

Verkeer en parkeren Rademakerstraat

Opdrachtgever
Titel rapport

Putman Beheer Soesterberg B.V.
Verkeer en parkeren Rademakerstraat

Kenmerk
Datum publicatie

016094.20230925.R1.03
1 november 2023

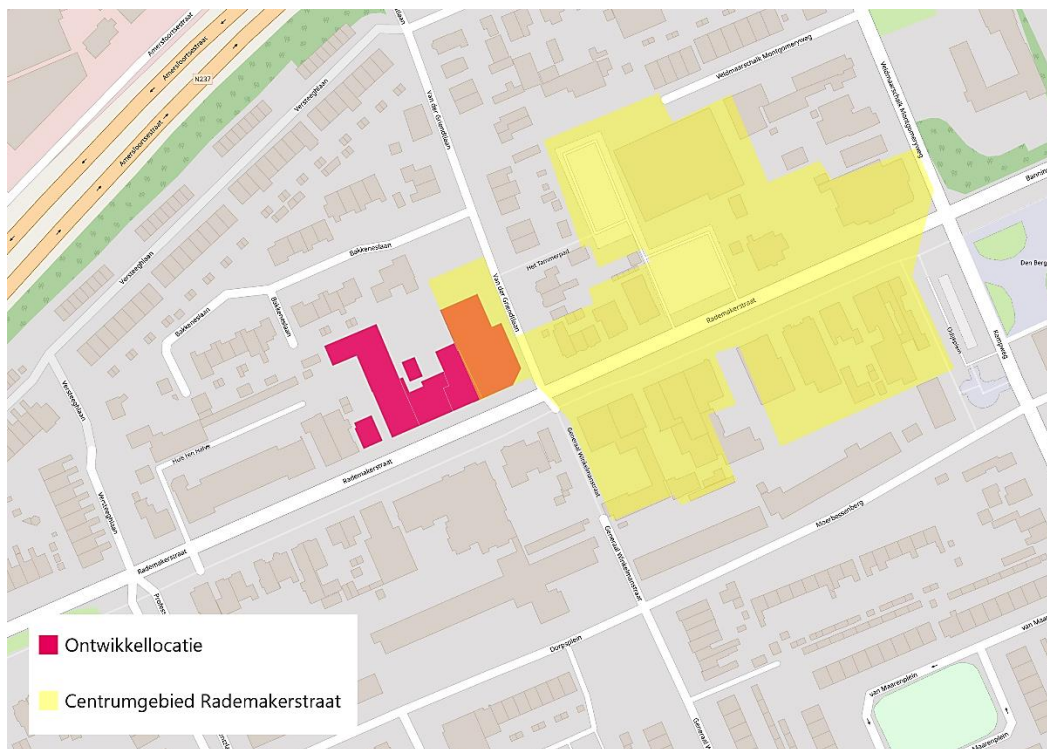
Inhoudsopgave

1. Aanleiding	1
2. Parkeren	2
2.1 Aanpak	2
2.2 Uitgangspunten	2
2.3 Parkeerbalans toekomstige situatie	3
2.4 Parkeren huidige situatie	4
3. Verkeersgeneratie	7
3.1 Aanpak	7
3.2 Uitgangspunten	7
3.3 Verkeersgeneratie	8
3.4 Spitsperioden	9
4. Toets ontsluiting	11

1. Aanleiding

In Soesterberg zijn plannen voor herontwikkeling van het kavel aan de Rademakerstraat 20-30. In de plannen wordt voorzien in een transformatie een gemengd functieprogramma van winkels, in de vorm van een supermarkt en een kleine winkel, en wonen. Op dit moment bestaat behoefte aan inzicht in de parkeersituatie en de verkeersaantrekkende werking van de locatie in de toekomstige situatie. De ontwikkellocatie ligt gedeeltelijk buiten en gedeeltelijk binnen het centrumgebied van de Rademakerstraat (zie figuur 1.1; oranje deel ligt binnen centrumgebied en rode deel erbuiten).

Putman Beheer Soesterberg B.V is betrokken bij de ontwikkelingsplannen en heeft Goudappel B.V. gevraagd de toekomstige parkeer- en verkeerskundige effecten van de herontwikkeling inzichtelijk te maken. In de voorliggende notitie de aanpak, uitgangspunten en resultaten van de parkeer- en verkeerskundige analyse uiteengezet.



