

BESTEMMINGSPLAN

Mettegeupel - Oost - Oss - 2016

Bijlage 8a: Memo Verkeer en parkeren



Aan	Addo van Doornen / Ellen Neelen / Nicole van Zuijlen / Angeliek Willems
Betreft	Ontwikkeling Mettegeupel-Oost
Van	Bas Rovers
Datum	13 september 2016

Onderzoeksvraag

Wat is de verkeersgenererende werking van de ontwikkelingen aan de Mettegeupel-Oost en is de te verwachten nieuwe totale intensiteit op de omliggende wegen acceptabel ten aanzien van de categorisering van deze wegen? Wat is de parkeerbalans binnen het plangebied ten gevolge van de realisatie van de functionaliteiten?

Onderzoeksaanpak

Om een goed antwoord op de onderzoeksvraag te kunnen geven dient een aantal zaken te worden bekeken:

- Op welke wegen ontsluiten de ontwikkelingen in de Mettegeupel-Oost;
- Wat is de categorisering van deze wegen;
- Wat zijn de toekomstige intensiteiten op deze wegen;
- Wat is de verkeersgenererende werking van de ontwikkelingen aan de Mettegeupel-Oost;
- Hoe wordt het extra verkeer op de ontsluitende wegen afgewikkeld;
- Wordt met het extra verkeer de bij de categorisering horende intensiteiten overschreden;
- In het geval van een overschrijding is deze dan acceptabel;
- Wat is de (nieuwe) parkeerbehoefte;
- Wat is de (nieuwe) parkeercapaciteit;
- Wat is de (nieuwe) parkeerbalans.

In het onderzoek wordt geen rekening gehouden met het mogelijk verdwijnen van bestaande functies binnen het plangebied, het verdwijnen van functies die ontsluiten op de betreffende wegenstructuur en het opvangen van eventuele parkeerdruk vanuit de directe omgeving.

Gereedschap

Om de onderzoeksvraag te kunnen beantwoorden wordt gebruik gemaakt van een aantal gereedschappen. De plansituatie geeft inzicht in de ontsluitingen en het aantal functies met geplande parkeercapaciteit, het mobiliteitsplan deelplan wegen geeft inzicht in de categorisering van de betreffende wegen, het verkeersmodel gemeente Oss geeft de initiële intensiteiten van de betreffende wegen en CROW-publicatie 317 geeft inzicht in de te verwachten verkeersgenererende werking van de ontwikkeling. De Nota Parkeernormen Oss (A) geeft parkeernormen voor de

betreffende functies binnen het plangebied en de Oss Parkeernormen Nota (2006) geeft compensatiekengetallen voor het parkeren op eigen terrein.

Ontsluitingen, categorisering en intensiteiten

Het volgende overzicht geeft inzicht in de ontsluitingen, categorisering en intensiteiten.

Wegvak	Categorisering	Intensiteit categorisering
Rusheuvelstraat	ETW type 1, 30 km/uur	$4.000 < i < 6.000$
Verlengde Almstein	ETW type 2, 30 km/uur	$i < 4.000$
Rooseveltstraat	ETW type 2, 30 km/uur	$i < 4.000$
Koornstraat	GOW type 2, 50 km/uur	$6.000 < i < 15.000$
Foulkestraat	ETW type 2, 30 km/uur	$i < 4.000$
Montgomerystraat	ETW type 2, 30 km/uur	$i < 4.000$
Eisenhowerstraat	ETW type 2, 30 km/uur	$i < 4.000$
Churchillstraat	ETW type 2, 30 km/uur	$i < 4.000$

Scenario en verkeersgeneratie

Ten aanzien van de afwikkeling van het verkeer kan een tweetal afwikkelingen worden gedefinieerd.

