

Opdrachtgever	VOF de Doorbraak
Datum	13 december 2021
Auteur	Joost Verhoeven
Kenmerk	011095.N1.03
Status	Definitief
Pagina	1/10

Kraanbaan Beneden-Leeuwen, verkeer en parkeren

1. Inleiding

Aan de Waalbandijk in Beneden-Leeuwen wordt een bedrijvenstrook getransformeerd naar een woongebied. In het plangebied staat een markant silogebouw De Klef met een bijzondere kraaninstallatie uit 1931 die tot 1982 werd gebruikt voor het laden en lossen van schepen. Dit verklaart de naam van het plan: De Kraanbaan.



Figuur 1: Industrieel erfgoed: Silo/pakhuis De Klef met de Kraanbaan

In de 'Woonvisie, Koers naar 2030, aanpak tot 2020' geeft de gemeente aan dat veranderingen in de bevolkingssamenstelling leiden tot een andere vraag naar woningen. Er is minder behoefte aan woningen voor gezinnen en meer behoefte aan woningen die (ook) geschikt zijn voor ouderen. In het plan Kraanbaan zijn daarom appartementen opgenomen, geschikt voor ouderen. De ontwikkelaar houdt rekening met 70% ouderen voor deze woningen.

In 2020 hebben we een toets uitgevoerd op het toenmalige plan (Kraanbaan Beneden-Leeuwen, Toets verkeer en parkeren, 008395.N1.02 d.d. 7 december 2020). Sindsdien is het programma bijgesteld. Deze notitie is een bijstelling van de eerdere notitie, uitgaande van het nieuwe programma.



Figuur 2: De ligging van het plan Kraanbaan aan de Waalbandijk

In deze notitie brengen we de hoeveelheid verkeer in beeld die samenhangt met de ontwikkeling en gaan we in op de benodigde parkeerruimte. Het bestemmingsplan omvat de fasen 1 t/m 3. Fase 4 is mogelijk een latere solitaire ontwikkeling. In deze analyse beperken we ons daarom tot de fasen 1 t/m 3.

2. Het plangebied

2.1 Voormalige invulling

Het plangebied bestaat uit een strook met bedrijfsgebouwen langs de Waalstreng ten noorden van Beneden-Leeuwen. In het huidige bestemmingsplan zijn de drie westelijke gebouwen benoemd als houthandel, de andere gebouwen als bedrijf van categorie 1 benoemd. Het huidige gebruik van de gebouwen is opslag van goederen (tijdelijke verhuur), er zijn geen milieuvergunningen meer van toepassing. Het parkeren bij de bedrijven werd in beginsel op eigen terrein opgelost.

Tabel 1 geeft een overzicht van de voormalige bestemmingen.

gebouw	omvang	opmerking
Het Werfgebouw	650 m ²	voormalige Scheepswerf, nu houthandel
Loods 1	1.200 m ²	Alphag BV, beëindigd in 2009/2019
Loods 2	1.200 m ²	Alphag BV, beëindigd in 2009/2019
Silo/pakhuis De Klef	850 m ²	CHV/Boerenbond tot 1982, Scheepsloperij tot 1997
Meelfabriek De Waal	600 m ²	meelfabriek, graansilo/opslag

Tabel 1: Bestaande/voormalige invulling Kraanbaan

2.2 Verkeersgeneratie voormalige invulling

Op basis van de omvang en de categorisering hebben we de verkeersgeneratie bepaald op basis van kentallen van het CROW. Voor de ligging gaan we uit van CBS-stedelijkheid 5 (niet stedelijk) en een ligging in de 'rest bebouwde kom', voor de kencijfers hanteren we het gemiddelde van de minimale en maximale.

programma	functie	omvang	kencijfer	voertuigen/etmaal	
				weekdag	werkdag
Werf	bedrijf arbeidsextensief/ bezoekersextensief	650	4,8 100 m ² bvo	31	35
Alphag	bedrijf arbeidsextensief/ bezoekersextensief	2.400	4,8 100 m ² bvo	115	128
De Klef	bedrijf arbeidsextensief/ bezoekersextensief	850	4,8 100 m ² bvo	41	45
De Waal	bedrijf arbeidsextensief/ bezoekersextensief	600	4,8 100 m ² bvo	29	32
Totaal		4.500		216	240

Tabel 2: Verkeersgeneratie samenhangend met de voormalige invulling

Voor bedrijvigheid categorie 1 geeft het CROW een verdeling van het verkeer. In Tabel 3 geven we de hoeveelheid personen- en vrachtauto's voor de gemiddelde weekdag en de gemiddelde werkdag.

	personenauto's	lichte vrachtauto's <7,5 ton GVW	zware vrachtauto's >7,5 ton GVW	totaal
verdeling	81%	8%	11%	100%
weekdag	159	15	22	196
werkdag	194	19	27	240

Tabel 3: Verdeling van het verkeer over de verschillende voertuigcategorieën

De verkeersgeneratie van de voormalige invulling geeft een indicatie van de verkeersbelasting wanneer de bedrijfsbestemming op deze locatie zou worden doorgezet.

