt de Havenkade en J.P Broekhovenstraat, op de weg geldt een geslotenverklaring voor gemotoriseerd verkeer m.u.v. bestemmingsverkeer. Op alle wegen binnen de bebouwde kom van Elburg geldt een maximum snelheid van 30 km/uur. Op de wegen J.P Broekhovenstraat, Havenkade en Slenk deelt het gemotoriseerde verkeer de rijbaan met het fietsverkeer.

Verkeersmaatregelen Havenvisie

De gemeente Elburg geeft aan dat in de gemeentelijke Havenvisie mogelijke verkeersmaatregelen zijn opgenomen die betrekking hebben op de genoemde ontsluitingswegen. Er wordt in de toekomst eventueel een knip gemaakt op de J.P. Broekhovenstraat, zodat het verkeer vanaf het bedrijventerrein Kruismaten van de Havenkade geweerd wordt. Door deze knip zou er voldoende capaciteit ontstaan op de Havenkade om nieuwe functies/ bebouwing over de Havenkade te ontsluiten. De verbinding zou dan wel bereikbaar blijven voor langzaam verkeer en calamiteitenverkeer. Hoewel deze mogelijke maatregel nog verder uitgewerkt dient te worden, kan dit er in resulteren dat verkeer van en naar de projectlocatie wordt afgewikkeld over de Oostelijke Rondweg (noordoostelijke richting) in plaats van de Havenkade.

3. Verkeersgeneratie en – ontwikkeling

Verkeersgeneratie

De ontwikkeling zal zorgen voor een verandering van de verkeersgeneratie van de projectlocatie, hetgeen kan worden berekend aan de hand van kencijfers van het CROW¹. In de huidige situatie verdwijnen 4 woningen en circa 2.220 m² bvo aan gemengde bedrijfsgebouwen². Door de verscheidenheid aan bedrijfstypes wordt aangesloten bij de CROW categorie 'bedrijfsverzamelgebouw'.

In de toekomstige situatie worden 50 nieuwe woningen gerealiseerd met 825 m² bvo commerciële ruimte in de plint, de exacte invulling van deze commerciële ruimte is nog onbekend. Voor deze ruimte wordt aangesloten bij de CROW categorie 'commerciële dienstverlening'. In de praktijk kan de berekende verkeersgeneratie hoger of lager uitvallen, afhankelijk van de daadwerkelijk invulling van de plint (detailhandel, horeca of wonen). Hiermee dient rekening te worden gehouden bij het beoordelen van de verkeersafwikkeling.

¹ CROW (2018). Toekomstbestendig parkeren.

² Bron: Basisregistratie Adressen en Gebouwen (BAG) (<http://bagviewer.kadaster.nl>).

Aan de hand van de CROW kencijfers wordt de verkeersgeneratie voor een gemiddelde weekdag berekend. Bij het beoordelen van de verkeersafwikkeling, zijn verkeersaantallen op gemiddelde werkdagen bepalend. De verkeersgeneratie van bedrijfsfuncties kan worden omgerekend naar werkdaggemiddeldes met behulp van de standaard omrekenfactor 1,33. Voor woonfuncties is de omrekenfactor 1,11 (bron: CROW). Tabel 1 geeft de berekende verkeersgeneratie van de projectlocatie weer in motorvoertuigbewegingen per etmaal (heen en terug).

Tabel 1 Verkeersgeneratie projectlocatie

Functie	Categorie CROW	Aantal	Kencijfer*	Verkeersgeneratie	
				Weekdagetmaal	Werkdagetmaal
Huidige situatie					
Wonen	koop, appartement, midden	4 woningen	6,3 per woning	25,2 mvt/etmaal	28,0 mvt/etmaal
Bedrijvigheid	bedrijfsverzamelgebouw	2220 m² bvo	7,9 per 100 m² bvo	175,4 mvt/etmaal	233,3 mvt/etmaal
Totaal huidige situatie				201 mvt/etmaal	262 mvt/etmaal
Toekomstige situatie					
Wonen	huur, appartement, midden/goedkoop	11 woningen	4,5 per woning	49,5 mvt/etmaal	54,9 mvt/etmaal
Wonen	koop, appartement, midden	39 woningen	6,3 per woning	245,7 mvt/etmaal	272,7 mvt/etmaal
Commerciële functies	Commerciële dienstverlening	825 m² bvo	14,8 per 100 m² bvo	122,1 mvt/etmaal	162,4 mvt/etmaal
Totaal toekomstige situatie				418 mvt/etmaal	491 mvt/etmaal
Verschil huidige & toekomstige situatie				217 mvt/etmaal	229 mvt/etmaal

* CROW-publicatie 381. Weinig stedelijk, schil centrum, maximaal kencijfer

Verkeersafwikkeling

De beoogde ontwikkeling zorgt voor een toename van het aantal verkeersbewegingen van en naar de projectlocatie. Per saldo neemt het aantal verkeersbewegingen toe met circa 230 motorvoertuigbewegingen op een gemiddelde werkdag. Deze toename zal zich verspreiden over het omliggend wegennet en over de dag. Doorgaans wordt in het drukste uur (ochtend- of avondspits) niet meer dan 10% van de etmaalwaarde afgewikkeld. Dat betekent een toename van circa 23 motorvoertuigbewegingen in het drukste uur, wat bij een evenredige verdeling over het uur resulteert in een toename van minder dan 1 voertuigbeweging per 2 minuten.