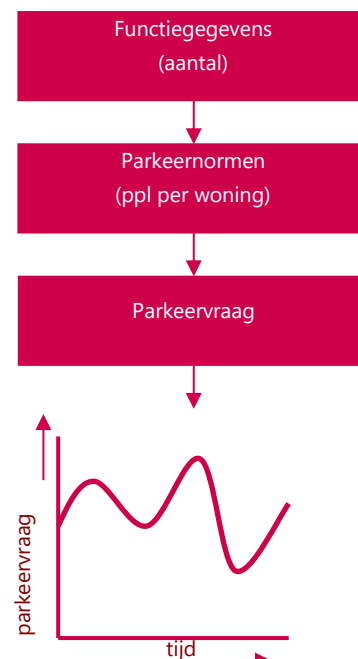
Figuur 1.1: Ligging van de ontwikkellocatie en het centrumgebied Rademakerstraat

2. Parkeren

2.1 Aanpak

Bij het beoordelen van het parkeerkundige aspect voor een ontwikkeling wordt een parkeerbalans voor de auto opgesteld. Hierbij wordt de parkeervraag van een ontwikkeling afgezet tegen de te realiseren parkeercapaciteit. De parkeervraag wordt berekend door de omvang van elke functie te vermenigvuldigen met de bijbehorende parkeernorm: het aantal benodigde parkeerplaatsen per functie-eenheid; bijvoorbeeld per m² bvo of per woning.

Niet elke functie genereert op alle momenten van de dag en week een even grote parkeervraag. Zo kennen bewoners van de woningen de hoogste parkeerbehoefte gedurende de nacht, terwijl de maatgevende momenten voor een supermarkt op zaterdag- en zondagmiddag liggen. Openbare parkeerplaatsen kunnen door verschillende parkeerders (doelgroepen) worden gebruikt, ook wel het dubbelgebruik van parkeerplaatsen genoemd. Door toepassing van aanwezigheidspercentages wordt met dit effect rekening gehouden. In figuur 2.1 is de berekening van de parkeervraag schematisch weergegeven. Door de berekende parkeervraag af te zetten tegen de beschikbare parkeercapaciteit, ontstaat de parkeerbalans voor de auto. Binnen het ontwerp wordt op diverse locaties stallingplaatsen voor fiets gerealiseerd; waaronder ter hoogte van de entrees.



Figuur 2.1: Berekening parkeervraag

2.2 Uitgangspunten

Functieprogramma

Binnen de ontwikkeling wordt voorzien in een gemengd functieprogramma van wonen en winkelen. Voor de winkelruimte is op dit moment nog geen exacte invulling bekend. In tabel 2.1 is het toekomstige functieprogramma van de ontwikkeling weergegeven.

functie	omvang	eenheid
supermarkt	1.850	m ² bvo
winkel	50	m ² bvo
woning van 41 - 55 m ² GO	30	woning
woning van 56 - 70 m ² GO	10	woning

Tabel 2.1: functieprogramma ontwikkeling Rademakerstraat (bron: opdrachtgever)

Parkeercapaciteit

Binnen de ontwikkeling wordt voorzien in parkeercapaciteit op eigen terrein. Op eigen terrein is in de toekomstige situatie een parkeercapaciteit van 60 parkeerplaatsen; waaronder drie parkeerplaatsen voor minder validen en drie EV-laadpunten. Alle parkeerplaatsen zijn bruikbaar voor de beoogde functies binnen de ontwikkeling.

Parkeernormen

Soesterberg is onderdeel van de gemeente Soest. De gemeente Soest heeft een eigen parkeerbeleid¹. Hierin zijn parkeernormen voor verschillende functies opgenomen. Ook maakt het gemeentelijk beleid in haar parkeernormen onderscheid naar specifieke centrumgebieden voor detailhandel en centrumfuncties. De ontwikkellocatie ligt gedeeltelijk binnen de, in het gemeentelijk parkeerbeleid gedefinieerde, zone voor centrumgebied. Conform het gemeentelijk beleid zijn voor de winkelruimte en supermarkt binnen de ontwikkeling derhalve de specifieke parkeernormen voor centrumfuncties van toepassing.

Aanvullend maakt het gemeentelijk beleid in haar parkeernormen onderscheid naar reguliere parkeernormen voor auto's en normen voor autoparkeren wanneer ook aan de fietsparkeernormen wordt voldaan. Binnen deze studie wordt uitgegaan van de reguliere parkeernormen. In tabel 3.1 zijn de parkeernormen voor de beoogde functies opgenomen. De parkeernormen in de tabel zijn inclusief de parkeerruimte voor bezoekers. Het gemeentelijk beleid maakt geen verder onderscheid naar doelgroepen van de functies mogelijk (bijvoorbeeld bewoners, bezoek of medewerkers)

categorie	functie gemeentelijk beleid	norm	eenheid
supermarkt	centrum	4	100 m ² bvo
winkelruimte	centrum	4	100 m ² bvo
woning van 41 - 55 m ² GO	woning van 41 tot en met 55 m ² GO	0,9	woning
woning van 56 - 70 m ² GO	woning van 56 tot en met 70 m ² GO	1,2	woning