3. Het plan Kraanbaan

3.1 Programma

Het gebied wordt omgevormd tot een gemend gebied met appartementen, grondgebonden woningen en horeca. Het bestemmingsplan maakt 66 woningen mogelijk. Deze ruimte wordt nu nog niet volledig benut, het plan omvat 64 woningen. Zowel voor de verkeersgeneratie als voor de parkeerbalans houden we rekening met 66 woningen.

programma	aantal	eenheid	omschrijving/opmerking
appartementen	46	woningen	70% ouderen
woningen De Klef	14	woningen	grondgebonden woningen
'losse' woningen	4	woningen	vrijstaand/ 2 onder 1 kap
horeca	200	m ² bvo	café/bar/cafetaria

Tabel 4: Programma Kraanbaan fasen 1 /m 3

3.2 Verkeersgeneratie

Op basis van het programma en de gemiddelde waarde voor de verkeersgeneratie-kencijfers van het CROW¹ hebben we in beeld gebracht wat de verkeersgeneratie van de functies in het plan zijn. We gaan daarbij uit van de gemiddelde waarde van het kental uitgaande van de CBS-stedelijkheidscode 5 (gemeente West Maas en Waal) en een ligging 'rest bebouwde kom'.

De appartementen zijn gericht op ouderen, er wordt rekening gehouden met 70% ouderen. Er zijn voor deze doelgroep geen specifieke (zorg)voorzieningen voorzien, anders dan het ontbreken van trappen in de individuele woningen (alles gelijkvloers). De kentallen van het CROW maken geen specifiek onderscheid voor deze doelgroep. Dat betekent dat hier de kencijfers gelden voor appartementen: 6 ritten per woning per weekdag-etmaal.²

Voor horeca geeft het CROW geen verkeersgeneratie-cijfers. Hier gaan we er van uit dat elke parkeerplaats gemiddeld twee keer per dag wordt bezet. Uitgaande van 14 parkeerplaatsen (zie §3.3) komt dat op 42 autobewegingen op een gemiddelde dag.

¹ CROW-publicatie 381: 'Toekomstbestendig parkeren', laatst bijgesteld december 2018

² Voor aanleunwoningen of serviceflat (zelfstandige woningen met beperkte zorgvoorziening) geldt een kental van 2,6 ritten per woning per werkdag-etmaal. Bij toenemende leeftijd van de bewoners kan de verkeersgeneratie in de praktijk afnemen.

programma	functie	omvang	Kencijfer		voertuigen/etm.	
					weekdag	werkdag
appartementen	koop, etage, midden	46	6,0	woning	276	306
woningen De Klef	koop, tussen/hoek	14	7,4	woning	104	115
losse woningen	koop, vrijstaand	4	8,2	woning	33	36
Horeca	café/bar/cafetaria	200	n.v.t.	100 m ² bvo	42	47
Totaal					455	504
Verkeersgeneratie 66 woningen		66	6,5	woning	429	476
Totaal bij 66 woningen					471	523

Tabel 5: Verkeersgeneratie op basis van het programma

Het programma bestaande uit 64 woningen en horeca betekent een verkeerstoename van ongeveer 500 auto's per gemiddelde werkdag. Het bestemmingsplan staat toe dat het woning-aantal 66 woningen bedraagt. Als we dat als uitgangspunt nemen dan is de verkeersgeneratie ongeveer 470 ritten per gemiddelde weekdag, 520 per gemiddelde werkdag.

Tijdens de ochtend- en avondspits kan tot 10% van de etmaalintensiteit worden verwacht, wat betekent dat de intensiteit in de avondspits toeneemt met zo'n 50 auto's na de realisatie van het plan.

