

Verkeersonderzoek Paterserf Oosterhout Oosterhout

Opdrachtgever

Ontwikkelmaatschappij Oosterhout B.V.

Titel rapport

Verkeersonderzoek Paterserf Oosterhout

Kenmerk

012796.20220818.R1.05

Datum publicatie

1 mei 2023

© Copyright Goudappel BV 1 mei 2023

Inhoudsopgave

1. Inleiding	1
1.1 Aanleiding	1
1.2 Woningbouwprogramma	1
1.3 leeswijzer	1
2. Parkeerbehoefte conform gemeentelijk beleid	2
2.1 Aanpak en uitgangspunten	2
2.2 Resultaat parkeerbehoefte	2
3. Fietsparkeren	4
4. Verkeersgeneratie	6
4.1 Aanpak en uitgangspunten	6
4.2 Resultaat verkeersgeneratie	7
5. Conclusie	9

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Ontwikkelmaatschappij Oosterhout is betrokken bij een beoogde ontwikkeling van sociale huurappartementen en vrije sectorappartementen in Oosterhout. De doelgroep van de woningen zijn een-tot-tweepersoonshuishoudens met voornamelijk senioren. Goudappel B.V. is gevraagd om voor deze ontwikkeling een onderzoek uit te voeren naar de parkeerbehoefte voor auto en fiets, met aanvullend een onderzoek naar de verkeersgeneratie van het plan. In deze rapportage zijn de gehanteerde aanpak, uitgangspunten en conclusies van het onderzoek toegelicht.

1.2 Woningbouwprogramma

De ontwikkeling Paterserf bestaat uit 67 woningen van verschillende woningtypen in het sociale huur- en koopsegment. Ten behoeve van het totale project worden 87 parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd. De verdeling van het woningbouwprogramma staat in tabel 1.1 weergegeven.

woningtype	omvang
sociale huur	27 woningen
koop vrije sector	40 woningen
totaal	67 woningen

Tabel 1.1: Woningbouwprogramma Paterserf

1.3 leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt de parkeerbehoefte conform het gemeentelijke beleid afgezet tegen het beschikbare parkeeraanbod. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 de fietsparkeerbehoefte bepaald conform gemeentelijk beleid en een maatwerkbenadering. In hoofdstuk 4 wordt de extra verkeersgeneratie die ontstaat als gevolg van het plan in motorvoertuigbewegingen inzichtelijk gemaakt. Tot slot vormt hoofdstuk 5 de conclusie van dit onderzoek.

2. Parkeerbehoefte conform gemeentelijk beleid

2.1 Aanpak en uitgangspunten

Voor de woningbouwontwikkeling in Oosterhout wordt de parkeerbehoefte berekend op basis van de gemeentelijke parkeernormering van de gemeente Oosterhout (Nota parkeernormen Oosterhout 2022). De parkeerbehoefte wordt berekend door het aantal woningen te vermenigvuldigen met de bijbehorende parkeernorm (het aantal benodigde parkeerplaatsen per woning).

Het parkeerbeleid van Oosterhout maakt onderscheid tussen twee zones: locaties gelegen in het centrum van Oosterhout en locaties 'overig'. De beoogde ontwikkellocatie is buiten het centrum gelegen en valt zodoende binnen het gebied 'overig'. Het parkeerbeleid geeft aan dat de gegeven parkeernorm inclusief een bezoekersaandeel van 0,2 parkeerplaatsen per woning is. De gehanteerde parkeernormen zijn weergegeven in tabel 2.1.

woningtype	woningtype in beleid	parkeernorm		
		totaal	aandeel bewoners	aandeel bezoek
sociale huurappartementen	appartementen sociale huur	1,0	0,8	0,2
koopappartement vrije sector	appartementen koop/huur duur	1,5	1,3	0,2

Tabel 2.1: Gehanteerde parkeernormen conform gemeentelijk beleid

2.2 Resultaat parkeerbehoefte

In tabel 2.2 is de parkeerbehoefte conform gemeentelijk beleid van deze ontwikkeling afgezet tegen het beoogde parkeeraanbod.

doelgroep	woningtype	aantal	norm	parkeerbehoefte
bewoners	sociale huurappartementen	27	0,8	21,6
	vrije sector koop	40	1,3	52,0
bezoekers	alle woningen	67	0,2	13,4
totale parkeerbehoefte				87
parkeeraanbod				87
tekort				0

Tabel 2.2: Parkeerbilans conform gemeentelijk beleid

Uit de tabel blijkt dat de parkeerbehoefte van deze ontwikkeling conform gemeentelijk beleid 87 parkeerplaatsen bedraagt.

