

## Memo

Betreft Verkeer en parkeren Havenkade Elburg (versie 6.0)

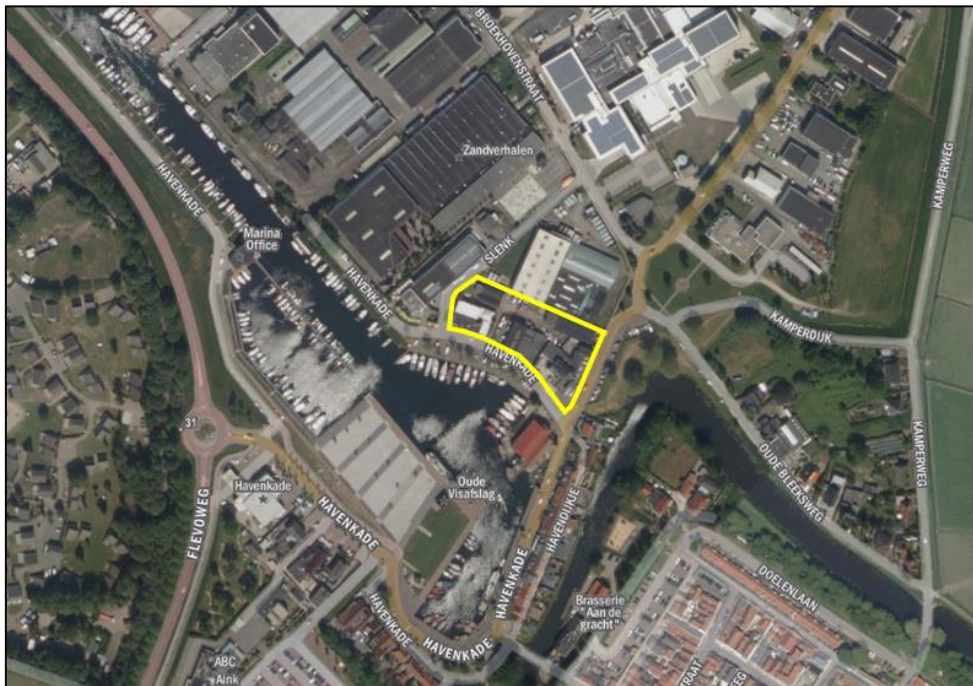
Ons kenmerk EDO-036

Datum 5 september 2023

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 56 woningen) met commerciële functies in de plint. Een klein complex zal 11 appartementen bevatten voor de sociale huur- of koopsector. Een tweetal grotere complexen zullen 45 appartementen van verschillende grootte voor het middensegment en de vrije-sector bevatten. De commerciële plint van de woongebouwen aan de Havenkade heeft een totale oppervlakte van 413 m<sup>2</sup> en zal bedrijfsmatig gebruikt worden voor detailhandel, kantoor, commerciële dienstverlening en kleinschalige horeca. Figuur 1 geeft de ligging van de projectlocatie weer.



*Figuur 1 Ligging projectlocatie*

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 bedrijfsp perceel dat in de toekomstige situatie gehandhaafd blijft. In de toekomstige situatie 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 bovengenoemde wegen 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.

Een mogelijke alternatieve ontsluiting tussen de projectlocatie en N309 is via de wegen in het centrum van Elburg. Aangezien verkeer doorgaans de snelste en meest directe route naar het hoofdwegennet volgt, is de verwachting dat slechts een gering aandeel van het verkeer van en naar de projectlocatie van deze ontsluitingsroute gebruik zal maken. Om die reden wordt het effect van ontwikkeling op de wegen in het centrumgebied van Elburg niet nader beoordeeld.

### Verkeersmaatregelen Havenvisie

De gemeente Elburg heeft al in de Havenvisie (2011) aangegeven vanuit leefbaarheid en verkeersveiligheid de verkeersbelasting op de Havenkade hoger te vinden dan wenselijk, en te streven naar een verkeerskundige scheiding tussen de Flevoweg en Kruismaten. De gemeente onderzoekt hoe zij dit wil vormgeven. In de Havenvisie staat de suggestie om een afsluiting / 'knip' te realiseren op het gedeelte van de J.P. Broekhovenstraat tussen de Havenkade en de Oude Bleeksweg / Kamperdijk. In de corona-jaren heeft tijdens de drukkere toeristische dagen een afsluiting plaatsgevonden van het gedeelte van de Havenkade tussen parkeerterrein De Oude Vos en de J.P. Broekhovenstraat. De gemeente heeft nu voor ogen om deze (zomer)afsluiting ook in de toekomst te realiseren, en houdt -ter voorbereiding op verkeersjuridische besluitvorming- hiertoe in 2023 een proef.