3.3 Parkeren

In deze notitie gaan we uit van de parkeernormen van de gemeente West Maas en Waal zoals vastgelegd in de Nota Parkeren 2019. De parkeernormen in de nota zijn gebaseerd op de maximumwaarde van de bandbreedte die het CROW aangeeft. In de parkeernormen voor woningen is 0,3 parkeerplaats per woning opgenomen ten behoeve van bezoek. Dit deel van de parkeernorm moet altijd openbaar toegankelijk zijn. De Nota Parkeren 2019 maakt geen onderscheid naar het prijsniveau of omvang van de woningen, ook is er geen specifieke parkeernorm voor appartementen.

Type functie	Parkeernorm		Eenheid
	Centrum	Rest bebouwde kom	
Wonen	1,80	2,30	per woning
Seniorenwoning	1,30	1,50	per woning
Sociale huurwoning (<liberalisatiegrens)	1,50	1,80	per woning
Kamerverhuur, zelfstandig (niet-studenten)	0,60	0,80	per kamer
Kamerverhuur, zelfstandig (studenten)	0,30	0,30	per kamer
Aanleunwoning, serviceflat etc.	1,20	1,30	per woning

Tabel 6: Parkeernormentabel voor woningen inclusief 0,3 parkeerplaats per woning voor bezoek (Nota Parkeren 2019)

Op basis van de parkeernormen hebben we per functie de parkeervraag bepaald. Gezien de verwachte mix aan bewoners rekenen we bij 70% van de appartementen met de norm voor seniorenwoning en 30% met de standaardnorm voor woningen. Voor horeca hebben we het CROW-kencijfer aangehouden. Voor alle functies samen is de parkeervraag 140 parkeerplaatsen.

programma	aantal	parkeernorm	per eenheid	totaal
Appartementen	48			
Senioren	33	1,2	woning	40
Overige	15	2,0	woning	30
Woningen De Klef	14	2,0	woning	28
Losse woningen	4	2,0	woning	8
Bezoek woningen (openbaar)	66	0,3	woning	20
Horeca	200	7,0	100 m ² bvo	14
Totaal				140

Tabel 7: Parkeerbehoefte op basis van de gemeentelijke parkeernormen

Op basis van het huidige programma worden 141 parkeerplaatsen gerealiseerd (de inritten voor de 'losse woningen' hebben we als 1 parkeerplaats gerekend, feitelijk is daar telkens ruimte voor een tweede auto). Daarmee is er voldoende parkeerruimte aanwezig om de parkeervraag op te vangen en voldoet het plan aan de Nota Parkeren 2019.

De parkeerplaatsen voor bezoek en horecabezoek moeten openbaar toegankelijk zijn. De parkeerplaatsen voor bezoek moeten naar rato verdeeld zijn over het plan. In de praktijk parkeren bezoekers van woningen overigens ook deels op de parkeerplaatsen bij de woningen. Bij de horeca zijn 16 parkeerplaatsen aanwezig. Ook op dit aspect voldoet het plan aan de Nota Parkeernormen 2019.

Voor de toepassing van de parkeernormen en het daarmee benodigde parkeerareaal is het feitelijke aantal woningen in het plan uitgangspunt, niet het aantal dat het bestemmingsplan mogelijk maakt. Voor het parkeren maken we daarom geen doorzicht naar de 66 woningen die op basis van het bestemmingsplan mogelijk zijn. Als het woningbouwprogramma wijzigt, moet opnieuw op basis van de feitelijke mix en aantallen van de woningen de parkeerbehoefte worden bepaald.

We hebben bij deze berekening geen rekening gehouden met dubbelgebruik van parkeerplaatsen, deelauto's of toekomstige mobiliteitsontwikkelingen.



