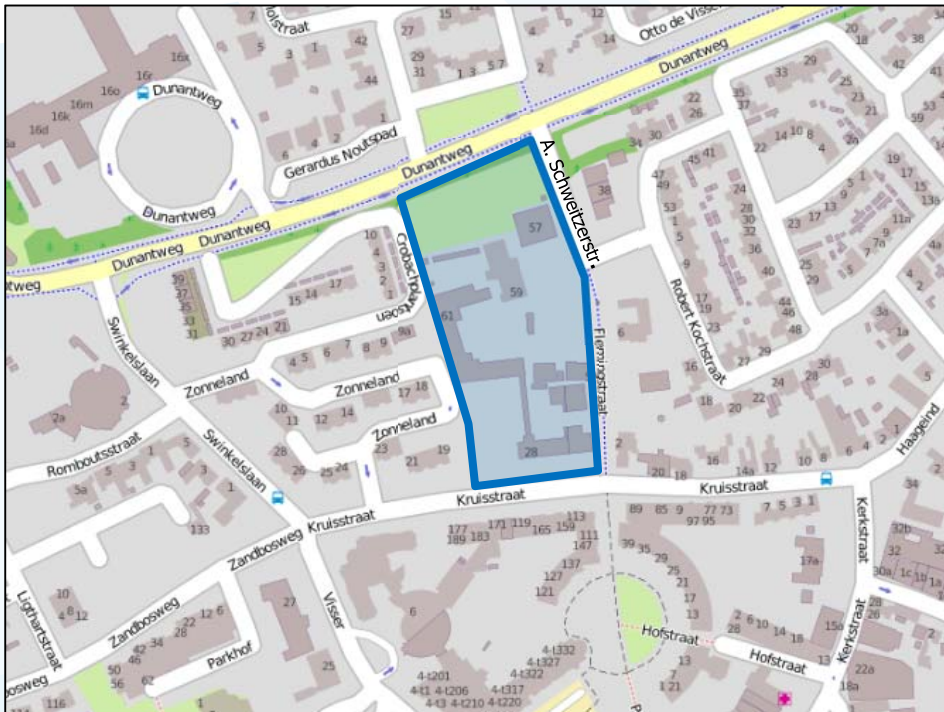


## Ruimtelijke ontwikkelingen Kruisstraat Deurne

### Aanleiding

In opdracht van BRO heeft Megaborn de verkeersaantrekkende werking van de beoogde ontwikkelingen aan de Kruisstraat te Deurne onderzocht (zie ook figuur 1). In deze memo wordt ingegaan op:

- Huidige verkeerssituatie rondom het plangebied;
- Verkeersgeneratie/verkeerstoename als gevolg van de ruimtelijke ontwikkelingen;
- Kwalitatieve verkeerskundige beoordeling van de straten rondom het plangebied.



Figuur 1: Plangebied (blauw gearceerd) met omliggende wegenstructuur

### Huidig verkeerssituatie

De huidige verkeerssituatie is in beeld gebracht op basis van verkeerstellingen en aan de hand van een schouw.

#### Verkeerstellingen

Door de gemeente zijn in de tweede week van december 2016 op de Kruisstraat en de Dunantweg mechanische verkeerstellingen uitgevoerd. De samengevatte resultaten hiervan:

- Kruisstraat: ca. 2.600 motorvoertuigen per werkdag, waarvan ca. 120 vrachtauto's;
- Dunantweg: ca. 4.000 motorvoertuigen per werkdag, waarvan ca. 180 vrachtauto's.

### *Schouw*

Om een compleet beeld te krijgen van het huidige verkeersbeeld heeft er een schouw plaatsgevonden tussen 8:00 en 9:00 uur op dinsdag 29 november 2016. Gedurende de schouw zijn er op een aantal wegen waar geen intensiteiten van bekend zijn kort de intensiteiten van het verkeer bijgehouden om een indicatie te krijgen van de omvang van het gemotoriseerd verkeer. De volgende aantallen zijn geteld nabij de bouwlocatie:

- Flemingstraat: 5 motorvoertuigen in 15 minuten;
- Op het Zonneland, Crobachplantsoen en Albert Schweitzerstraat was nauwelijks verkeer aanwezig.

Over het algemeen was het die ochtend rustig met langzaam verkeer op de wegen rondom het te ontwikkelen terrein. Naast enkele fietsers (schoolgaande jeugd) zijn diverse voetgangers waargenomen die gebruik maken van het huidige hondenuitlaatterrein.