Hoe de gemeente de beoogde verkeerskundige scheiding ook wil vormgeven, dit heeft geen onoverkomelijke invloed op het plan voor De Nieuwe Haven. In het ene geval wordt het gemotoriseerd verkeer geheel afgewikkeld via de Havenkade (waar dan alleen nog bestemmingsverkeer rijdt, en de intensiteit dus aanzienlijk lager is dan nu), in het andere geval geheel via de Robbertsmatenstraat-Oostelijke Rondweg. Laatstbedoelde route heeft voldoende (rest)capaciteit om het verkeer van / naar De Nieuwe Haven af te wikkelen.

### 3. Verkeersgeneratie en – afwikkeling

#### 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 CROW<sup>1</sup>. In de huidige situatie verdwijnen 4 woningen en circa 2.220 m<sup>2</sup> bvo aan gemengde bedrijfsgebouwen<sup>2</sup>. Door de verscheidenheid aan bedrijfstypes wordt aangesloten bij de CROW categorie 'bedrijfsverzamelgebouw'.

In de toekomstige situatie worden 56 nieuwe woningen gerealiseerd met 413 m<sup>2</sup> bvo commerciële ruimte in de plint. De commerciële ruimte wordt nader gespecificeerd naar kantoorruimte, commerciële dienstverlening, detailhandel en kleinschalige horeca. Voor horeca geeft CROW geen kencijfers voor het berekenen van de verkeersgeneratie. Om die reden wordt de verkeersgeneratie van de kleinschalige horeca berekend door middel van de parkeernorm (8,0 pp per 100 m<sup>2</sup> bvo), turn-over per parkeerplaats (aanne: 3x per etmaal) en 2 verkeersbewegingen per voertuig (heen en terug).

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). Voor de overige commerciële functies wordt geen omrekenfactor gehanteerd. 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, huis, sociale huur    | 11 woningen | 5,8 per woning      | 63,8 mvt/etmaal   | 70,8 mvt/etmaal  |
| Wonen                                   | Koop, appartement, midden   | 6 woningen  | 6,3 per woning      | 37,8 mvt/etmaal   | 42,0 mvt/etmaal  |
| Wonen                                   | Koop, appartement, duur     | 39 woningen | 7,7 per woning      | 300,3 mvt/etmaal  | 333,3 mvt/etmaal |
| Kantoor (administratief, zakelijk)      | Kantoor (zonder balie)      | 165 m² bvo  | 9,2 per 100 m² bvo  | 15,2 mvt/etmaal   | 20,2 mvt/etmaal  |
| Commerciële functies                    | Commerciële dienstverlening | 165 m² bvo  | 14,8 per 100 m² bvo | 24,4 mvt/etmaal   | 32,5 mvt/etmaal  |
| Detailhandel                            | Buurt- en dorpscentrum      | 43 m² bvo   | 67,5 per 100 m² bvo | 29,0 mvt/etmaal   | 29,0 mvt/etmaal  |
| Kleinschalige horeca                    | Café/bar/cafetaria          | 40 m² bvo   | 48 per 100 m² bvo   | 19,2 mvt/etmaal   | 19,2 mvt/etmaal  |
| Totaal toekomstige situatie             |                             |             |                     | 490 mvt/etmaal    | 548 mvt/etmaal   |
| Verschil huidige & toekomstige situatie |                             |             |                     | 289 mvt/etmaal    | 286 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 286 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 29 motorvoertuigbewegingen in het drukste uur, wat bij een evenredige verdeling over het uur resulteert in een toename van minder dan 1 voertuigbeweging per minuut.

<sup>1</sup> CROW (2018). Toekomstbestendig parkeren.

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

Wanneer de huidige verkeersstructuur gehandhaafd blijft, zal het verkeer van en naar de projectlocatie zich hoofdzakelijk 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.

#### **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 verkeersintensiteit<sup>3</sup> op de Havenkade tussen de 5.000 – 10.100 mvt/etmaal (des te dichter bij 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 verkeerstoeename zich verspreidt over beide richtingen en een autonome verkeersgroei in de toekomst, is de procentuele toename die de ontwikkeling veroorzaakt circa +3% tot 6%. 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.

