

Bestemmingsplan Boezempad in Barendrecht

Verkeerskundige analyse

Datum: 13 december 2022

Kenmerk: NOT221607-148-02

Inleiding

Voor de planlocatie aan het Boezempad en de Stationsweg in Barendrecht wordt een bestemmingsplan opgesteld. Het initiatief omvat:

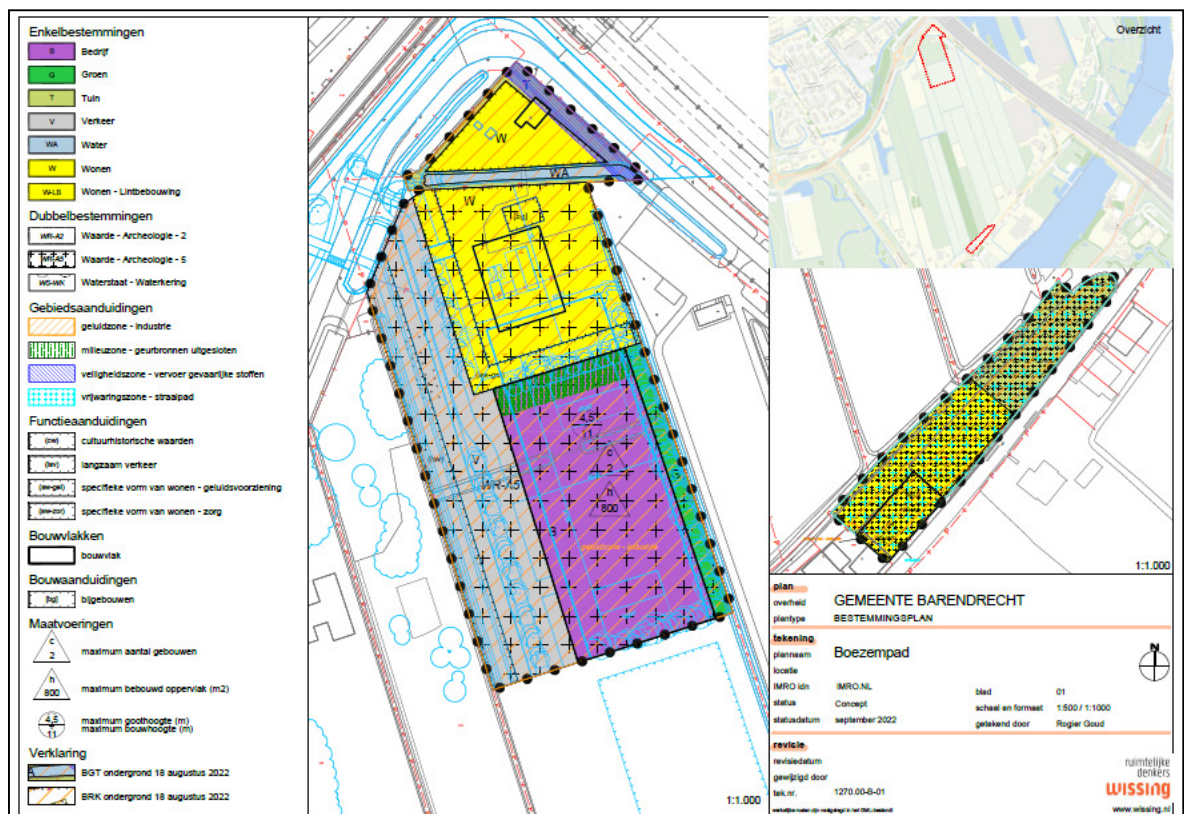
- de realisatie van één nieuwe woning (achter de woning Stationsweg 128);
- de inrichting (verplaatsing) van een hoveniersbedrijf van de Noldijk naar het Boezempad;
- de realisatie van 5 appartementen in het te verlaten bestaande bedrijfspand aan de Noldijk 124.

In figuur 1 is de globale ligging van de planlocatie(s) weergegeven op een luchtfoto.



Figuur 1: Ligging planlocatie(s) in Barendrecht

Wissing BV stelt het bestemmingsplan op. In figuur 2 is de bijbehorende plankaart weergegeven.