## **Verkeersgeneratie**

### *Toekomstige situatie*

Voor het bepalen van de verkeersgeneratie van het te ontwikkelen terrein zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Stedelijkheidsgraad 4 / weinig stedelijk (bron: CBS Statline);
- Type woonmilieu is 'centrum-dorps';
- De ruimtelijke ontwikkeling bestaat uit het realiseren van één van de volgende opties:
  - A. 85 appartementen. De bijbehorende verkeersgeneratie is 6,3 motorvoertuigbewegingen per etmaal (bron: CROW-publicatie 317, Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie). Dit resulteert in een totale verkeersgeneratie voor het te ontwikkelen terrein van 85 appartementen x 6,3 motorvoertuigbewegingen = 536 motorvoertuigbewegingen per etmaal;
  - B. 75 appartementen en 500 m<sup>2</sup> maatschappelijke functies. Aangezien nog niet bekend is welke maatschappelijke functies worden gerealiseerd wordt uitgegaan van een 'worst-case'-scenario, zijnde een gezondheidscentrum met 5 behandelkamers en één apotheek. Dit resulteert in een totale verkeersgeneratie van 75 appartementen x 6,3 motorvoertuigbewegingen per etmaal + 5 behandelkamers x 25 motorvoertuigbewegingen per etmaal + 1 apotheek x 125 motorvoertuigbewegingen per etmaal = 723 motorvoertuigbewegingen per etmaal;

Dit betekent dat indien gekozen wordt voor optie B er een verschil is van 187 voertuigbewegingen in de verkeersgeneratie.

### *Oorspronkelijke situatie*

Om de verkeerstoename van de beoogde ontwikkeling te kunnen bepalen, is het van belang om ook de verkeersgeneratie van de oude (oorspronkelijke) situatie te bepalen. In het plangebied waren de afgelopen jaren diverse andere functies aanwezig. Voor deze berekening wordt uitgegaan van een situatie waarbij er sprake was van een middelbare school. De volgende uitgangspunten zijn gehanteerd:

- Type omgeving: 'schil centrum';
- Totale oppervlakte middelbare school (lokalen, aula, gymzalen, magazijn): 10.718 m<sup>2</sup>;
- De norm is echter gebaseerd op aantal leerlingen. Uitgangspunt is 10,5 m<sup>2</sup> BVO per leerling in het praktijkonderwijs en een vaste voet van 890 m<sup>2</sup> per school (bron: Uitvoeringsbesluit voorzieningen in de huisvesting PO/VO). Dit resulteert in ca. 1.000 leerlingen;
- Bijbehorende verkeersgeneratie is 15,2 motorvoertuigbewegingen per etmaal per 100 leerlingen.

Dit resulteert in een totale verkeersgeneratie in de oude situatie van 1000 leerlingen x 0,152 motorvoertuigbewegingen per etmaal = 152 motorvoertuigen per etmaal.

#### Conclusie:

De geplande ontwikkeling zal leiden tot een toename van maximaal (723 – 152 =) ca. 571 motorvoertuigen per etmaal ten opzichte van de oorspronkelijke situatie.

#### **Kwalitatieve beoordeling wegen rondom de beoogde ontwikkeling**

Op basis van het meest recente inrichtingsontwerp (voorkeursmodel) worden in totaal 108 parkeerplaatsen gerealiseerd. Alle parkeerplaatsen worden ontsloten via de Albert Schweitzerstraat en Flemingstraat.

##### *Albert Schweitzerstraat*

De Albert Schweitzerstraat ontsluit de noordoostzijde van het te ontwikkelen terrein. Deze straat sluit via een uitritconstructie aan op de Dunantweg (50 km/uur). Ca. 80% van het verkeer van/naar de beoogde ontwikkeling (= ca. 579 mvt/weekdag) zal gebruik maken van de Albert Schweitzerstraat. De verwachting is dat deze straat dit verkeer goed kan verwerken.

##### *Flemingstraat*

De Flemingstraat ontsluit de zuidoostzijde van het te ontwikkelen terrein. Deze doodlopende straat sluit via een gelijkwaardige kruising aan op de Kruisstraat (30 km/uur). Ca. 20% van het verkeer vanuit/naar de beoogde ontwikkeling (= ca. 145 mvt/weekdag) zal gebruik maken van de Flemingstraat. De verwachting is dat deze straat dit verkeer goed kan verwerken.

Het verkeer op de Kruisstraat kan via het Haageind of via de Swinkelslaan de dichtstbijzijnde gebiedsontsluitingsweg (50 km/uur) bereiken. Beide wegen kunnen naar verwachting het verkeer van/naar het plangebied goed verwerken. Het dwarsprofiel van beide wegen biedt voldoende ruimte. Het gemotoriseerd verkeer kan elkaar passeren met gepaste snelheid (30 km/uur) en er zijn aan beide zijden trottoirs aanwezig.

##### *Crobachplantsoen*

Het Crobachplantsoen is gelegen aan de westzijde van het te ontwikkelen terrein. Ook deze straat is doodlopend en kan uitsluitend worden bereikt via het Zonneland. Er zal geen verkeer vanuit/naar de beoogde ontwikkeling gebruik maken van het Crobachplantsoen.

#### **Conclusie**

Geconcludeerd kan worden dat de huidige infrastructuur het (extra) verkeer van/naar de beoogde ontwikkeling goed kan verwerken.