Het bezoekersdeel bedraagt afgerond 13 parkeerplaatsen en deze dienen openbaar toegankelijk te zijn. Met een beoogd parkeeraanbod van 87 parkeerplaatsen is er op basis van het gemeentelijke beleid voldoende parkeergelegenheid aanwezig.

3. Fietsparkeren

De gemeente Oosterhout heeft in haar Nota Parkeernormen 2022 ook fietsparkeernormen opgenomen voor verschillende functies. De fietsparkeerbehoefte wordt net als bij auto's berekend door de omvang van een functie te vermenigvuldigen met de bijbehorende fietsparkeernorm. De gehanteerde fietsparkeernormen conform gemeentelijk beleid zijn weergegeven in tabel 3.1.

woningtype	woningtype in beleid	fietsparkeernorm
sociale huurappartementen	appartementen sociale huur	3,0 per woning
koopappartement vrije sector	appartementen koop/huur duur	5,0 per woning

Tabel 3.1: Gehanteerde fietsparkeernormen conform gemeentelijk beleid

In tabel 3.2 is de fietsparkeerbehoefte voor de ontwikkeling Paterserf weergegeven op basis van het gemeentelijke beleid. Hieruit blijkt dat voor de totale ontwikkeling in totaal 281 fietsparkeerplaatsen benodigd zijn.

woningtype	aantal	norm	parkeerbehoefte
sociale huurappartementen	27	3,0	81
vrije sector koop	40	5,0	200
totale parkeerbehoefte			281

Tabel 3.2: Fietsparkeerbehoefte conform gemeentelijk beleid

Fietsparkeeroplossing sociale huurwoningen

Voor alle 27 sociale huurwoningen zijn 27 buitenbergingen beoogd, conform de eisen uit het Bouwbesluit. Dat wil zeggen dat deze een oppervlakte moeten hebben van 5 m² (in het plan zijn deze 5,5 tot 6 m² groot). Dit is voldoende om minstens 3 fietsen te kunnen stallen waarmee sprake is van voldoende fietsparkeergelegenheid voor de sociale huurwoningen.

Fietsparkeeroplossing vrije sectorwoningen

Voor de 40 vrije sectorwoningen bestaat de fietsparkeeroplossing uit twee delen. Iedere woning beschikt aangrenzend aan de woning een berging van 8 tot 12 m² wat ruim voldoende is om de fietsparkeerbehoefte per woning op te lossen. Echter worden deze inpandige (soms op verdieping gelegen) bergingen ook voor andere doeleinden gebruikt zoals het stallen van een scootmobiel.

Anderzijds zijn er 80 fietsparkeerplaatsen op maaiveld beoogd voor deze woningen. Dat betekent dat iedere woning minstens 2 fietsparkeerplaatsen op maaiveld tot de beschikking heeft. Bij een fietsparkeerbehoefte van 200 fietsparkeerplaatsen resteert er zodoende een behoefte aan 120 fietsparkeerplaatsen (naar verwachting vooral fietsen voor recreatief gebruik die niet dagelijks gebruikt worden). Deze kunnen verder in de bergingen worden

opgelost waarmee zodoende sprake is van een passende fietsparkeeroplossing voor de vrije sectorwoningen.

4. Verkeersgeneratie

4.1 Aanpak en uitgangspunten

Bewoners en bezoekers van de te realiseren functies genereren een bepaalde hoeveelheid verkeer als gevolg van de verplaatsingen die ze maken. Bewoners gaan naar het werk, doen boodschappen en krijgen familie en vrienden op bezoek. Ook is er sprake van bezorgend en verzorgend verkeer (vuilnisauto's, bezorging van boodschappen etc.). Deze verplaatsingen worden (deels) per auto gemaakt. Met behulp van CROW¹-kencijfers uit publicatie 381: 'Toekomstbestendig parkeren' is de verkeersgeneratie van de te ontwikkelen woningen in kaart gebracht. De verkeersgeneratie bestaat uit een optelling van de verkeersproductie (vertrekkend verkeer) en -attractie (aankomend verkeer).