Tabel 2.2 Te hanteren gemeentelijke parkeernormen

Aanwezigheidspercentages

Binnen de ontwikkeling wordt een gemengd functieprogramma gerealiseerd en de parkeercapaciteit kan gebruikt worden door de verschillende doelgroepen van de functies. Hierdoor is dubbelgebruik van de parkeerplaatsen mogelijk. Om het parkeerkundig effect hiervan mee te nemen in de parkeervraagberekening worden aanwezigheidspercentages gehanteerd. In tabel 2.3 zijn de gehanteerde aanwezigheidspercentages conform het gemeentelijk parkeerbeleid weergegeven.

functie	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
supermarkt	30%	60%	40%	0%	80%	100%	40%	100%
detailhandel	30%	60%	10%	0%	75%	100%	0%	100%
wonen*	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%

* Het gemeentelijk beleid maakt voor woonfuncties geen onderscheid naar bewoners en bezoekers

Tabel 2.3: Te hanteren aanwezigheidspercentages

2.3 Parkeerbalans toekomstige situatie

In tabel 2.4 is de parkeerbalansberekening voor de toekomstige situatie weergegeven. Uit de tabel blijkt dat de ongewogen parkeervraag van de ontwikkeling afgerond 115 parkeerplaatsen betreft. Het parkeerkundig maatgevend moment is de zondagmiddag. Rekening houdend met dubbelgebruik van parkeerplaatsen bedraagt

¹ Nota Parkeernormen auto en fiets (4e herziening), Gemeente Soest, d.d. 25 oktober 2021. Publicatie gemeenteblad nr. 374101.

de parkeerbehoefte van de ontwikkeling op dat moment 104 parkeerplaatsen. De ontwikkeling heeft een parkeercapaciteit op eigen terrein van 60 parkeerplaatsen. Hiermee heeft de ontwikkeling in de toekomstige situatie een tekort van afgerond $104 - 60 = 44$ parkeerplaatsen om volledig te kunnen voorzien in de eigen parkeervraag. Dit tekort wordt voorzien in de omliggende openbare ruimte.

functie	zonder dubbel gebruik	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
supermarkt	74,0	22,2	44,4	29,6	0,0	59,2	74,0	29,6	74,0
winkelruimte	2,0	0,6	1,2	0,2	0,0	1,5	2,0	0,0	2,0
woning van 41 - 55 m ² GO	27,0	13,5	13,5	24,3	27,0	21,6	16,2	21,6	18,9
woning van 56 - 70 m ² GO	12,0	6,0	6,0	10,8	12,0	9,6	7,2	9,6	8,4
parkeervraag totaal	115,0	42,3	65,1	64,9	39,0	91,9	99,4	60,8	103,3
parkeercapaciteit	60,0	60,0	60,0	60,0	60,0	60,0	60,0	60,0	60,0
saldo	-55,0	17,7	-5,1	-4,9	21,0	-31,9	-39,4	-0,8	-43,3

Tabel 2.4: Parkeerbalansberekening toekomstige situatie

2.4 Parkeren huidige situatie

In de huidige situatie zijn functies op het ontwikkelkavel gesitueerd. Deze genereren ook een parkeervraag. Op eigen terrein is in de huidige situatie beperkte parkeercapaciteit beschikbaar. In deze paragraaf is de huidige parkeersituatie berekend.

functie	omvang	eenheid
kantoor	1.700	m ² bvo
supermarkt (binnen centrumgebied)	1.104	m ² bvo
detailhandel (buiten centrumgebied)	828	m ² bvo

Tabel 2.5: Functieprogramma huidige situatie (bron: opdrachtgever)

Parkeercapaciteit

Op eigen terrein is in de huidige situatie conform opgave opdrachtgever een parkeercapaciteit van 19 parkeerplaatsen: 11 parkeerplaatsen ten behoeve van de kantoorruimte en 8 parkeerplaatsen voor de supermarkt. Het overige parkeren van de functies wordt in de huidige situatie in de omliggende openbare parkeercapaciteit opgelost.