1. volledige afwikkeling op direct aanliggende ontsluitingen
2. volledige afwikkeling op direct aanliggende ontsluitingen en accumulatie op onderliggende wegen

Om de verkeersgeneratie te kunnen berekenen dient een aanname in de mate van accumulatie te worden gemaakt. De volgende aanname is gemaakt op basis van de wegcategorisering, huidige weginrichting en stroomrichting:

Accumulatie op Foulkestraat via Rooseveltstraat	10%
Accumulatie op Montgomerystraat via Rooseveltstraat	20%
Accumulatie op Eisenhowerstraat via Rooseveltstraat	20%
Accumulatie op Churchillstraat via Rooseveltstraat	20%
Accumulatie op Koornstraat via Rooseveltstraat	30%

Kencijfers

Ten aanzien van de verkeersgenererende werking kunnen voor de functie hoofdgroep “wonen, werken en voorzieningen” kencijfers worden gevonden in CROW-publicatie 317 (oktober 2012). Voor de functie van het verpleeg- en verzorgingstehuis is geen kencijfer voor de verkeersgenererende opgenomen. Op basis van het aantal kamers kan een aantal

verkeersbewegingen per gemiddelde weekdag worden berekend. De volgende uitgangspunten worden hierbij gehanteerd:

- 10 kamers, 100% bezetting de gehele week;
- Inwoners zelf genereren geen verkeersbewegingen;
- Per inwoner 2 bezoeken per dag welke elk 2 motorvoertuigbewegingen per dag veroorzaken;
- Bezoek in de week gelijk aan het weekend;
- 3 werknemers elke dag gelijktijdig aanwezig;
- Werknemers reizen allemaal alleen per motorvoertuig

Op basis van deze uitgangspunten wordt de volgende berekening gemaakt:

$$(10 \times 4) + (3 \times 2) = 46 \text{ mvt/etmaal/weekdag}$$

Verkeersgeneratie

Op basis van de planindeling, de functietypes, de wijze van ontsluiten, de accumulatie scenario's, de kencijfers vanuit CROW-publicatie 317 (oktober 2012) en de berekende verkeersgeneratie van het verpleeg- en verzorgingstehuis worden de verkeersgenererende werking bepaald. In bijlage 1 is een overzicht opgenomen van de resultaten.

Toetsing intensiteiten

Om de solitaire verkeersgenererende werking van de ontwikkeling van dit plan te kunnen toetsen, vergelijken we de intensiteiten op de betreffende wegen zonder de voorziene ontwikkeling met de intensiteiten op de betreffende wegen met de voorziene ontwikkeling. Uit de berekening blijkt dat zowel de toename aanvaardbaar mag worden geacht. Alle nieuwe intensiteiten (dus incl. verkeersgenererende werking) blijven binnen de bij de betreffende wegcategorisering horende bandbreedte aan intensiteiten. Bijlage 2 geeft een overzicht van de resultaten.

De verkeersgeneratie ten gevolge van dit plan geeft naar verwachting op de Eisenhowerstraat een meer dan acht maal zo hoge intensiteit ten opzichte van de modelmatige intensiteit voor 2015. De totale berekende nieuwe intensiteit is echter dermate laag en blijft ruimschoots binnen de bij deze wegcategorisering horende bandbreedte aan intensiteiten. De toename is daarnaast inherent aan de aangenomen procentuele accumulatie.

De nieuwe berekende intensiteit op de Rusheuvelstraat maakt dat deze aan het einde van de bij de wegcategorisering horende bandbreedte komt te liggen. De restruimte voor verdere ontwikkeling ontsluitend op de Rusheuvelstraat of verhoging van de belasting van de Rusheuvelstraat lijkt hiermee beperkt.

Toetsing parkeren totaal

Op basis van de planindeling, de functietypes, het gemeentelijke parkeerbeleid, de Nota Parkeernormen Oss (A) en Oss Parkeernormen Nota (2006) worden de bijbehorende parkeergetallen en de hier uit volgende parkeerbehoefte bepaald. Hierbij wordt de Nota Parkeernormen Oss (A) gebruikt voor het bepalen van de parkeerbehoefte. De Parkeernormen Nota (2006) wordt gebruikt voor het bepalen van parkeercapaciteit op eigen terrein binnen het plangebied. In bijlage 3 is een overzicht opgenomen van de resultaten.