Binnen de CROW-kencijfers wordt onderscheid gemaakt naar stedelijkheidsgraad² en de ligging van de ontwikkellocatie ten opzichte van het centrum. De gemeente Oosterhout heeft een stedelijkheidsgraad van 'sterk stedelijk'. Verder is de ontwikkellocatie in Oosterhout gelegen in de rest bebouwde kom. Binnen deze classificatie is een bandbreedte beschikbaar. Voor de verkeersgeneratie is uitgegaan van de gemiddelde kencijfers binnen de bandbreedte. De verkeersgeneratiekencijfers van de te realiseren functies zijn in tabel 4.1 opgenomen.

woningtype	woningtype in CROW	verkeersgeneratiecijfer weekdag
sociale huurappartementen	huur, appartement, midden / goedkoop (incl. sociale huur)	3,6 motorvoertuigbewegingen per woning
appartementen vrije sector	koop, appartement, duur	7,1 motorvoertuigbewegingen per woning

Tabel 4.1: Verkeersgeneratiekencijfers weekdag conform CROW-publicatie 381: 'Toekomstbestendig parkeren'

De kencijfers uit de tabel geven de verkeersgeneratie per betreffende functie weer voor een weekdag. Dit is een gemiddelde dag in de hele week (maandag t/m zondag). Echter ligt het aantal verplaatsingen op een werkdag doorgaans hoger. Om te beoordelen of de toekomstige verkeersafwikkeling voldoende is, is inzicht nodig in de verkeersgeneratie op een reguliere werkdag.

CROW hanteert hiervoor omrekenfactoren om de verkeersgeneratie om te kunnen rekenen van een weekdag naar een werkdag. Voor woningen bedraagt deze 1,11. Met de verkeersgeneratie op een werkdag kan vervolgens ook berekend worden hoeveel verkeer er op de maatgevende momenten, in het ochtendspitsuur en avondspitsuur, wordt verwerkt.

¹ CROW is een landelijke kennisorganisatie op het gebied van infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer en werk en veiligheid.

² Omgevingsadressendichtheid per km².

Deze zijn met name voor kruispuntanalyses van belang, maar voor de volledigheid ook hier inzichtelijk gemaakt.

Hierbij is de vuistregel conform CROW-richtlijnen als volgt:

- 9% van de verkeersgeneratie op een werkdag wordt verwerkt in het drukste ochtendspitsuur;
- 9% van de verkeersgeneratie op een werkdag wordt verwerkt in het drukste avondspitsuur.

4.2 Resultaat verkeersgeneratie

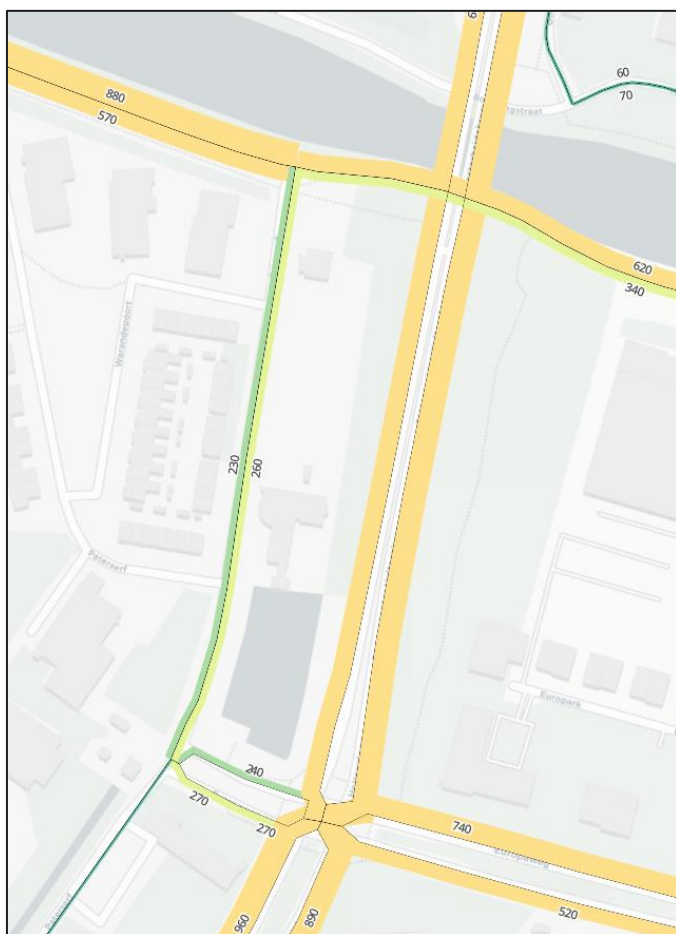
In tabel 4.2 is voor de verschillende woningtypen de verkeersgeneratie inzichtelijk gemaakt op een weekdag, werkdag en per ochtend- en avondspitsuur inclusief vertrekkend en arriverend verkeer.