Parkeernormen

In tabel 2.6 zijn de te hanteren parkeernormen conform het gemeentelijk parkeerbeleid weergegeven.

functie	norm	eenheid
kantoor	1,9	100 m ² bvo
supermarkt (binnen centrumgebied)	4,0	100 m ² bvo
detailhandel (buiten centrumgebied)	4,0	100 m ² bvo

Tabel 2.6: Parkeernormen huidige functies

Aanwezigheidspercentages

Voor de huidige situatie is voor de openbare parkeerplaatsen ook dubbelgebruik van de parkeerplaatsen mogelijk. In tabel 2.7 zijn de te hanteren aanwezigheidspercentages weergegeven.

functie	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
kantoor	100%	100%	5%	0%	5%	0%	0%	0%
supermarkt	30%	60%	40%	0%	80%	100%	40%	100%
detailhandel	30%	60%	10%	0%	75%	100%	0%	100%

Tabel 2.7: Aanwezigheidspercentages huidige functies

Parkeervraag openbare ruimte

In tabel 2.8 is de parkeervraag van de ontwikkeling berekend aan de hand van de beschikbare parkeercapaciteit is op eigen terrein is de parkeervraag van de functies in de huidige situatie berekend.

functie	zonder dubbel gebruik	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
kantoor	32,3	32,3	32,3	1,6	0,0	1,6	0,0	0,0	0,0
supermarkt (binnen centrum)	44,2	13,2	26,5	17,7	0,0	35,3	44,2	17,7	44,2
detailhandel (buiten centrum)	33,1	9,9	19,9	3,3	0,0	24,8	33,1	0,0	33,1
parkeervraag totaal	109,6	55,5	78,7	22,6	0,0	61,8	77,3	17,7	77,3
correctie poet kantoor	-11,0	-11,0	-11,0	-1,6	0,0	-1,6	0,0	0,0	0,0
correctie poet supermarkt	-8,0	-8,0	-8,0	-8,0	0,0	-8,0	-8,0	-8,0	-8,0
saldo parkeervraag openbare ruimte	90,6	36,5	59,7	13,0	0,0	52,2	69,3	9,7	69,3

Tabel 2.8: Parkeervraag huidige situatie

In tabel 2.9 is de openbare parkeervraag van de ontwikkellocatie voor de huidige en de toekomstige situatie weergegeven. Uit de tabel blijkt dat op alle momenten de parkeervraag in de toekomstige situatie gelijk of lager ligt dan in de huidige situatie.

	zonder dubbel gebruik	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
parkeervraag huidig	90,6	36,5	59,7	13,0	0,0	52,2	69,3	9,7	69,3
parkeervraag toekomstig	55,0	0,0	5,1	4,9	0,0	31,9	39,4	0,8	43,3
saldo parkeervraag openbare ruimte	-35,6	-36,5	-54,6	-8,1	0,0	-20,3	-29,9	-8,9	-26,0

Tabel 2.9: Parkeervraag openbare ruimte in de huidige en toekomstige situatie

De gemeente heeft verzocht binnen deze ontwikkeling ten minste een derde van het parkeertekort op eigen terrein op te lossen. In de huidige situatie bedraagt de ongewogen parkeervraag van de ontwikkeling afgerond 110 parkeerplaatsen (zie tabel 2.8). Als gevolg van de ontwikkeling worden 29 bestaande (openbare) parkeerplaatsen opgeheven: 19 parkeerplaatsen op eigen terrein (huidige situatie), 6 ter hoogte van het huidige laden en lossen aan de Van der Griendtlaan en 4 langs de Rademakerstraat. Het tekort bedraagt hiermee $110 - 29 = 81$ parkeerplaatsen. Het op te lossen tekort aan parkeren op eigen terrein bedraagt hiermee

$81 / 3 = 27$ parkeerplaatsen. Op eigen terrein wordt een capaciteit van 60 parkeerplaatsen gerealiseerd. Hiermee wordt ruimschoots voldaan aan het gemeentelijk verzoek voor parkeercapaciteit op eigen terrein.

3. Verkeersgeneratie

3.1 Aanpak

Nieuwe functies of een uitbreiding van bestaande functies leiden tot een ander verkeersbeeld. Iedere functie heeft een bepaalde verkeersgeneratie (het aantal motorvoertuigbewegingen van en naar een functie) die is opgebouwd uit aankomend en vertrekkend verkeer. Het gemeentelijk beleid heeft geen eigen kencijfers of normen met betrekking tot verkeersgeneratie. De extra verkeersgeneratie als gevolg van de realisatie van de ontwikkeling wordt berekend aan de hand van de meest recente CROW-kencijfers. Hierbij wordt een verdere verfijning naar inkomende en uitgaande verkeersbewegingen tijdens de verkeerskundig maatgevende ochtend- en avondspits gemaakt

3.2 Uitgangspunten

Functieprogramma

Binnen de ontwikkeling wordt voor de toekomstige situatie voorzien in een gemengd functieprogramma van woning en winkelen. Het huidige functieprogramma bestaat uit kantoor, supermarkt en detailhandel. In tabel 3.1 zijn het huidige en beoogde toekomstige functieprogramma weergegeven

functie	omvang	eenheid
<i>huidige situatie</i>		
kantoor	1.700	m ² bvo
supermarkt (binnen centrumgebied)	1.104	m ² bvo
detailhandel (buiten centrumgebied)	828	m ² bvo
<i>toekomstige situatie</i>		
supermarkt	1.850	m ² bvo
winkelruimte	50	m ² bvo
woning van 41 - 55 m ² GO	30	woning
woning van 56 - 70 m ² GO	10	woning

