

SAB • Arnhem

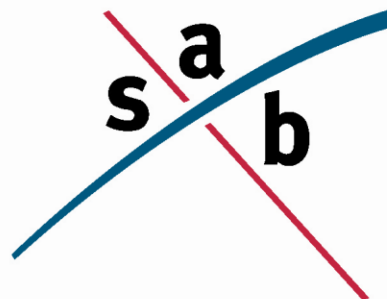
bezoekadres
Frombergdwarsstraat 54
6814 DZ Arnhem

correspondentieadres
Postbus 479
6800 AL Arnhem

T [026] 357 69 11
F [026] 357 66 11
I www.sab.nl
E arnhem@sab.nl
KvK Arnhem 09122123

SAB • Amsterdam

SAB • Eindhoven



Adviesnotitie

aan: Gemeente Nunspeet

t.a.v.: John Slot, Arno Kleine Staarman

van: SAB | Christian Deterink

datum: 22 maart 2011, laatste aanpassing 4 juni 2012

betreft: verkeerseffecten plan Eperweg 21 Nunspeet

kenmerk: 110106

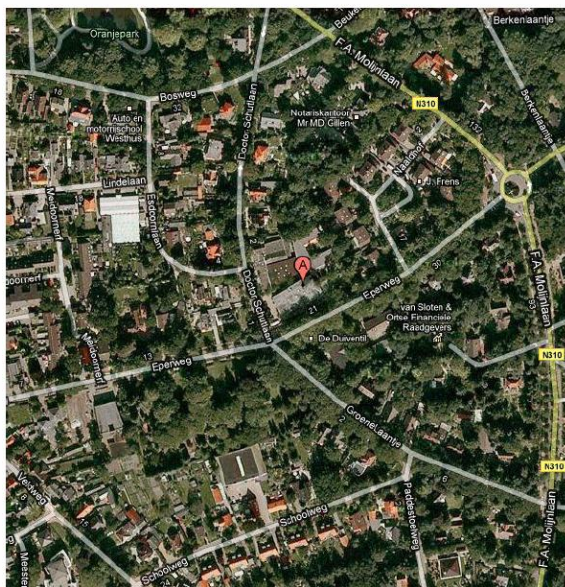
Inleiding

Stichting Interact Contour Groep is voornemens het bestuursbureau permanent te vestigen in het gebouw aan de Eperweg 21 te Nunspeet. Dit gebouw is in eigendom van Stichting Interact Contour Groep en huisvestte voorheen een woonvorm voor mensen met een beperking. Momenteel is reeds op tijdelijke basis het bestuursbureau in het gebouw gevestigd.

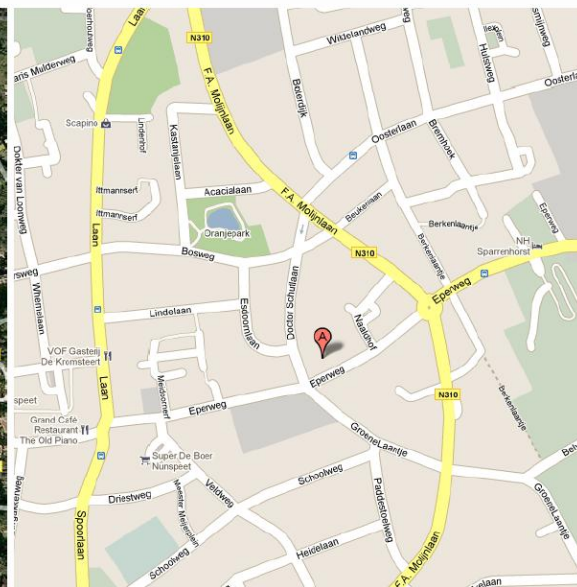
Gevraagd is in beeld te brengen wat de verkeerseffecten zijn van de plannen. Onderhavige adviesnotitie gaat hierop in.

Ligging en begrenzing plangebied

Het perceel bevindt zich in Nunspeet. De locatie is gelegen in een woonomgeving. Alle omringende straten hebben momenteel vooral een woonstraat-betekenis.



Aanduiding plangebied op luchtfoto



Aanduiding plangebied op topografische kaart

Basis voor berekeningen

Er worden twee situaties met elkaar vergeleken: de vroegere situatie en de toekomstige situatie.