Figuur 2: Plankaart bestemmingsplan Boezempad in Barendrecht

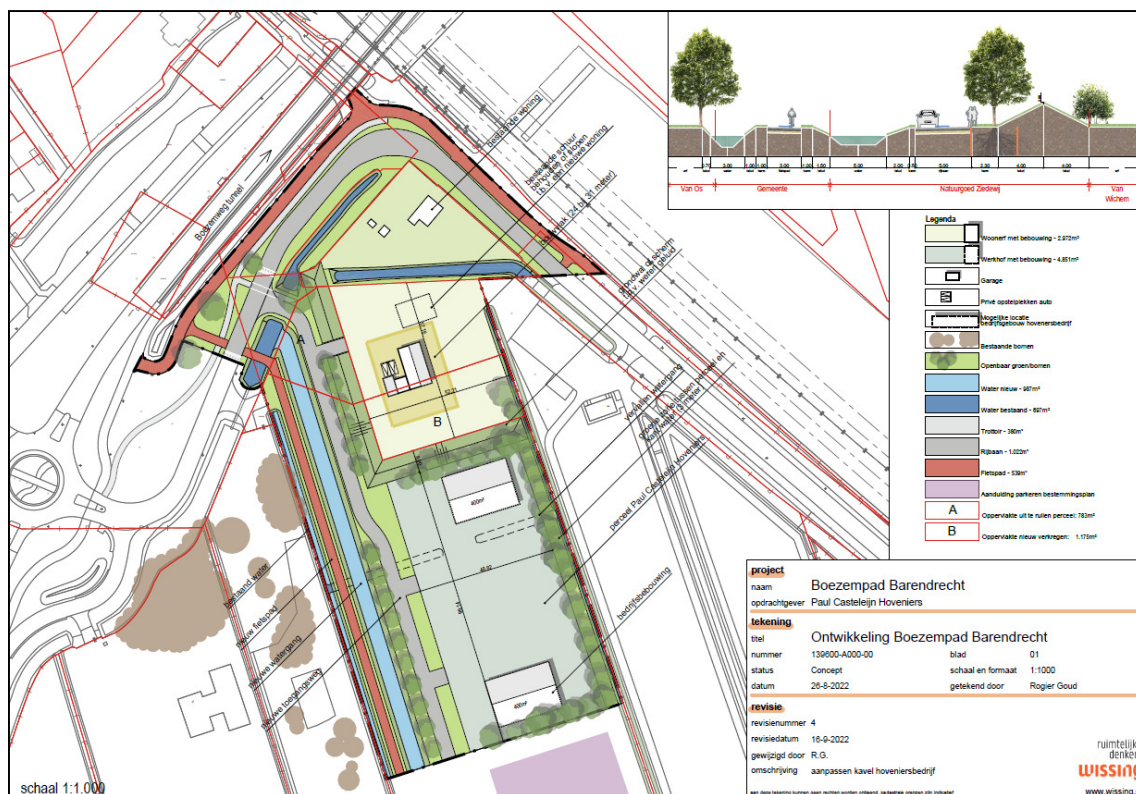
In figuur 3 is de nieuwe situatie van het plan aan het Boezempad en de Stationsweg in een schets weergegeven.

Aan de noordzijde van het plan zal het plangebied voor verkeer worden ontsloten aan de Stationsweg. De Stationsweg is met een rotonde aangesloten op de Boezemweg. Zowel de nieuwe woning als het hoveniersbedrijf worden ontsloten via deze nieuwe aansluiting.

Aan de zuidzijde van het plan blijft de ontsluiting van het perceel Noldijk 24 ongewijzigd. Het perceel is direct aangesloten op de Noldijk. In de plansituatie wordt de aansluiting gebruikt door de bewoners van de vijf nieuwe appartementen.

Het bestemmingsplan Boezempad heeft mogelijk consequenties voor de verkeerssituatie. Ten behoeve van de ruimtelijke procedure dient daarom inzicht te worden gegeven in de verkeerseffecten van het plan. Het gaat daarbij om de effecten van de verkeersaantrekkende werking van het plan op de omliggende wegen en de parkeerbehoefte van de in het plan aanwezige functies.

