

Notitie

Cumulatie verkeer en parkeren gebiedsontwikkeling Carnisse eiland en OSBS De Kameleon

In de gebiedsontwikkeling Carnisse Eiland worden straks circa 544 woningen ontwikkeld en vindt de herontwikkeling plaats van basisschool de Kameleon. Het gebied wordt straks ontsloten via nieuw aan te leggen toegangswegen en hebben een 30 km/uur regime. De nieuwe ontwikkeling zal leiden tot extra verkeer en parkeerdruk. De nieuwe inrichting van het plangebied houdt hier rekening mee.

Deze notitie geeft antwoord op de volgende onderzoeksvragen:

- Wat is het cumulatieve effect van verkeer van de school en de woningen samen en leidt dit tot problemen als het woon-werkverkeer overlapt met de tijden waarop kinderen gebracht en gehaald worden?
- Ontstaan er parkeerproblemen met het halen en brengen van kinderen, vooral als de bewoners in de wijk (nog) niet weg zijn voor woon-werkverkeer of niet weg kunnen vanwege geblokkeerde straten?

1. Verkeersgeneratie

Met behulp van de CROW-publicatie 317 “kencijfers parkeren en verkeersgeneratie” is de totale verkeersproductie van het aantal woningen bepaald. De verkeersgeneratie van het autoverkeer is afhankelijk van de stedelijkheidsgraad van de gemeente. De wijk Carnisse kent een sterke stedelijkheidsgraad en de locatie ligt in de categorie “schil centrum”. Bij het berekenen van de ritgeneratie is uitgegaan van de gemiddelde ritgeneratie per woningtype.

De verkeersgeneratie voor de woon- en zorgfunctie van Carnisse Eiland wordt als volgt bepaald:

Woningtype	Aantal woningen	Verkeersgeneratie per woningtype	aantal autobewegingen
Zorgwoningen (serviceflat volgens CROW gehanteerd)	160	2,35	376
Sociale huurwoningen (appartement gehanteerd)	52	3,2	166
Midden huurwoningen (appartement gehanteerd)	80	3,2	256
Vrije sector huurwoningen (appartement gehanteerd)	21	5,1	107
Midden segment koop (tussen- / hoekhuis gehanteerd)	62	6,8	421
Hogere segment koop (tussen- / hoekhuis gehanteerd)	150	6,8	1020
Top segment koop (tussen- / hoekhuis gehanteerd)	19	6,8	123
Totaal	544		2470

Uit de GRO van OSBS blijkt voor de Kameleon een totale verkeersgeneratie van 300 voertuigen per doordeweekse dag. Dit is een toename in verkeersgeneratie van 116 motorvoertuigen. In deze berekening gaat men uit van een landelijk gemiddelde waarbij 1/3 van de kinderen per auto naar school wordt gebracht. Cumulatief komt de verkeersgeneratie op **2770** voertuigen per etmaal.

Echter, een deel van deze woningen betreft sloop nieuwbouw. De basisschool staat er ook al, die wordt alleen groter in de nieuwe situatie en krijgt meer leerlingen dus meer verkeersbewegingen.

We moeten de bestaande situatie dus salderen met de nieuwe situatie om de toename te kunnen bepalen. De bestaande situatie ziet er als volgt uit.

Woningtype	Aantal woningen	Verkeergeneratie per woningtype	aantal autobewegingen
Zorgwoningen (serviceflat volgens CROW gehanteerd)	144	2,35	376
Sociale huurwoningen (appartement gehanteerd)	72	3,2	166
Totaal	196		542
OSBS Kameleon (o.b.v 275 leerlingen waarvan 1/3 met auto, brengen en halen)			184
Totaal met school			842

De nieuwe situatie gaat dus ca. **1600** extra verkeersbewegingen per etmaal generen op basis van de CROW gegevens.

Voor OSBS de Kameleon geldt echter wel dat dit een zogenaamde “Sportieve School” (de S in OSBS) is en dat beweging, waaronder fietsen en lopen naar school, wordt gestimuleerd. Bovendien komt een groot deel van de leerlingen uit de wijk Carnisse. Enkel op bepaalde tijdstippen op doordeweekse dagen is sprake van verkeersgeneratie vanwege scholen. De vervoersbewegingen op locatie zijn hier van korte duur (brengen/ophalen). Daarnaast is het basisuitgangspunt dat leerlingen te voet of met de fiets naar school komen. Daarnaast zullen de kinderen op het OSBS de Kameleon gebruik maken van de eigen gymzaal, waardoor geen sprake is van extra vervoersbeweging, omdat de kinderen zich immers al op de school bevinden en naar de gymzaal zullen lopen. Op het moment dat de gymzaal buiten schooltijden wordt gebruikt, vallen deze vervoersbewegingen niet samen met de vervoersbewegingen ten behoeve van het brengen naar en ophalen van school, waardoor dit niet leidt tot extra belasting. Verder is sprake van vervangende nieuwbouw, hierdoor wordt geen toename in verkeersbewegingen verwacht ten opzichte van de bestaande gymzaal.