In de *vroegere situatie* huisvestte het complex een woonvorm voor mensen met een beperking (lichamelijke handicap). Het betrof ca. 28 eenheden/kamers. De bewoners hadden zelf geen auto en zorgden zelf niet voor verkeersbewegingen. Wel werden de bewoners overdag naar een dagactiviteitencentrum vervoerd (halen en brengen). Het personeel en bezoekers zorgde hiernaast ook voor verkeersbewegingen. Het bruto vloeroppervlak van het complex was vroeger circa 2086 m².

In de *toekomstige situatie* huisvest het complex het bestuursbureau van Stichting Interakt Contour Groep. Dit is een bezoekers-extensief kantoor (geen balie-functie). Het bruto vloeroppervlak van het bestuursbureau bedraagt circa 2070 m². Het gebouw wordt dus iets kleiner.

Berekeningen

De berekeningen zijn uitgevoerd op basis van kengetallen van de CROW, het nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte (www.crow.nl). Er is bij de berekeningen een onderscheid gemaakt tussen werkdagen en weekenddagen.

Vroegere situatie

Voor een verpleeghuis/bijzondere woonvorm worden geen passende kencijfers gegeven door CROW. Er is daarom uitgegaan van een aantal aannames, op basis van de beschikbare informatie aanwezig bij Stichting InteractContour Groep:

- Aantal personeelsleden: 20 personen (op een gemiddelde werk- en weekenddag);
- Aantal bezoekers per dag: 5 personen (op een gemiddelde werk- en weekenddag);
- Personenvervoer bewoners:
 - 8 personenbusjes voor vervoer naar en van dagactiviteitencentrum in de werkdagen;
 - 10 personenbusjes voor vervoer van bewoners i.v.m. privébezoeken in de weekenden.

Bij de berekeningen is gekeken naar enkele kengetallen van het CROW die zijn gegeven voor de best vergelijkbare functies, onder meer ziekenhuizen. Op basis hiervan zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd gebruikt wat betreft het bezoekers- en mobiliteitsprofiel:

- autogebruik bezoekers: 100% (ervan uitgaand dat die vooral van verder weg komen)
- autobezetting bezoekers: 1 persoon
- autogebruik werknemer: 75% (ervan uitgaand dat die deels gebruik maken van alternatief vervoer, bijvoorbeeld de fiets of het openbaar vervoer)
- autobezetting werknemers: 1 persoon

Hieruit komt voor de werkdagen en weekenddagen een verkeersintensiteit van 40 motorvoertuigbewegingen per etmaal voor personeel en bezoekers. Op een gemiddelde werkdag zijn er hiernaast 16 verkeersbewegingen van personenbusjes voor het vervoer van bewoners. In het weekend ligt dit op 20 verkeersbewegingen.

In totaal gaan we dus uit van een verkeersintensiteit van 56 motorvoertuigbewegingen per etmaal voor een gemiddelde werkdag en 60 motorvoertuigbewegingen per etmaal voor een weekenddag.

Toekomstige situatie

De toekomstige situatie is als volgt berekend in de rekenmethodiek van de CROW:

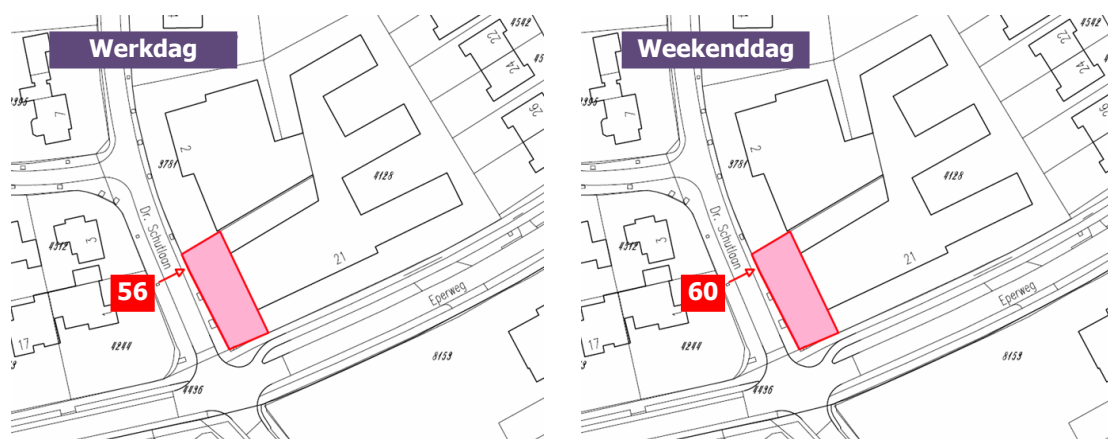
- Hoofdgroep: kantorengebied
- Type werkgebied: zakelijk, zonder baliefunctie
- Grootte: 2.070 m²
- Ligging in stedelijk gebied: voorstadlocatie
- Stedelijkheidsprofiel: weinig stedelijk