Tabel 3.1: Functieprogramma huidige en toekomstige situatie (bron: opdrachtgever)

Kencijfers verkeersgeneratie

Voor het bepalen hoeveel verkeer de locatie genereert, is inzicht in het aantal verkeersbewegingen per functie-eenheid (woning of m² bvo) benodigd. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van CROW kencijfers². CROW heeft naast de parkeerkencijfers ook kencijfers met betrekking tot verkeersgeneratie opgesteld. De hoeveelheid motorvoertuigbewegingen is afhankelijk van de stedelijkheidsgraad en ligging van de locatie.

De ontwikkellocatie is gelegen in 'weinig stedelijk gebied' in de zone 'centrum'. In tabel 3.2 zijn de te hanteren kencijfers voor verkeersgeneratie weergegeven. De waarden betreffen motorvoertuigenbewegingen (mvt) per etmaal voor een gemiddelde weekdag. CROW hanteert bandbreedtes (minimum en maximum) voor de

² CROW publicatie 381: Toekomstbestendig parkeren – Van parkeerkencijfers naar parkeernormen

verkeersgeneratiecijfers. Voor deze studie is gebruik gemaakt van de gemiddelde kencijfers uit de bandbreedtes; op basis van de beschikbare informatie is op dit moment geen aanleiding om hiervan af te wijken.

functie	functie conform CROW	kencijfer (mvt/etmaal)	eenheid
<i>huidige situatie</i>			
kantoor	kantoor met baliefunctie	11,7	100 m ² bvo
supermarkt (binnen centrumgebied)	fullservice-supermarkt	73,8	100 m ² bvo
detailhandel (buiten centrumgebied)	binnenstad of hoofdwinkelstadscentrum 20.000-30.000 inwoners	32,8	100 m ² bvo
<i>toekomstige situatie</i>			
supermarkt	fullservice-supermarkt	73,8	100 m ² bvo
winkelruimte	binnenstad of hoofdwinkelstadscentrum 20.000-30.000 inwoners	32,8	100 m ² bvo
woning van 41 - 55 m ² GO	koop, appartement, goedkoop	5,2	woning
woning van 56 - 70 m ² GO	koop, appartement, midden	5,6	woning

Tabel 3.2: Kencijfers verkeersgeneratie

Omrekenfactoren

De gepresenteerde kencijfers voor verkeersgeneratie in tabel 3.2 betreffen weekcijfers. Voor deze studie is verkeerskundig de werkdagperiode maatgevend. In deze studie zijn de werkdagperioden maatgevend. CROW heeft omrekenfactoren opgesteld voor de omrekening van week- naar werkdagetmalen. Conform CROW worden binnen deze studie de volgende omrekenfactoren gehanteerd voor de omrekening van week- naar werkdagperioden:

- kantoor: 1,33
- wonen: 1,11
- supermarkt/winkels: 1,0

3.3 Verkeersgeneratie

Aan de hand van de gehanteerde uitgangspunten is de verkeersgeneratie voor de toekomstige situatie berekend. In tabel 3.3 zijn de resultaten van de verkeersgeneratie berekeningen voor de week- en werkdag weergegeven. Uit de tabel blijkt dat de ontwikkeling in de toekomstige situatie circa 1.595 motorvoertuigbewegingen per werkdagetmaal genereert. Dit is een toename van circa 310 mvt/etmaal. Op een werkdagetmaal bedraagt de verkeersgeneratie circa 1.620 motorvoertuigbewegingen; een toename van circa 270 motorvoertuigbewegingen ten opzichte van de huidige situatie.

Conform opgave gemeente zijn de toekomstige verkeersintensiteiten (2030) op de Rademakerstraat ter hoogte van de ontwikkellocatie circa 4.200 mvt/etmaal. Met het extra verkeer als gevolg van de ontwikkeling bedragen de toekomstige verkeersintensiteiten afgerond $4.200 + 270 = 4.500$ mvt/etmaal. Dit zijn passende intensiteiten voor een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom; zeker wanneer langzaam en gemotoriseerd verkeer fysiek van elkaar gescheiden zijn.