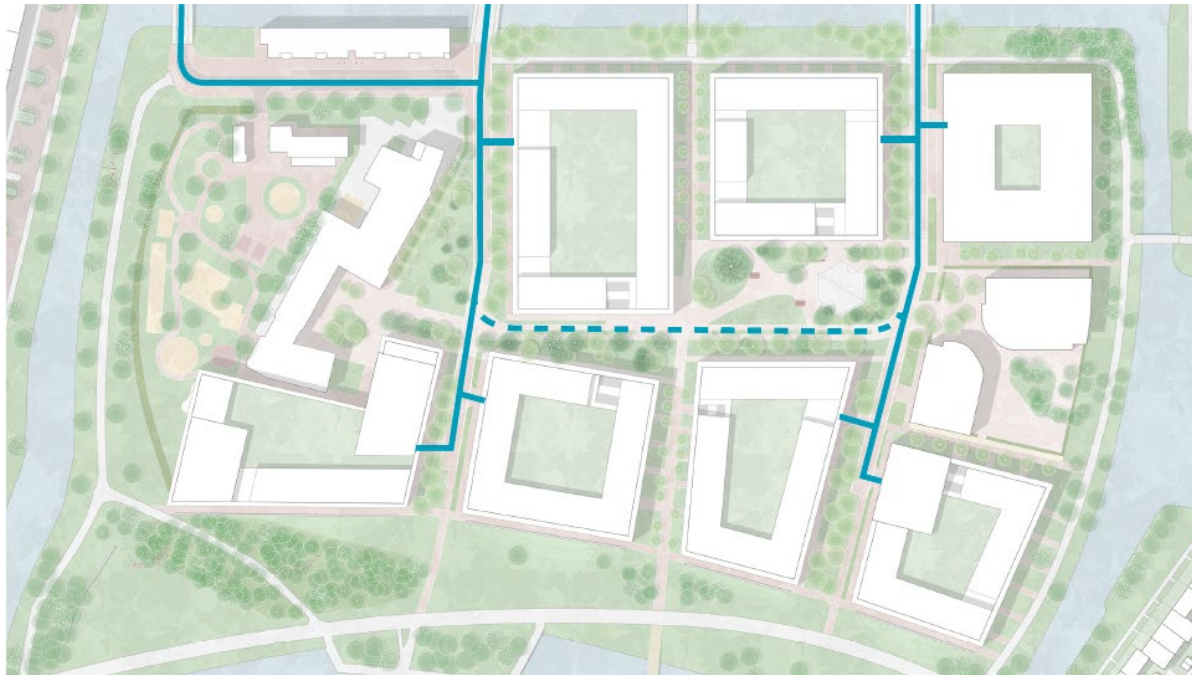
1.2. Kan de toekomstige infrastructuur de toename van het autoverkeer verwerken?

Gangbaar voor erftoegangswegen (30 km/uur wegen) is een maximale verkeersintensiteit tussen de 3.000 en 4.000 motorvoertuigen per etmaal. Maar het profiel van de weg bepaalt in sterke mate of deze intensiteit tot problemen leidt. In de nieuwe inrichting wordt parkeren binnen de bouwkavels opgelost. De in- en uitgangen van de parkeergarages grenzen aan de ontsluitingswegen in de wijk. Deze straten krijgen een profiel dat breed genoeg is voor 2-richtingsverkeer.

Het gemeentelijk beleid is erop gericht om geen formele kiss & ride zones voor scholen te realiseren om autogebruik te ontmoedigen en opstoppen voor scholen te voorkomen. Ouders die kinderen toch naar school brengen met de auto worden geacht te parkeren aan de Carnissesingel of omliggende straten. Dit is niet anders dan in de huidige situatie.

In de nieuwe inrichting van het plangebied wordt ook rekening gehouden met logistiek verkeer voor Humanitas en vuilniswagens. Aangezien dit soort voertuigen moeilijk kunnen keren wordt hiervoor een lus door het gebied gerealiseerd. Bij drukke piekmomenten in de ochtend is deze ook te gebruiken voor het overige verkeer.

Op basis van bovenstaande is de verwachting is dat de omliggende nieuwe en bestaande wegenstructuur de toename van verkeersgeneratie kan opvangen en de toename niet leidt tot belemmeringen in de omgeving. Ook niet tijdens de overlap met haal-en brengmomenten van school.



Schetsontwerp nieuwe inrichting.

2. Parkeren

Carnisse Eiland wordt ontwikkeld als autoluw en groen woongebied. Voor de leefbaarheid en bereikbaarheid is het beperken van autogebruik en de parkeermogelijkheden gewenst. Daarom wordt maximaal ingezet op om andere vormen van mobiliteit. Voetganger en fietser krijgen volop ruimte, met goede routes naar de OV-haltes (metrostation Zuidplein ligt op slechts 10 minuten loopafstand). De fiets is voor bewoners van Carnisse Eiland een belangrijk alternatief voor de auto en de inrichting van het gebied zal daar ook op zijn ingericht.

Uit het bestemmingsplan voor Carnisse Eiland valt op te maken dat er bij aanvraag omgevingsvergunning getoetst zal worden aan de “Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2022”. Voor Carnisse Eiland is een parkeerberekening gemaakt op basis van dit vigerende parkeerbeleid met inachtneming van de salderingsmogelijkheden. Er zullen in totaal ca. 300 parkeerplaatsen gerealiseerd worden. Deze parkeerplaatsen worden allemaal op eigen terrein gerealiseerd.

Uit het bestemmingsplan voor OSBS De Kameleon blijkt dat er op basis van de vigerende beleidsregeling parkeernormen 12 parkeerplaatsen nodig zijn. Ook deze worden op eigen terrein gerealiseerd.

Er komen geen parkeerplaatsen in de openbare ruimte, uitgezonderd een aantal opstelplaatsen voor nood- en hulpdiensten, bevoorradingsverkeer en pakketdiensten. Voor de Kameleon, Humanitas en 2 woonblokken van Woonbron is sprake van vervangende nieuwbouw. Daarbij komt dat sportvereniging Sperwers verhuist naar een locatie buiten het plangebied en dat de parkeerplaatsen hiervan kunnen worden opgeheven binnen het plangebied. Er wordt dus geen toename van de parkeerbehoefte verwacht.

3. Conclusie

De aspecten verkeer en parkeren vormen geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling en zullen niet tot problemen leiden in relatie met de school.