Hieruit komt een verkeersintensiteit van *182* motorvoertuigbewegingen per etmaal voor een gemiddelde werkdag. In de weekenden is het kantoor in principe gesloten. Desgewenst kan, als daar vraag naar is, door Interact Contour worden besloten, om het parkeerterrein open te stellen voor externen. Er is bijvoorbeeld sprake van geweest van een gebruik door bezoekers van de Dorpsherberg aan de Dr. Schutlaan. Het is nog onbekend of dit zal plaatsvinden. In deze memo wordt de aanname gedaan dat 1 keer per weekend het terrein geheel wordt benut door derden. Het gaat dus op 38 geparkeerde auto's, hetgeen 76 verkeersbewegingen met zich meebrengt op één weekenddag. Er is dan dus sprake van een verkeersintensiteit van *38* motorvoertuigbewegingen per etmaal voor een gemiddelde weekenddag.

verkeeraantrekkende werking

Vroegere situatie

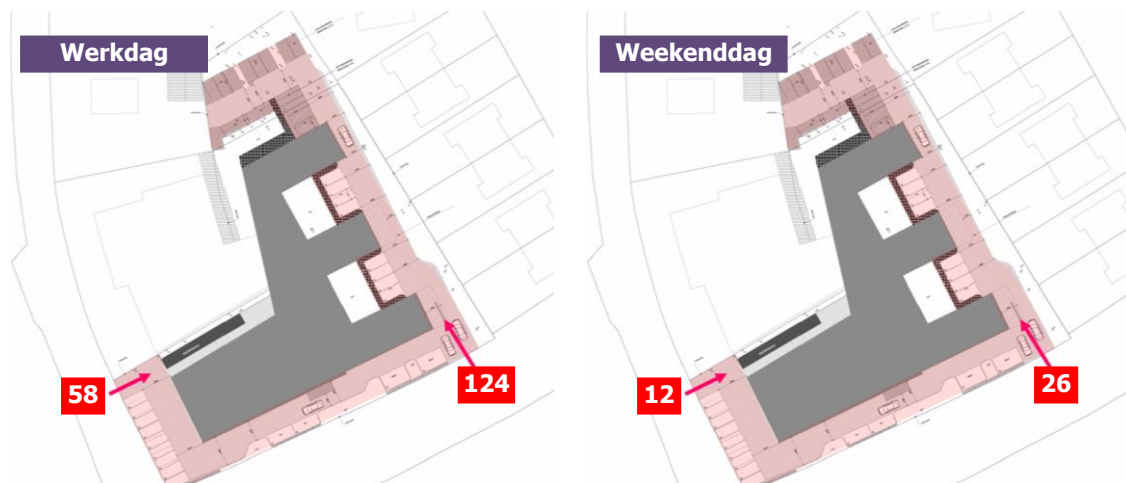
In de vroegere situatie was het parkeerterrein gelegen op de hoek van de Dr. Schutlaan en de Eperweg. Het inrit van dit parkeerterrein bevond zich aan de zijde van de Dr. Schutlaan. Dit is ingetekend op onderstaande kaart:



bestaande parkeersituatie met aanduiding parkeerterrein en entree parkeerterrein op werkdag en weekenddag

Toekomstige situatie

In de toekomstige situatie blijft de bestaande inrit behouden en wordt een nieuwe inrit gerealiseerd aan de Eperweg.



Nieuwe parkeersituatie met globale aanduiding parkeerterrein en entree parkeerterrein

Circa 12 parkeerplaatsen zijn het beste te bereiken via de bestaande inrit (32%) , de overige 26 parkeerplaatsen (68%) zijn het beste te bereiken via de nieuwe inrit. De verkeersintensiteiten kunnen in dezelfde verhouding over beide inritten worden verdeeld.