woningtype	verkeersgeneratie					
	weekdag	werkdag	ochtendspits vertrekkend	ochtendspits aankomend	avondspits vertrekkend	avondspits aankomend
sociale huur	97,2	107,9	8,8	0,9	1,5	8,3
vrije sector	284,0	315,2	25,8	2,6	4,3	24,1
totaal	381	423	35	3	6	32

Tabel 4.2: Toekomstige verkeersgeneratie Paterserf

Uit de tabel blijkt dat de totale verkeersgeneratie op een weekdag circa 381 motorvoertuigbewegingen per etmaal bedraagt. Op een werkdag ligt dit aantal hoger op circa 423 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Tijdens het drukste spitsuur (ochtend- en avondspits) worden er in totaal 38 extra motorvoertuigbewegingen verwacht (aankomst + vertrek). Anders gezegd betekent dit dat tijdens de twee drukste spitsuren van de dag de extra verkeersgeneratie grofweg elke twee minuten één auto oplevert. Gezien deze minimale toename is de verwachting dat hiermee geen problemen ontstaan voor de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid.

Het verkeer zal zich in de praktijk verdelen over meerdere wegvakken zoals de Europaweg en het Wilhelminakanaal-Zuid. Daardoor is de toename van circa 38 motorvoertuigbewegingen in het drukste spitsuur niet op één wegvak te verwachten. De voorspelde intensiteiten in 2030 uit het verkeersmodel (BBMA West-Brabant) voor de omliggende wegen in de avondspits zijn weergegeven in figuur 4.1. Hieruit blijkt dat het aandeel van 38 motorvoertuigbewegingen in het drukste uur relatief klein is (als deze toename zich al op één wegvak voordoet). Dit is weergegeven in tabel 4.3.



Figuur 4.1: Uitsnede verkeersmodel rondom Patersef in het jaar 2030 tijdens de avondspits

wegvak	intensiteit 2030	intensiteit 2030 inclusief plan Patersef	relatieve toename
Europaweg (voor kruispunt Burg. Holtroplaan)	510	548	+6,7%
Europaweg (na kruispunt Burg. Holtroplaan)	1.260	1.298	+2,6%
Wilhelminakanaal-Zuid (richting Warande)	1.450	1.488	+2,3%
Wilhelminakanaal-Zuid (richting A27)	960	998	+3,5%