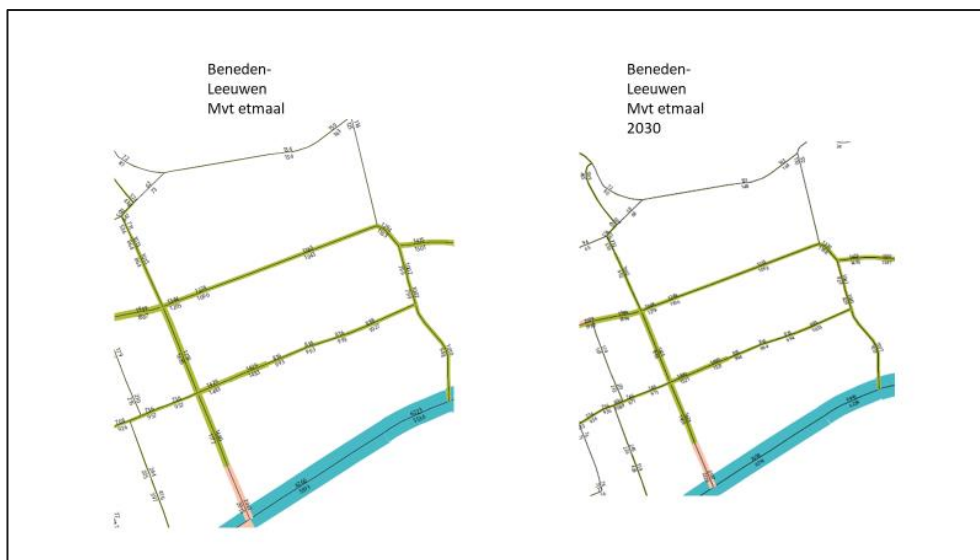
Figuur 3: Nummering parkeerlocaties

Locatie	Aantal parkeerplaatsen	Omschrijving
1	12	stallingsgarage appartementencomplex
2	10	maaiveld
3	26	stallingsgarage appartementencomplex
4	4	maaiveld
5	6	stallingsgarage appartementencomplex
6	8	maaiveld
7	6	stallingsgarage appartementencomplex
8	18	maaiveld
9	32	maaiveld
10	11	maaiveld
11	8	informeel parkeren Waalbandijk voor de woningen
Totaal	141	

Tabel 8: parkeerplaatsen in het plan

4. Effect op de omringende wegen

De hele bebouwde kom van Beneden-Leeuwen is een 30 km/h zone. Ook de wegen rond de Kraanbaan zijn 30 km/h-wegen binnen de bebouwde kom. De gemeente heeft plots uit het verkeersmodel verstrekt. In het verkeersmodel zijn de wegen rondom de Kraanbaan opgenomen. We hebben de intensiteiten uit het verkeersmodel gebruikt om het effect van het plan in beeld te brengen. Figuur 4 is een weergave van het model, in bijlage 1 zijn de verstrekte modelgegevens opgenomen.



Figuur 4 - Uitsneden uit het verkeersmodel voor de huidige situatie en 2030

Het plan levert een verkeersgeneratie van 504 (of 520 op basis van het maximale aantal woningen) auto's per etmaal op een gemiddelde werkdag.

Het verkeer van en naar het plangebied verdeelt zich over de Waalbandijk in twee richtingen. Ongeveer de helft van het verkeer via de Dijkstraat en de andere helft via de Korte Brouwerstraat, afhankelijk van de bestemming binnen het dorp of daarbuiten (richting Druten en Nijmegen of richting de Prins Willem Alexanderbrug en de snelweg). De feitelijke verkeerstoename op de wegvakken is daardoor de helft van de totale toename. Verder is ervan uitgegaan dat 40% van het verkeer is georiënteerd op voorzieningen in Beneden-Leeuwen, voor het grootste deel via de Zandstraat. 60% van het verkeer rijdt direct richting de Van Heemstraweg voor bestemmingen elders. Figuur 5 laat dit zien. Doordat het verkeer zich over meerdere wegen verdeelt is de verkeerstoename op afstand van het plangebied beperkt (op de Zandstraat ongeveer 10%). Ten zuiden van de Zandstraat is de verkeerstoename nauwelijks nog merkbaar.



Figuur 5 – schematische verdeling van het verkeer

In Tabel 9 hebben we de verdeling van het nieuwe verkeer verrekend met de cijfers uit het verkeersmodel.

	huidig	2030	2030+plan
Waalbandijk bij Dijkstraat	150	150	400
Waalbandijk bij Korte Brouwerstraat	320	330	600
Dijkstraat	1.880	1.960	2.200
Beatrixstraat	3.450	3.780	3.950
Korte Brouwerstraat	240	250	500
Brouwerstraat	1.960	2.090	2.250
Zandstraat west	3.840	3.850	4.050
Van Heemstraweg	11.850	13.410	13.700

Tabel 9 - Verkeersintensiteiten op werkdagen (afgerond op veelvouden van 50)

De Waalbandijk zelf is een smalle asfaltweg zonder trottoirs. Snelheidsremmende maatregelen zijn niet aanwezig. Voor een straat waar voetgangers op de rijbaan moeten lopen, zoals op de Waalbandijk, is een intensiteit van tot ongeveer 2.500 auto's per etmaal acceptabel, ervan uitgaande dat de snelheid van het autoverkeer laag is. De intensiteiten blijven na de planontwikkeling ruim onder deze grens.

Voor de andere straten geldt dat de verkeerstoename niet leidt tot een wezenlijk ander verkeersbeeld. Maatregelen om het extra verkeer te verwerken zijn niet nodig.

Bijlage 1: plots verkeersmodel