In dat geval zijn er op werkdagen bij de bestaande inrit 58 verkeersbewegingen per dag en bij de nieuwe inrit 124 verkeersbewegingen per dag. In de weekenden zijn dit respectievelijk 12 en 26 verkeersbewegingen per dag.

Conclusie en aanbevelingen

Conclusie

De verkeerseffectenstudie laat een sterk verschil zien tussen de werkdagen en de weekenddagen.

- Op gemiddelde *werkdagen* is sprake van een stijging van het aantal verkeersbewegingen. Dit was in de vroegere situatie circa 56 en wordt in de toekomst circa 182. De verkeersintensiteit neemt dus toe met 126 motorvoertuigbewegingen per etmaal.
Het aantal verkeersbewegingen op de bestaande inrit blijft naar verwachting precies gelijk (was 56 en blijft 56 verkeersbewegingen). Aan de oostzijde van het plangebied wordt een nieuw inrit gerealiseerd met circa 126 verkeersbewegingen per dag. In de bestaande situatie zijn hier nog geen verkeersbewegingen.
- In de *weekenddagen* is echter sprake van een lichte verbetering. Zelfs als wordt aangenomen dat het parkeerterrein één keer per weekend geheel wordt benut door externen, zijn de intensiteiten op een gemiddelde weekenddag lager dan in de huidige situatie. Het is echter ook goed mogelijk dat het parkeerterrein gedurende het gehele weekend gesloten is, waardoor er dan geen sprake meer is van enige verkeersbewegingen.

Concluderend kan worden gesteld dat door de week sprake zal zijn van meer verkeer. De pieken in de

verkeersintensiteiten zullen plaatsvinden in de ochtenden en de vroege avonden (aan het begin en eind van de werkdag). Gesteld zou kunnen worden dat de hinder voor omringende woningen vrij beperkt is, omdat veel bewoners op deze tijdstippen (reguliere werkdagen) niet thuis zijn, al dan niet door werk of privé activiteiten buitenshuis.

In de weekenden verbetert de situatie voor de omwonenden, aangezien het kantoor dan in principe gesloten is en het parkeerterrein ook in principe niet voor andere doeleinden wordt gebruikt. In dit geval is in het geheel geen sprake van enige verkeersbewegingen. Het is ook mogelijk dat het parkeerterrein nog één keer per weekend wordt opengesteld, mocht hier behoefte aan zijn en Interact Contour hiertoe besluiten. Ook in dit geval blijft de gemiddelde weekenddag-intensiteit lager dan de huidige.

Alhoewel het ondoenlijk is om de positieve en negatieve effecten te kwantificeren en tegen elkaar af te wegen, lijkt de conclusie gerechtvaardigd dat de omwonenden er zeker niet op achteruit gaan. Hiernaast kan de hinder in de werkdagen worden verzacht door maatregelen die in de navolgende paragraaf worden omschreven.

Aanbevelingen

De volgende aanbevelingen kunnen op basis van de rekenresultaten worden gegeven:

- een inrit op de Eperweg is verkeerskundig beter passend dan een inrit op de Dr. Schutlaan, aangezien de Eperweg hierop verkeerskundig beter is toegerust dan de Dr. Schutlaan (zo is de Dr. Schutlaan een eenrichtingsweg, met dien verstande dat het deel van deze straat tussen de Eperweg en de Esdoornlaan wel een tweerichtingsweg is). Naar verwachting is de toename van 124 motorvoertuigbewegingen per etmaal zonder problemen in te passen binnen het heersende verkeersbeeld van de Eperweg.
- hinder ter plaatse van de bestaande inrit is niet te verwachten, de situatie blijft hier gelijk;
- hinder is niet uit te sluiten ter hoogte van de nieuwe inrit. Er zijn hier echter voldoende mogelijkheden om maatregelen te nemen om die hinder te beperken. Gedacht kan worden aan het plaatsen van een erfafscheiding om negatieve effecten (geluid, licht, privacyvermindering) op de hier aangrenzende achtertuinen van woningen te verminderen. Door het inrichten van de groenstroken tussen het parkeerterrein en de achtertuinen van de aangrenzende woningen te beplanten met groenblijvende struiken (zoals hulst, liguster) kan de hinder (licht en privacyvermindering) tot een minimum worden beperkt.