functie	omvang	eenheid	kencijfer weekdag	verkeers generatie weekdag	kencijfer werkdag	verkeers generatie werkdag
huidige situatie						
kantoor	1.700,0	m2 bvo	11,7	198,9	15,6	264,5
supermarkt (binnen centrumgebied)	1.104,0	m2 bvo	73,8	814,8	73,8	814,8
detailhandel (buiten centrumgebied)	828,0	m2 bvo	32,8	271,6	32,8	271,6
toekomstige situatie						
supermarkt	1.850,0	m2 bvo	73,8	1.365,3	73,8	1.365,3
winkelruimte	50,0	m2 bvo	32,8	16,4	32,8	16,4
woning van 41 - 55 m2 GO	30	woning	5,2	156,0	5,8	173,2
woning van 56 - 70 m2 GO	10	woning	5,6	56,0	6,2	62,2
verkeersgeneratie huidige situatie				1.285		1.351
verkeersgeneratie toekomstige situatie				1.594		1.617
saldo				+308		+266

Tabel 3.3: Berekening huidige en toekomstige verkeersgeneratie

3.4 Spitsperioden

Op werkdagen kent de locatie twee verkeerskundig maatgevende momenten: de ochtenden de avondspits. Aanvullend is gekeken naar het planeffect tijdens deze maatgevende momenten: de ochtend- en avondspitsperioden. Hierbij is voor het drukste uur tijdens de ochtend- en de avondspits het verkeerseffect van de ontwikkelingsplannen inzichtelijk gemaakt. Op basis van de berekende verkeersgeneratie is een vertaling gemaakt naar verkeersgeneratie voor de beide spitsperioden en verder onderscheid in aankomende en vertrekkende motorvoertuigbewegingen. Hiervoor zijn kencijfers van CROW³ over de verdeling van verkeersgeneratiecijfers gebruikt. In tabel 3.4 zijn de omrekenfactoren voor de ochtend- en de avondspits weergegeven. Hierbij is tevens onderscheid gemaakt naar in- en uitgaande verkeersbewegingen.

functie	ochtendspits			avondspits		
	drukste uur*	aankomst	vertrek	drukste uur*	aankomst	vertrek
wonen	8%	11%	89%	9%	80%	20%
supermarkt	2%	50%**	50%**	8%	50%**	50%**
detailhandel	3%	82%	18%	8%	43%	57%
kantoor	10%	91%	9%	9%	10%	90%

* betreft percentage van etmaalintensiteiten

** aanname gelijke verdeling vertrek en aankomst in de spitsuren voor de supermarkt

Tabel 3.4: Omrekenfactoren ochtend- en avondspitsperioden

Aan de hand van de verkeersgeneratieberekeningen en de verdeling naar richtingen en spitsperioden is het verkeerseffect van de ontwikkeling voor de spitsperioden bepaald. Hierbij is tevens onderscheid gemaakt naar in- en uitgaande verkeersbewegingen. In tabel 3.5 is de verkeersgeneratie voor de huidige en de toekomstige situatie weergegeven.

³ CROW-publicatie 256: Verkeersgeneratie woon- en werkgebieden

functie	etmaal	ochtendspits			avondspits		
		drukste uur	in	uit	drukste uur	in	uit
huidige situatie							
kantoor	265	26	24	2	24	2	21
supermarkt (binnen centrumgebied)	815	16	8	8	65	33	33
detailhandel (buiten centrumgebied)	272	8	7	1	22	9	12
toekomstige situatie							
supermarkt	1.365	27	14	14	109	55	55
winkelruimte	16	0	0	0	1	1	1
woning van 41 - 55 m2 GO	173	14	2	12	16	12	3
woning van 56 - 70 m2 GO	62	5	1	4	6	4	1
verkeersgeneratie huidige situatie	1.351	51	39	12	111	44	66
verkeersgeneratie toekomstige situatie	1.617	47	16	30	132	72	60
saldo	266	-4	-23	19	21	28	-7