In opdracht van Wissing bv heeft BuroDB de voor het plan benodigde verkeerskundige analyse uitgevoerd. De uitgangspunten en bevindingen van de analyse zijn in deze notitie beschreven.



Figuur 3: Schets nieuwe situatie bestemmingsplan Boezempad in Barendrecht

Het plan en de planlocatie

Het plandeel aan het Boezempad en de Stationsstraat omvat de realisatie van één nieuwe woning en de inrichting van een hoveniersbedrijf. Voorwaarde voor de bouw van de nieuwe woning is de sloop van de aanwezige schuur.

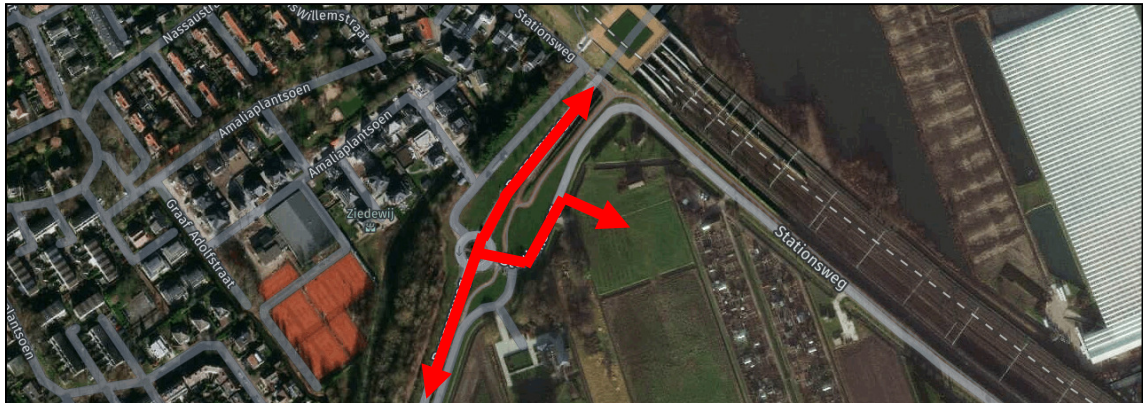
Het hoveniersbedrijf heeft, in combinatie met het (naastgelegen) Natuurgood Ziedewij, een totale omvang van bijna 5.000 vierkante meter. Op het werkhof van het bedrijf worden twee bedrijfspannen (schuren) gerealiseerd van elk 400 vierkante meter. Daarnaast wordt voorzien in twee keer 150 vierkante meter parkeergelegenheid. De overige circa 3.900 vierkante meter terrein is onder andere bestemd voor opslag.

Volgens opgave is de verkeersaantrekkende werking van het hoveniersbedrijf als volgt:

- 's morgens: aankomst van 10 personenauto's en vertrek van 4 personenauto's;
- 's middags: aankomst van 4 personenauto's en vertrek van 10 personenauto's;
- per etmaal gemiddeld 1 leverancier (vrachtwagen).

De nieuwe woning is een vrijstaande woning met een verkeersaantrekkende werking van gemiddeld 9 personenauto's per etmaal.

Verkeer van en naar de planlocatie (noord) van het plan zal rijden via de Boezemweg en een kort deel van de Stationsweg (zie de aangeven routing in figuur 4).



Figuur 4: Routing verkeer plandeel noord

In het zuidelijke plandeel worden in de opstal van het huidige hoveniersbedrijf vijf wooneenheden gerealiseerd. Deze woningen worden voor autoverkeer ontsloten via de op eigen terrein aanwezige parallelweg van de Noldijk, aan de achterzijde van het gebouw. In de foto van figuur 5 is deze situatie weergegeven.



Figuur 5: Noldijk en parallelweg ter plaatse van de planlocatie (zuid), Noldijk 124 in Barendrecht

In figuur 6 is de ontsluiting weergegeven op een luchtfoto van de planlocatie.



