

Het voornemen bestaat om de locatie Mierloseweg 34 – 46 in Helmond te herontwikkelen. In de huidige situatie zijn op het terrein meerdere functies gevestigd. In deze memo worden de verkeerskundige aspecten beschreven van een transformatie van dit terrein naar appartementen. De locatie ligt in een gemengd gebied waarin zowel wonen als werken plaats vindt.

De herontwikkeling van de bestaande bedrijfssituatie naar de realisatie bebouwing met 32 appartementen zal zorgen voor een verandering in de verkeersstromen en de parkeersituatie. In deze notitie wordt allereerst ingegaan op de effecten van de wijziging van het aantal verkeersbewegingen op de omgeving. Vervolgens wordt ingegaan op de vraag in hoeverre wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid.

Verkeersgeneratie

De nieuwe functies zorgen voor extra verkeersbewegingen. Op basis van de CROW kengetallen¹ is de verkeersgeneratie van de huidige (planologische) en toekomstige functies in beeld gebracht. De uitgangspunten en de berekening zijn opgenomen in de bijlage. De rekenformules van het CROW gaan uit van een minimum en maximum en hebben een behoorlijke bandbreedte. Voor de berekening van de verkeersgeneratie is uitgegaan van gemiddelde CROW normen. Dit geeft het meest realistische scenario.

Uit de berekeningen blijkt dat de herontwikkeling van het plangebied 173,4 motorvoertuigbewegingen per etmaal genereert. Aan de bestaande gemengde functies zoals deze op basis van het vigerende bestemmingsplan is toegestaan (zoals wonen, kantoren, detailhandel en werkplaats) zijn 119 motorvoertuigbewegingen toe te kennen. Deze worden in mindering gebracht op de totale verkeersproductie. De (planologische) toename in verkeersbewegingen (lichte motorvoertuigen) bedraagt dan 54,4 mvt/etmaal.

Aangezien een aantal panden al jaren niet in meer in gebruik zijn, zal de daadwerkelijke toename van verkeersbewegingen hoger zijn dan de planologische toename. Ondanks dat bestemmingsplantechnisch slechts de planologische toename berekend hoeft te worden, is hier verder gerekend met de verkeersgeneratie van de nieuwe functies (173,4 mvt/etmaal).

Effecten op de omgeving

De wegen rond het plangebied hebben een erftoegangsfunctie met grotendeels een inrichting en maximumsnelheid van 30 km/u. De verkeersveiligheid is hiermee goed gewaarborgd. Immers, de snelheid is laag, waardoor de kans op een aanrijding klein is. Mocht er onverhoopt toch een aanrijding plaatsvinden, dan is vanwege de lage snelheid de kans op letsel minimaal. Er worden dan ook als gevolg van de beoogde ontwikkeling geen problemen verwacht in de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid.

De herontwikkeling genereert 173,4 mvt/etmaal (motorvoertuigen / etmaal). Dit komt neer op afgerond 87 vertrekkende en 87 aankomende mvt/etmaal. Het plangebied ligt ten westen van het centrum en ten oosten van de agglomeratie Eindhoven. Het aankomende en vertrekkende verkeer zal zich gelijkmatig verdelen in oostelijke richting (Eikendreef / Kasteel-Traverse N270) en westelijke richting (Europaweg N270). De toename van 87 motorvoertuigen per etmaal per richting is relatief verwaarloosbaar in een etmaal. Uitgaande van een spitspercentage van 10%, gaat het om afgerond 22 motorvoertuigen / uur in het drukste (spits)uur. Dit komt neer op circa één motorvoertuig / 2,7 minuut. Deze frequentie vindt alleen plaats in het drukste (spits)uur. Buiten de spits zakt het aantal voertuigen tot enkele motorvoertuigen / uur. De relatief beperkte toename is goed op te vangen en vormt geen probleem voor de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid. Deze toename past binnen de dynamiek van een stad als Helmond. De omliggende infrastructuur is voldoende robuust om deze lichte toename op te vangen en past binnen de geprognosticeerde verkeersgroei.

Er worden dan ook als gevolg van de beoogde ontwikkeling geen problemen verwacht in de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid. Wel dient voorafgaand aan de procedure 'Omgevingsvergunning' extra aandacht gegeven te worden aan de vormgeving van de inrit. Met name de herstructurering van de langspaarkeerplaatsen van de Mierloseweg en de inrichting van de planlocatie (zichtbelemmerende elementen zoals groen, hagen en bomen) verdient een zorgvuldig ontwerpproces (dit reikt verder dan het detailniveau van dit bestemmingsplan).