Wanneer we de parkeerbehoefte aan de beschikbare parkeerplaatsen op eigen terrein en parkeerplaatsen in de openbare ruimte toetsen, valt op dat over het totale plangebied per saldo een plus van 12 parkeerplaatsen op de parkeerbalans ontstaat. De openbare parkeerplaatsen ter hoogte van de hospice hebben hierin een grote bijdrage.

Toetsing parkeren deelgebieden

De parkeerbalans per deelgebied A1, A2 en B is sluitend. De parkeerbalans per deelgebied C1 en C2 is niet sluitend. Het ligt echter voor de hand dat de overcapaciteit in deelgebied C1 als overloop voor deelgebied C2 wordt gebruikt. De parkeerbalans voor deelgebieden C1 en C2 mag hiermee als sluitend worden beschouwd.

Bijlage 1 - Verkeersgeneratie

Gebied	Ontsluiting	Aantal	kencijfer	Verkeersgeneratie[mvt / etmaal / weekdag]
A1	Rusheuvelstraat (koop, twee-onder-een-kap)	12	8,2	98
A1	Rusheuvelstraat (koop vrijstaand)	4	8,6	34
A2	Rusheuvelstraat (verpl./verzorgingstehuis)	1	46	46
B	Verlengde Almstein (koop, twee-onder-een-kap)	8	8,2	66
B	Verlengde Almstein (koop vrijstaand)	2	8,6	17
C1	Rooseveltstraat (koop, twee-onder-een-kap)	6	8,2	49
C1	Rooseveltstraat (koop vrijstaand)	1	8,6	9
C1	Rooseveltstraat (koop tussen/hoek)	15	7,5	113
C2	Rooseveltstraat (koop, twee-onder-een-kap)	8	8,2	66
C2	Rooseveltstraat (koop vrijstaand)	33	7,5	248
Totaal				745
Gebied	Accumulatie	Percentage	Totaal	[mvt / etmaal / weekdag]
C1+C2	Koornstraat via Rooseveltstraat	30%	483	145
C1+C2	Foulkestraat via Rooseveltstraat (doodlopend)	0%	483	0
C1+C2	Foulkestraat via Rooseveltstraat	10%	483	48
C1+C2	Montgommerystraat via Rooseveltstraat	20%	483	97
C1+C2	Eisenhowerstraat via Rooseveltstraat	20%	483	97
C1+C2	Churchillstraat via Rooseveltstraat	20%	483	97

Bijlage 2 – Toetsing intensiteit

Ontsluiting	Intensiteit 2015 [mvt/etmaal/weekdag]	Verkeersgeneratie [mvt/etmaal/weekdag]	Intensiteit nieuw [mvt/etmaal/weekdag]	Verkeersgeneratie [procenten]	Wegencategorisering
Rusheuvelstraat	5.731	179	5.910	3%	4.000 < i < 6.000
Verlengde Almstein	774	83	857	11%	i < 4.000
Rooseveltstraat	749	483	1.232	64%	i < 4.000
Koornstraat	7.350	145	7.495	2%	6.000 < i < 15.000
Foulkestraat (doodlopend)	0	0	0	0%	i < 4.000
Foulkestraat	1.641	48	1.689	3%	i < 4.000
Montgomerystraat	158	97	255	61%	i < 4.000
Eisenhowerstraat	11	97	108	881%	i < 4.000
Churchillstraat	246	97	343	39%	i < 4.000

Bijlage 3 - Parkeerbalans

Parkeerbalans				
Gebied	Benodigd (plangebied)	Beschikbaar (eigen terrein)	Aanwezig/gepland (openbare ruimte)	Saldo
A1	32	24	9	1
A2	6	0	16	10
B	20	15	6	1
C1	41	7	41	7
C2	75	8	60	-7
Totaal	174	61	110	12