Figuur 6: Ontsluiting zuidelijke planlocatie (Noldijk 124) bestemmingsplan Boezempad in Barendrecht

Verkeersgeneratie

Voor het vaststellen van de verkeerseffecten van het plan is de verkeersaantrekkende werking van de planlocatie in de plansituatie bepaald. Uitgangspunt is dat de verkeersaantrekkende werking van het noordelijke plandeel in de huidige situatie nihil is. Het zuidelijke plandeel heeft in de bestaande situatie de verkeersaantrekkende werking van het hoveniersbedrijf.

De verkeersgeneratie is bepaald met behulp van daarvoor beschikbare kencijfers uit de publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' en de publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren' van het CROW¹. De onderzoekslocatie(s) in Barendrecht is qua ligging gelegen in het gebied 'Rest bebouwde kom'. Barendrecht is daarnaast een sterk stedelijk gebied met stedelijkheidsgraad 2 volgens de definities van het CROW.

Voor het plangebied is onderscheid gemaakt in de noordelijke en de zuidelijke ontsluiting.

Noordelijke ontsluiting

De verkeersgeneratie van het noordelijke plandeel in de bestaande situatie is nihil. In de plansituatie zullen, naast het hoveniersbedrijf, ook het Natuurgoed Ziedewij en de nieuwe woning van het plan gebruik maken van de nieuwe noordelijke ontsluiting. Voor de ruimtelijke onderbouwing van het plan Natuurgoed Ziedewij is begin 2022 reeds een verkeerskundig onderzoek uitgevoerd². De aan het Natuurgoed gerelateerde verkeer is aan dat onderzoek ontleend.

Voor de nieuwe vrijstaande woning ligt de verkeersgeneratie volgens het CROW tussen 7,8 en 8,6 autoritten per etmaal. Bij dit onderzoek is uitgegaan van gemiddeld 9 autoritten per etmaal.

Voor specifiek een hoveniersbedrijf heeft het CROW geen kencijfers beschikbaar. Voor de verwachte verkeersgeneratie is uitgegaan van de door de initiatiefnemer aangegeven actuele opgave. De

¹ Het CROW is een onafhankelijke kennisorganisatie op het gebied van infrastructuur, openbare ruimte en verkeer en vervoer

² Rapport van BuroDB met kenmerk NOT221607142-01 d.d. 20 januari 2022

verwachte verkeersgeneratie van het bedrijf is daarmee 28 autoritten personenauto's en 2 ritten vrachtverkeer per etmaal. Een totaal van 30 autoritten per etmaal.

In totaal genereert het noordelijke plandeel van plan Boezempad, via de nieuwe ontsluiting aan de noordzijde van het plangebied, maximaal circa $(9+30 =)$ 39 autoritten per etmaal.

Op basis van het eerder uitgevoerde verkeersonderzoek is voor Natuurgoed Ziedewij een verkeersgeneratie van 304 autoritten per etmaal bepaald. De verwachte totale verkeershoeveelheid op de noordelijke ontsluiting is daarmee $(304+39 =)$ 343 autoritten per etmaal³. Bij de verdere beoordeling is hiervan uitgegaan.

Zuidelijke ontsluiting

In het zuidelijke plandeel wordt het hoveniersbedrijf opgeheven. Hiermee komen tevens de 30 autoritten per etmaal (gemiddeld 28 ritten personenauto's en 2 ritten vrachtwagens) te vervallen.

In de plansituatie wordt door de planlocatie verkeer gegenereerd door de vijf nieuwe woning. Het betreft rijwoningen en/of dure koopappartementen met volgens het CROW een verkeersgeneratie van 7,0 tot 7,8 autoritten per etmaal. Uitgaande van het maximum van de bandbreedte is de verwachte verkeersaantrekkende werking van dit plandeel $(5 \times 7,8 =)$ 39 autoritten per etmaal.

Per saldo is sprake van een toename van $(39-30 =)$ 9 autoritten per etmaal.

Beoordeling

De verkeersgegevens van de wegen in de omgeving van plangebied Boezempad en 'Natuurgoed Ziedewij' zijn ontleend aan telcijfers van de gemeente Barendrecht (Boezemweg, teldatum februari 2019) en aan recent uitgevoerd (akoestisch) onderzoek in de nabije omgeving (Noldijk, prognose voor 2030). De verkeersgegevens daarvan zijn ingeschat op basis van het verkeersmodel van de metropoolregio Rotterdam-Den Haag.