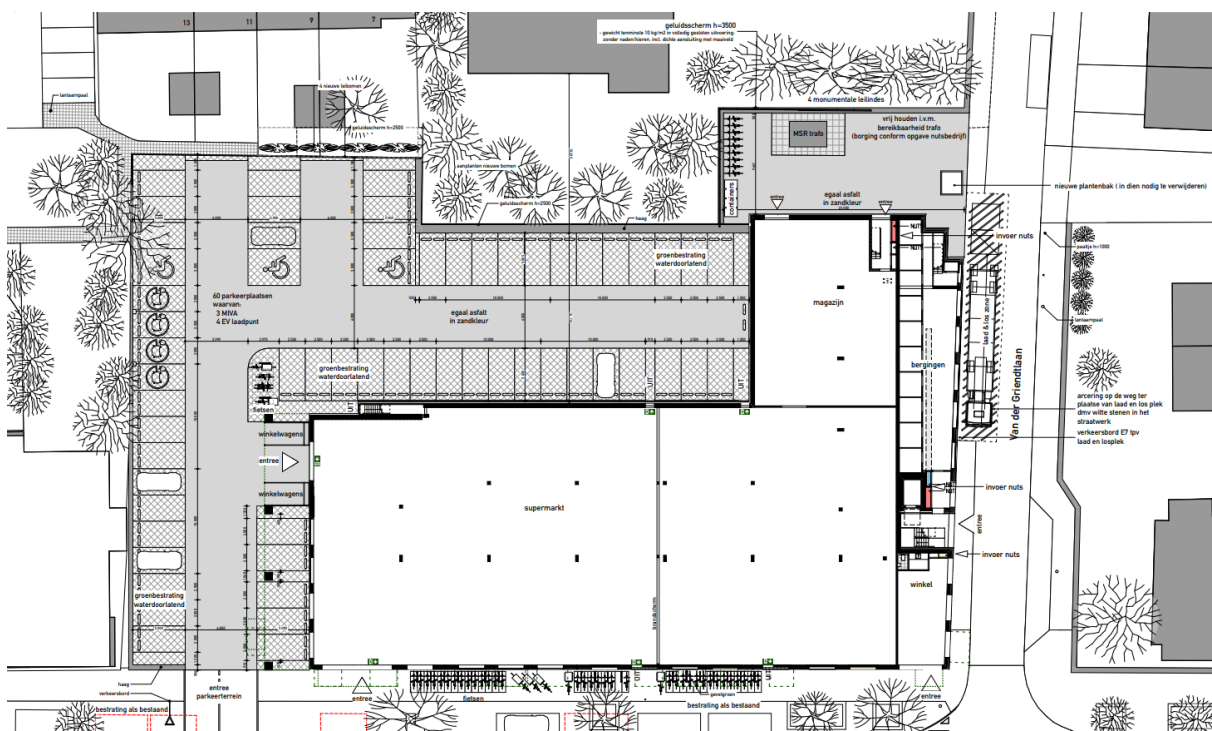
Tabel 3.5: Verkeersgeneratie huidige en toekomstige situatie naar periode

Uit de tabel blijkt dat als gevolg van de ontwikkeling de locatie in de toekomstige situatie in de ochtendspits circa vijf motorvoertuigbewegingen in het drukste uur minder genereert ten opzichte van de huidige situatie. In de avondspits bedraagt de toename circa 20 motorvoertuigbewegingen in het drukste uur. Verkeerskundig lijkt deze toename beperkt; gemiddeld genereert de ontwikkeling hiermee circa één motorvoertuigbeweging per drie minuten in het drukste avondspitsuur extra.

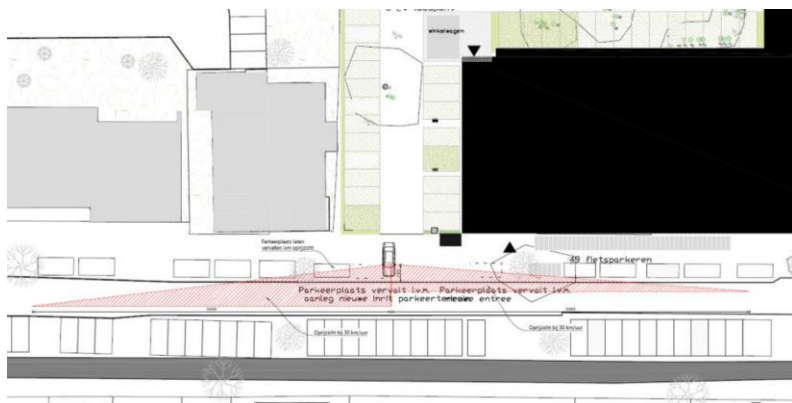
4. Toets ontsluiting

In het ontwerp voor de toekomstige situatie is ook een nieuwe ontsluiting voor het (parkeer)terrein in het ontwerp opgenomen (zie figuur 4.1). In de nieuwe situatie ontsluit het terrein aan de Rademakerstraat. De Rademakerstraat is een erfdoegangsweg met bijhorend snelheidsregime van 30 km/h. Aanbevolen wordt om de aansluiting voldoende duidelijk en herkenbaar vorm te geven als een inrit en erfontsluiting; zodat voor het verkeer op de Rademakerstraat duidelijk is dat op deze locatie in- en uitrijdend verkeer kan worden verwacht. Voor doorgaand fietsverkeer is aan de overzijde van de Rademakerstraat een vrijliggend fietspad gesitueerd. Ter hoogte van de aansluiting is hierdoor beperkte ontmoetingskans tussen in- en uitrijdend autoverkeer en fietsers. Daarnaast is de rijsnelheid van het gemotoriseerd verkeer laag waardoor de kans op letsel bij een ongeval beperkt blijft.