Wanneer de huidige verkeersstructuur gehandhaafd blijft, kan het verkeer van en naar de projectlocatie zich in twee richtingen verdelen: via de Havenkade naar de N309 of via de J.P. Broekhovenstraat naar de Oostelijke Rondweg. Gezien het feit dat de toename zich over deze twee routes zal verdelen, zal de toename naar verwachting opgaan in de dagelijkse fluctuaties van het verkeer. Ook wanneer de commerciële plint in de toekomstige situatie wordt ingevuld met functies die meer verkeersbewegingen genereren, worden gezien de beperkte toename geen knelpunten met betrekking tot doorstroming verwacht.

Leefbaarheid en verkeersveiligheid

Hoewel er ten aanzien van de doorstroming van het verkeer geen knelpunten worden verwacht, leidt een hoge verkeersintensiteit op met name de Havenkade mogelijk tot een vermindering van de leefbaarheid voor omwonenden en toeristen. In de gemeentelijke Havenvisie (zie Hoofdstuk 2) zijn onder meer om die reden verkeersmaatregelen opgenomen om de intensiteit op de Havenkade juist te verminderen. Het is een politieke afweging om de huidige intensiteit en toename als gevolg van de ontwikkeling te accepteren of aanvullende maatregelen te treffen. In de huidige situatie bedraagt de verkeersintensiteit³ op de Havenkade tussen de 5.000 – 10.100 mvt/etmaal (des te dichterbij de rotonde N309, des te hoger de intensiteit). Op de J.P. Broekhovenstraat bedraagt de huidige verkeersintensiteit 5.000 mvt/etmaal. Geen rekening houdend met het feit dat de verkeersaanname zich verspreidt over beide richtingen en een autonome verkeersgroei in de toekomst, is de procentuele toename die de ontwikkeling veroorzaakt circa +2% tot 5%. Ten opzichte van de huidige verkeersintensiteit is de toename die de ontwikkeling veroorzaakt daarmee relatief beperkt. Op de wegen waarop het parkeerterrein van de ontwikkeling aansluit, geldt een maximum snelheid van 30 km/uur. Dit in combinatie met het relatief beperkte aantal in- en uitrijdende voertuigen, leidt er toe dat bij een overzichtelijke inrichting van de in- en uitritten geen problemen ontstaan ten aanzien van de verkeersveiligheid.

³ Kragten (6 oktober 2021). Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai – Herbestemming Kruismaten Havenkade te Elburg. Verkeersgegevens aangeleverd door gemeente Elburg, afkomstig uit verkeersmodel (basisjaar 2015).

4. Parkeren

Parkeernormen

De parkeerbehoefte van de beoogde functies kan worden berekend aan de hand van de gemeentelijke parkeernormen⁴. Voor de sociale huurwoningen geldt een parkeernorm van 1,8 per woning, inclusief een bezoekersaandeel van 0,3. De initiatiefnemer gaat voor de sociale huurwoningen uit van een lagere parkeernorm van 1,6 per woning (1,3 parkeerplaats ten behoeve van bewoners en 0,3 parkeerplaats ten behoeve van bezoekers). Voor de overige appartementen (koop, etage, midden) geldt een parkeernorm van 2,1 per woning, inclusief een bezoekersaandeel van 0,3.

De exacte invulling van de commerciële plint is nog niet bekend. Er wordt aangesloten bij de parkeernorm voor commerciële dienstverlening (3,2 per 100 m² bvo). In de praktijk kan de berekende parkeerbehoefte hoger of lager uitvallen, afhankelijk van de daadwerkelijk invulling van de plint (detailhandel, horeca of wonen). Hiermee dient rekening te worden gehouden bij het toetsen van de beoogde parkeeroplossing.

Parkeerbehoefte

Tabel 2 toont de toekomstige parkeerbehoefte op basis van de gemeentelijke parkeernormen en het beoogde programma.