De bij dit onderzoek gehanteerde verkeersgegevens zijn samengevat weergegeven in tabel 1. Het betreft de verkeersprognoses voor planjaar 2032. Hiervoor is op de telcijfers uit 2019 van de Boezemweg een groeipercentage van het verkeer toegepast van circa 0,5% per jaar. Vervolgens is ook het aan Natuurgoed Ziedewij gebonden verkeer hierbij opgeteld. De cijfers in de tabel zijn afgerond (naar boven) op tientallen. Het betreft de verkeersgegevens voor een gemiddelde werkdag.

Weg(vak)	Etmaalintensiteit [mvt/etm]
Boezemweg ten zuiden van Stationsweg	10.430
Boezemweg ten noorden van Stationsweg	9.310
Noldijk ter plaatse van de planlocatie	1.080

Tabel 1: Overzicht gehanteerde verkeersintensiteiten, planjaar 2032

In de referentiesituatie is op geen van de wegen sprake van een capaciteitsoverschrijding. De capaciteit van de Boezemweg ligt tussen de 12.000 tot 15.000 motorvoertuigen per etmaal. De capaciteit van de Noldijk ligt tussen 2.500 en 5.000 motorvoertuigen per etmaal. Onder normale omstandigheden kan het verkeer zonder knelpunten en congestie worden afgewikkeld.

³ Dat is 16 autoritten per etmaal minder dan voorzien in het verkeersonderzoek van januari 2022.

Het aan plan Boezempad gebonden verkeer van en naar het noordelijke plandeel zal gaan rijden via de Boezemweg. Het aantal van circa 39 aan het plan gebonden verkeersbewegingen betekent ten opzichte van het verkeer op de Boezemweg een toename van minder dan 1 procent. De hoeveelheid verkeer op de weg neemt als gevolg van het plan toe tot maximaal circa 10.470 motorvoertuigen per etmaal.

Gesteld kan worden dat de door het plan verwachte verkeerstoename ten opzichte van de huidige situatie zeer beperkt is. Het plan heeft daarmee geen nadelige gevolgen voor de verkeerssituatie. De goede verkeersafwikkeling en -veiligheid komen niet in het gedrang.

Het verkeer van en naar het zuidelijke plandeel zal gaan rijden via de parallelweg en Noldijk. Het maximale extra aantal van circa 9 plangebonden autobewegingen per etmaal betekent ten opzichte van de autonome hoeveelheid verkeer op de deze weg een verkeerstoename van circa 1 procent op de Noldijk. De hoeveelheid verkeer op de weg neemt als gevolg van het plan Boezempad toe tot maximaal circa 1.090 motorvoertuigen per etmaal.

Hiermee wordt nog ruimschoots voldaan aan de maximale capaciteit van de weg. Gesteld kan worden dat ook op de Noldijk geen nadelige gevolgen voor de verkeerssituatie zullen optreden door het plan. De verkeersafwikkeling en -veiligheid van de weg komen niet in het gedrang. De bereikbaarheid van bestaande bestemmingen aan de weg blijft op hetzelfde peil.

Met de realisatie van het plan is sprake van goede ruimtelijke ordening.

Conclusie

Vanuit het aspect verkeer en de verkeersaantrekkende werking kan het plan zonder verdere maatregelen en/of voorzieningen worden gerealiseerd.

Parkeren

De verschillende functies van het plan hebben een bepaalde parkeerbehoefte. Voor het vaststellen van de parkeerbehoefte van ruimtelijke initiatieven heeft de gemeente Barendrecht de beleidsregel 'Parkeernormen gemeente Barendrecht 2018' vastgesteld. Het volgende is daarin gesteld:

1. de parkeerkencijfers en de daarbij aangegeven uitgangspunten zoals aangegeven in de CROW publicatie 'Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom (ASVV)' vast te stellen als parkeernorm voor de gemeente Barendrecht;
2. deze parkeerkencijfers te hanteren bij het bepalen van de parkeerbehoefte bij ontwikkelingen.