## **4. Parkeren**

### **Parkeernormen**

De parkeerbehoefte van de beoogde functies wordt berekend aan de hand van de gemeentelijke parkeernormen<sup>4</sup>. Voor de middeldure koopappartementen geldt een parkeernorm van 2,1 per woning, inclusief een bezoekersaandeel van 0,3. Voor dure koopappartementen geldt een parkeernorm van 2,3 per woning, inclusief een bezoekersaandeel van 0,3.

Voor de sociale huurwoningen geeft de gemeentelijke parkeernota enkel een parkeernorm voor grondgebonden woningen (huurhuis, sociale huur). Aangezien hier sprake is van appartementen in het sociale huursegment, sluit de gemeentelijke parkeernorm niet aan bij het beoogde woningtype. De parkeernormen van de gemeente Elburg zijn gebaseerd op de landelijke kencijfers van CROW. CROW geeft bij de parkeernorm voor het woningtype 'Huur, etage, midden/goedkoop' de aanvulling dat deze ook geldt voor sociale huurappartementen. Om die reden wordt voor de beoogde sociale huurappartementen uitgegaan van de norm voor de categorie 'huur, etage, midden/goedkoop' (1,6 parkeerplaats per woning, incl. bezoekersaandeel 0,3 per woning).

Voor de commerciële functies wordt aangesloten bij de desbetreffende norm zoals gegeven in de gemeentelijke parkeernota.

### **Parkeerbehoefte**

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

---

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

<sup>4</sup> Gemeente Elburg (2014). Parkeernota 2014 (versie 21 juli 2014).

Tabel 2 Parkeerbehoefte normatief

| Functie                            | Categorie Parkeernota 2014  | Aantal                 | Norm                           | Parkeerbehoefte            |
|------------------------------------|-----------------------------|------------------------|--------------------------------|----------------------------|
| <b>Toekomstige situatie</b>        |                             |                        |                                |                            |
| Wonen                              | Huurhuis, sociale huur      | 11 woningen            | 1,3 per woning                 | 14,3 parkeerplaatsen       |
| Wonen                              | Koop, etage, midden         | 6 woningen             | 1,8 per woning                 | 10,8 parkeerplaatsen       |
| Wonen                              | Koop, etage, duur           | 39 woningen            | 2,0 per woning                 | 78,0 parkeerplaatsen       |
| Wonen                              | Bezoekers                   |                        | 0,3 per woning                 | 16,8 parkeerplaatsen       |
| Kantoor (administratief/zakelijk)  | Kantoor/bedrijven           | 165 m <sup>2</sup> bvo | 2,6 per 100 m <sup>2</sup> bvo | 4,3 parkeerplaatsen        |
| Commerciële functies               | Commerciële dienstverlening | 165 m <sup>2</sup> bvo | 3,2 per 100 m <sup>2</sup> bvo | 5,3 parkeerplaatsen        |
| Detailhandel                       | Buurt- en dorpscentrum      | 43 m <sup>2</sup> bvo  | 4,3 per 100 m <sup>2</sup> bvo | 1,8 parkeerplaatsen        |
| Kleinschalige horeca               | Café/bar/cafetaria          | 40 m <sup>2</sup> bvo  | 8,0 per 100 m <sup>2</sup> bvo | 3,2 parkeerplaatsen        |
| <b>Totaal toekomstige situatie</b> |                             |                        |                                | <b>135 parkeerplaatsen</b> |

De parkeerbehoefte van de beoogde functies bedraagt totaal 135 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 CROW<sup>5</sup>. Daarbij wordt er voor de commerciële dienstverlening van uitgegaan dat deze op zaterdagmiddag geopend is. De 39 dure etagewoningen krijgen ieder één eigen parkeerplaats op eigen terrein toegewezen. Aangezien deze parkeerplaatsen niet kunnen worden ingezet voor dubbelgebruik, worden aan deze parkeerplaatsen op ieder moment een aanwezigheid van 100% toegekend.

De overige bewoners- en bezoekersplekken op eigen terrein zijn wel beschikbaar voor dubbelgebruik (bijv. overdag door werknemers van de commerciële ruimte). Voor horeca geeft CROW geen aanwezigheidspercentages, deze zijn gebaseerd op ervaringscijfers en de verwachte openingstijden.