¹ CROW publicatie 381, Toekomstbestendig parkeren'

Parkeren

Huidige situatie

In de huidige situatie zijn op de planlocatie gemengde functies toegestaan (zoals wonen, kantoren, detailhandel en werkplaats). Deze functies genereren ook een parkeerbehoefte. De huidige parkeerbehoefte bedraagt 20 parkeerplaatsen. Dit is op basis van 6 woningen, 184 m² detailhandel, 50m² kantoor en 800 m² bvo loods / opslag (arbeidsextensief / bezoekersextensief). In de huidige situatie is op de planlocatie slechts plaats voor 10 motorvoertuigen. In de huidige situatie is er dus een planologisch tekort van 10 parkeerplaatsen (op eigen terrein). Deze parkeerbehoefte wordt opgevangen door de aanwezigheid van openbare parkeerplaatsen van de Mierloseweg.

Nieuwe situatie

Om de nieuwe parkeerbehoefte te berekenen is gebruik gemaakt van de parkeernormen van de gemeente Helmond. De gemeente heeft haar parkeerbeleid vastgelegd in de 'Beleidsregel Parkeernormen Helmond', d.d. 10 februari 2017. Hierin staat beschreven dat de parkeernorm voor een koopwoning (middenklasse) in de schil van het centrum, 1,6 p.p. bedraagt, waarvan het aandeel voor bezoekers 0,3 p.p./woning bedraagt. De parkeernorm zonder bezoeker komt dus neer op 1,3 p.p./woning (1,6 – 0,3 p.p./woning).

Uit de parkeerberekening blijkt dat voor de toekomstige ontwikkeling in totaal 44,2 parkeerplaatsen nodig zijn voor bewoners (34 appartementen * 1,3 p.p./woning). Voor de bezoekers van de woningen zijn 10,2 parkeerplaatsen nodig. De totale nieuwe parkeerbehoefte bedraagt afgerond 56 parkeerplaatsen. In de nieuwe situatie zullen 56 parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd worden. De gehele parkeerbehoefte kan dus op eigen terrein verwerkt worden. Om de kwaliteit in de Mierloseweg te verbeteren worden wel twee extra parkeerplaatsen in openbaar gebied gerealiseerd.

De gemeente Helmond heeft in haar parkeerbeleid ook een tabel opgenomen met aanwezigheidspercentages per functie. De aanwezigheidspercentages van de nieuwe appartementen laten vooral zien dat de parkeerbehoefte overdag van bewoners slechts 50% bedraagt. Dat wil zeggen dat overdag slechts behoefte is aan 22,1 parkeerplaatsen voor bewoners en 5,1 parkeerplaatsen voor bezoekers. Deze kunnen allen op dat tijdstip op eigen terrein opgevangen worden.

Mocht in de toekomst blijken dat in de directe omgeving van de locatie parkeerregulering wordt ingesteld, dan is het terrein aan te duiden als privé parkeerterrein.

Resumé

De nieuwe functie genereert 173,4 mvt/etmaal. Ten opzichte van het huidige bestemmingsplan is dat een toename van 54,4 verkeersbewegingen (lichte motorvoertuigen). Het toevoegen van deze nieuwe functies leidt niet tot negatieve gevolgen voor de omgeving. De te realiseren 56 parkeerplaatsen op eigen terrein en de forse afname van de parkeerdruk op het openbare gebied zorgen voor meer restcapaciteit voor de bestaande functies in het gebied.

BIJLAGE

Verkeersgeneratie

Huidige planologische situatie			Norm	Resultaat
Huidige situatie	Aantal	bvo in m2	mvt/eenheid	mvt
Woningen	6		5,1	31
Detailhandel		184	32,2	59
Werkplaats		800	3	24
Kantoor		50	10	5
		1.034		119

Verkeersgeneratie

Nieuwe situatie		Norm	Resultaat
	Aantal	mvt/woning	mvt
Woningen	34	5,1	173,4

Parkeerbehoefte

Huidige planologische situatie

Huidige situatie	Aantal	bvo in m2	parkeernorm	Parkeerbehoefte
Woningen	6		1,4	8
Detailhandel		184	3,25	6
Loods / opslag		800	0,6	5
Kantoor met baliefunctie		50	2,25	1
		1.034		20

Parkeerbehoefte

Nieuwe situatie

	Aantal wonin- gen	parkeernorm	Parkeerbehoefte	Afgerond
Bewoners	34	1,3	44,2	45
Bezoekers	34	0,3	10,2	11
		1,6	54,4	56

aanwezigheids- percentage	bruto parkeerbehoefte	werkdag			koop avond	werkdag nacht	zaterdag		zondag middag
		ochtend	middag	avond			middag	avond	
Bewoners	44,2	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
Bezoekers	10,2	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%