Voor het bepalen van de parkeerbehoefte van het onderhavige plan is daarom uitgegaan van de meest actuele parkeerkencijfers van het CROW zoals vermeld in de publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren'.

Parkeerbehoefte

De parkeerbehoefte van het plan is berekend op basis van de beschikbare CROW-normen. Net als bij de berekening van de verkeersgeneratie zijn hierbij de kencijfers afgeleid voor de functies en woningtypen.

In tabel 2 zijn de voor het plan relevante parkeerkencijfers weergegeven. Uitgegaan is van de 'Buitengebied' in een 'Sterk stedelijke omgeving' (stedelijkheidsgraad 2).

Bestemming	Parkeerkencijfer		Eenheid
	Minimaal	Maximaal	
Vrijstaande woning	2,0	2,8	Woning
Hoveniersbedrijf	2,6	3,1	100 m ² bvo
Rijwoning/duur appartement	1,7	2,5	Woning

Tabel 2: Kencijfers parkeren plan Boezempad in Barendrecht

Plandeel noord

Op basis van de gegevens in tabel 2 wordt voor de nieuwe vrijstaande woning in plandeel noord geadviseerd om drie parkeerplaatsen (op eigen terrein) te realiseren.

Voor het hoveniersbedrijf is in het plan voorzien in een parkeerterrein ter grootte van in totaal 300 vierkante meter. Voor de omvang van een parkeervak kan worden uitgegaan van $(2,5 \times 5 =) 12,5$ vierkante meter. De beoogde, gereserveerde parkeerruimte komt overeen met $(300/12,5 =) 24$ parkeerplaatsen. Wel dient ook nog rekening te worden gehouden met ruimtebeslag voor de benodigde parkeerweg c.q. verkeersruimte om te manoeuvreren.

Op basis van de gegevens in tabel 2 is de (maximale) parkeerbehoefte van het hoveniersbedrijf $(3,1 \times 800 \text{ m}^2 =) 24,8 = 25$ parkeerplaatsen. Dit komt nagenoeg overeen met de beoogde/gereserveerde parkeerruimte op het terrein. Rekentechnisch is sprake van een tekort van 1 parkeerplaats. Het bedrijfsterrein is voldoende groot om te voorzien in de benodigde parkeerruimte. Geadviseerd wordt om, conform bovenstaande berekening, rekening te houden met een parkeercapaciteit van ten minste 25 parkeervakken en daarnaast de nodige verkeersruimte voor de bereikbaarheid van de parkeergelegenheid.

Plandeel zuid

In de referentiesituatie is de parkeerbehoefte van plandeel zuid gelijk aan die van het hoveniersbedrijf ter grootte van circa 400 vierkante meter bvo. Dit komt neer op $(3,1 \times 400 \text{ m}^2 =) 12,4 = 13$ parkeerplaatsen.

In de plansituatie ligt de theoretische parkeerbehoefte van de vijf nieuwe woningen tussen $(1,7 \times 5 =) 8,5$ en $(2,5 \times 5 =) 12,5$ parkeerplaatsen. Een maximale parkeerbehoefte van 13 parkeerplaatsen.

De parkeerbehoefte van de plansituatie is daarmee niet groter dan de parkeerbehoefte van de bestaande situatie. Voor realisatie van het plan hoeft niet te worden voorzien in extra parkeergelegenheid in het zuidelijke plandeel (aan de Noldijk).

Conclusie

Vanuit het aspect parkeren is in het plan voldoende ruimte beschikbaar/aanwezig om in de parkeerbehoefte van de nieuwe bestemmingen te kunnen voorzien. Bij de woning in het noordelijke plandeel plan moet rekening worden gehouden met de aanleg van drie parkeerplaatsen op eigen terrein. Bij het hoveniersbedrijf dient rekening te worden gehouden met de inrichting van ten minste 25 parkeervakken inclusief de bijbehorende verkeersruimte om te manoeuvreren.

Bij de beoogde woningen van het zuidelijke plandeel is de parkeerbehoefte even groot als die van de bestaande functie. Daar hoeft niet te worden voorzien in extra parkeergelegenheid.