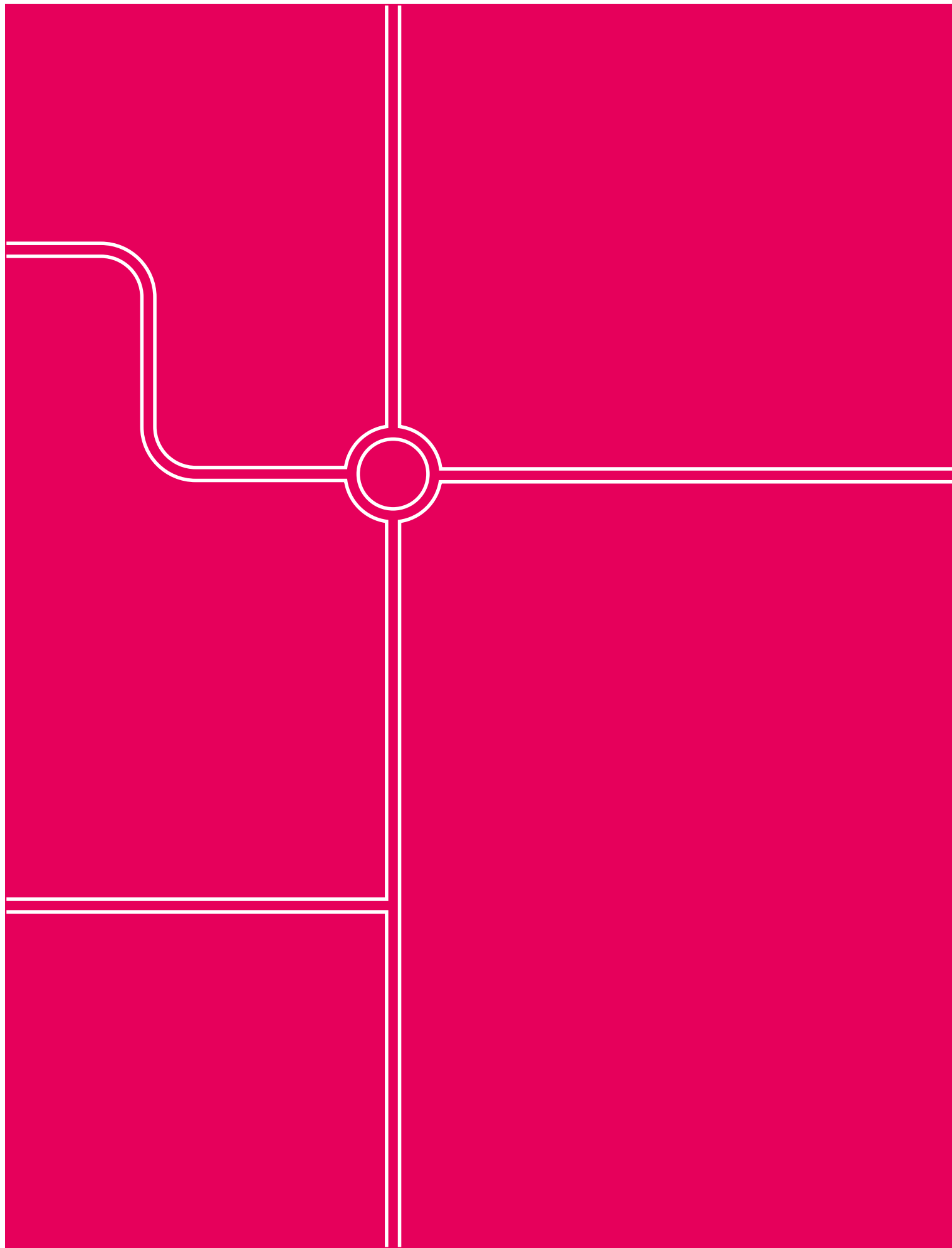
Belangrijk uitgangspunt vanuit verkeersveiligheid zijn de zichthoeken voor uitrijdend verkeer. Hierbij dient voor het uitrijdend verkeer vanuit het parkeerterrein tijdig een goed overzicht te zijn op de verkeerssituatie op de Rademakerstraat. Hiermee kan worden geborgd dat een goede afweging kan worden gemaakt in hoeverre het verkeer kan invoegen op de Rademakerstraat. Hiermee wordt rondom de aansluiting een veilige verkeersafwikkeling geborgd. Op basis van het snelheidsregime, de inrichting en de zichtlijnen is sprake van een goede en veilige vormgeving van de aansluiting op de Rademakerstraat.



Figuur 4.1: Ontwerp toekomstige ontsluiting parkeerterrein (bron: opdrachtgever)



Figuur 4.2: Eerdere analyse zichtlijnen ter hoogte van aansluiting



Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden en via onze partners in het buitenland

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Nederland

Postbus 161
7400 AD Deventer
Nederland

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32