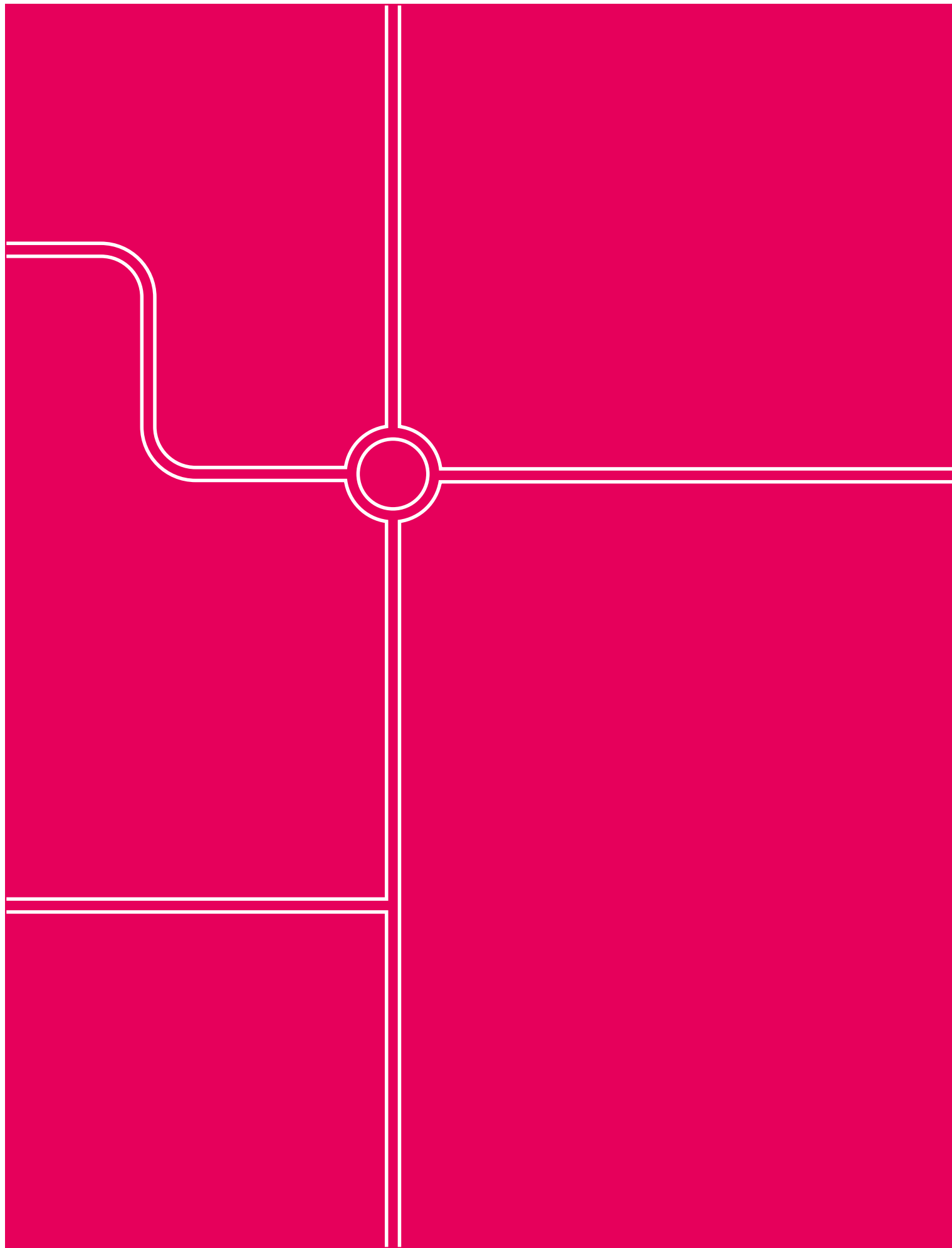
Tabel 4.3: Toekomstige intensiteiten in 2030 na toevoeging plan

Uit de tabel blijkt dat de relatieve toename overal beperkt is. Hierbij is ervan uitgegaan dat de toename van 38 motorvoertuigbewegingen in het drukste uur zich op alle wegvakken voordoet, wat in de praktijk niet het geval is. Naar verwachting leidt de beperkte toename van verkeer niet tot nieuwe knelpunten voor de verkeersafwikkeling.

5. Conclusie

Goudappel is gevraagd om een parkeeronderbouwing met een verkeersverkenning uit te voeren ten behoeve van de ontwikkeling aan het Paterserf in Oosterhout. Uit dit onderzoek zijn de volgende conclusies getrokken:

- De parkeerbehoefte conform het gemeentelijke beleid bedraagt 87 parkeerplaatsen. Met een beoogd parkeeraanbod van 87 parkeerplaatsen is er zodoende sprake van een sluitende parkeerbalans.
- Conform beleid zijn in totaal 281 fietsparkeerplaatsen benodigd. Deze worden grotendeels opgelost in interne bergingen en een gezamenlijke fietsenstalling met 80 fietsparkeerplaatsen. Zodoende is sprake van een passende fietsparkeeroplossing.
- De verkeersgeneratie van de ontwikkeling bedraagt circa 423 motorvoertuigbewegingen per werkdagemaal. Tijdens de drukste spitsuren (ochtend- en avondspits) bedraagt de verkeersgeneratie circa 38 motorvoertuigbewegingen. In het drukste spitsuur komt dat neer op circa één extra verkeersbeweging per twee minuten.
- Vanwege de geringe verkeerstoename worden er geen problemen verwacht voor de verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid.



Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden en via onze partners in het buitenland

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Nederland

Postbus 161
7400 AD Deventer
Nederland

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32