Tabel 2 Parkeerbehoefte normatief

Functie	Categorie Parkeernota 2014	Aantal	Norm	Parkeerbehoefte
Toekomstige situatie				
Wonen	Huurhuis, sociale huur	11 woningen	1,3 per woning	14,3 parkeerplaatsen
Wonen	Koop, etage, midden	39 woningen	1,8 per woning	70,2 parkeerplaatsen
Wonen	Bezoekers		0,3 per woning	15,0 parkeerplaatsen
Commerciële functies	Commerciële dienstverlening	825 m ² bvo	3,2 per 100 m ² bvo	26,4 parkeerplaatsen
Totaal toekomstige situatie				126 parkeerplaatsen

De parkeerbehoefte van de beoogde functies bedraagt totaal 126 parkeerplaatsen. Niet alle parkeerplaatsen zullen op hetzelfde moment worden gebruikt. Dit zogeheten dubbelgebruik van parkeerplaatsen kan inzichtelijk worden gemaakt aan de hand van aanwezigheidspercentages van het CROW⁵. Daarbij wordt er voor de commerciële dienstverlening van uitgegaan dat deze op zaterdagmiddag geopend is.

Tabel 3 toont de aanwezigheidspercentages van de beoogde functies. Tabel 4 toont de toekomstige parkeerbehoefte op de verschillende momenten van de week.

Tabel 3 Aanwezigheidspercentages

Functie	Werkdag				Koop avond	Zaterdag		Zondag
	ochtend	middag	avond	nacht		middag	avond	middag
Bewoners	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
Bezoekers	10%	20%	80%	0%	70%	60%	100%	70%
Commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	0%	75%	100%	0%	0%

⁴ Gemeente Elburg (2014). Parkeernota 2014 (versie 21 juli 2014).

⁵ CROW (2018). Toekomstbestendig parkeren.

Tabel 4 Parkeerbehoefte (maatgevend)

Functie	Werkdag				Koop avond	Zaterdag		Zondag
	ochtend	middag	avond	nacht		middag	avond	middag
Bewoners	42,25	42,25	76,05	84,5	67,6	50,7	67,6	59,15
Bezoekers	1,5	3	12	0	10,5	9	15	10,5
Commerciële dienstverlening	26,4	26,4	1,32	0	19,8	26,4	0	0
Totaal	71	72	90	85	98	87	83	70
Parkeeraanbod eigen terrein	77	77	77	77	77	77	77	77
Tekort eigen terrein	0	0	13	8	21	10	6	0

Uit Tabel 4 blijkt dat de koopavond het maatgevende moment is, de parkeerbehoefte bedraagt dan afgerond 98 parkeerplaatsen.

Parkeeraanbod

Figuur 2 geeft op de inrichtingstekening het toekomstige parkeeraanbod weer. Er worden 77 parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd. Op een aantal momenten van de week is dit onvoldoende om te voorzien in de parkeerbehoefte van de toekomstige functies. Dit tekort dient te worden opgevangen in de openbare ruimte.

In de openbare ruimte, langs de Havenkade, zijn 21 parkeerplaatsen aanwezig. Deze werden voorheen gebruikt door bewoners, werknemers en bezoekers van de panden aan de Havenkade die plaats maken voor de beoogde ontwikkeling. Daarmee komen deze openbare parkeerplaatsen in de toekomstige situatie vrij om gebruikt worden door toekomstige bewoners, bezoekers en werknemers van De Nieuwe Haven.

Tabel 4 laat zien dat dat dit op alle momenten van de week voldoende is om te voorzien in de parkeerbehoefte van de toekomstige functies.

Op basis van de informatie die er nu is, kan de parkeerbehoefte op het beoogde parkeeraanbod (eigen terrein + openbare ruimte) worden opgevangen. Wanneer de exacte invulling van de commerciële plint bekend is, kan worden getoetst of dit nog steeds het geval is. Voornamelijk horecafuncties die 's avonds geopend zijn, zouden er op de bepalende momenten van de week (werkdagavond, koopavond, zaterdagavond) voor kunnen zorgen dat er een tekort aan parkeerplaatsen ontstaat. Bij een keuze voor extra woningen i.p.v. de commerciële plint zal de parkeerbehoefte naar verwachting juist lager zijn.

5. Conclusie

De verkeerstoename als gevolg van de herontwikkeling van het zuidelijk deel van het bedrijventerrein kruismaten naar woongebied (met commerciële ruimte in de plint), is dermate laag dat deze naar verwachting niet zorgt voor afwikkelingsproblemen op het omliggend wegennet.

De parkeerbehoefte van de beoogde functies kan worden opgevangen op de parkeervoorziening op eigen terrein en in de openbare ruimte. Echter is de exacte invulling van de commerciële ruimtes nog niet bekend. Daarmee kan de daadwerkelijke parkeerbehoefte anders uitvallen dan waarmee in voorliggende memo rekening is gehouden.