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<br>avond | Zaterdag |       | Zondag |
|-----------------------------|---------|--------|-------|-------|---------------|----------|-------|--------|
|                             | ochtend | middag | avond | nacht |               | middag   | avond | middag |
| Bewoners (algemene plekken) | 50%     | 50%    | 90%   | 100%  | 80%           | 60%      | 80%   | 70%    |
| Bewoners (39 eigen pp)      | 100%    | 100%   | 100%  | 100%  | 100%          | 100%     | 100%  | 100%   |
| Bezoekers                   | 10%     | 20%    | 80%   | 0%    | 70%           | 60%      | 100%  | 70%    |
| Kantoor                     | 100%    | 100%   | 5%    | 0%    | 5%            | 0%       | 0%    | 0%     |
| Commerciële dienstverlening | 100%    | 100%   | 5%    | 0%    | 75%           | 100%     | 0%    | 0%     |
| Detailhandel                | 30%     | 60%    | 10%   | 0%    | 75%           | 100%     | 0%    | 0%     |
| Kleinschalige horeca        | 30%     | 100%   | 70%   | 0%    | 80%           | 100%     | 80%   | 100%   |

Tabel 4 Parkeerbehoefte (maatgevend)

| Functie                        | Werkdag   |           |            |            | Koop<br>avond | Zaterdag  |            | Zondag    |
|--------------------------------|-----------|-----------|------------|------------|---------------|-----------|------------|-----------|
|                                | ochtend   | middag    | avond      | nacht      |               | middag    | avond      | middag    |
| Bewoners                       | 32,1      | 32,1      | 57,7       | 64,1       | 51,3          | 38,5      | 51,3       | 44,9      |
| Bewoners (39 pp eigen terrein) | 39        | 39        | 39         | 39         | 39            | 39        | 39         | 39        |
| Bezoekers                      | 1,68      | 3,36      | 13,44      | 0          | 11,76         | 10,08     | 16,8       | 11,76     |
| Kantoor                        | 4,29      | 4,29      | 0,2145     | 0          | 0,2145        | 0         | 0          | 0         |
| Commerciële dienstverlening    | 5,28      | 5,28      | 0,264      | 0          | 3,96          | 5,28      | 0          | 0         |
| Detailhandel                   | 0,6       | 1,1       | 0,2        | 0,0        | 1,4           | 1,8       | 0,0        | 0,0       |
| Kleinschalige horeca           | 1,0       | 3,2       | 2,2        | 0,0        | 2,6           | 3,2       | 2,6        | 3,2       |
| <b>Totaal</b>                  | <b>84</b> | <b>89</b> | <b>114</b> | <b>104</b> | <b>111</b>    | <b>98</b> | <b>110</b> | <b>99</b> |

Uit Tabel 4 blijkt dat de werkdagavond het maatgevende moment is, de parkeerbehoefte van de beoogde functies bedraagt dan afgerond 114 parkeerplaatsen.

<sup>5</sup> CROW (2018). Toekomstbestendig parkeren.

**Parkeeraanbod**

Er worden 84 parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd. Op de verschillende 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, is parkeerruimte voor ongeveer 34 auto's. Door de initiatiefnemer is met de gemeente Elburg afgestemd<sup>6</sup> dat circa 25 parkeerplaatsen in de openbare ruimte voorheen gebruikt werden 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.

In totaal bedraagt het parkeeraanbod (eigen terrein + openbare ruimte) daarmee 109 parkeerplaatsen. Dit is op een aantal momenten van de week onvoldoende om de parkeerbehoefte van het plan op te vangen. Er is nog sprake van een parkeertekort van 5 parkeerplaatsen op de maatgevende werkdagavond. Dit tekort dient te worden opgevangen op de omliggende openbare parkeerplaatsen. Het openbare parkeerterrein De Oude Vos ligt binnen een loopafstand van circa 500 meter vanaf de projectlocatie. Deze loopafstand is conform de maximaal acceptabele loopafstanden van het CROW<sup>7</sup> acceptabel voor de beoogde commerciële functies (winkelen, werken en ontspanning). De initiatiefnemer stort een parkeerbijdrage in het gemeentelijk parkeerfonds ter compensatie van het parkeertekort van 5 parkeerplaatsen.

---

<sup>6</sup> Bron: mail van initiatiefnemer (Prins Bouw) aan Kragten d.d. 4 april 2023.

<sup>7</sup> CROW (2018). Toekomstbestendig parkeren.

## 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 wordt opgevangen op de parkeervoorziening op eigen terrein, in de openbare ruimte (saldering huidige situatie) en door een storting in het gemeentelijk parkeerfonds. Als gevolg van de beoogde ontwikkeling worden daarmee geen parkeerproblemen verwacht.