
MEMO

Van : Ing. M. Tromp

Project : Wijzigingsplan Hofstede fase 2, Rucphen

Opdrachtgever : Gemeente Rucphen

Datum : 21-01-2021

Betreft : Memo mobiliteitstoets wijzigingsplan Hofstede fase 2 te Rucphen



Inleiding

Het plan 'Hofstede' betreft een woningbouwontwikkeling in Rucphen. Vanwege de omvang van het totale woningbouwprogramma wordt deze ontwikkeling in twee fases gerealiseerd. Het bestemmingsplan Hofstede voor de eerste fase is reeds op 6 november 2018 vastgesteld. In het wijzigingsbestemmingsplan is een wijzigingsgebied opgenomen voor het realiseren van fase 2. Anteagroep heeft voor de verkeerkundige onderbouwing twee memo's opgesteld. In een memo uit 2018 is de verkeersgeneratie en de parkeerbehoefte beoordeeld voor fase 1 en 2 en in een memo uit 2020 is ingegaan op de verkeersafwikkeling. In de memo's is voor fase 2 uitgegaan van 60 woningen waarvan een deel huurwoningen. In de wijzigingsbevoegdheid in het geldende bestemmingsplan zijn voor fase 2 maximaal 70 koopwoningen opgenomen. In deze memo worden aan de hand van gegevens uit de memo van Anteagroup (2018 en 2020) de gevolgen voor de verkeersgeneratie, -afwikkeling en de parkeerbehoefte als gevolg van de wijziging naar 70 woningen in beeld gebracht. De memo's van Anteagroep zijn toegevoegd in bijlage 1 (memo 2018) en 2 (memo 2020).

Toetsingskader

Op het gebied van verkeer en vervoer bestaat geen specifieke wetgeving die relevant is voor de voorgenomen activiteit. Wel dient in het kader van het ruimtelijk plan dat de activiteit mogelijk maakt, te worden onderbouwd dat het geheel voldoet aan een goede ruimtelijke ordening. Dit houdt onder meer in dat er voldoende parkeergelegenheid aanwezig dient te zijn en de eventuele verkeerstoename niet leidt tot knelpunten in de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid.

Voor de beoogde ontwikkeling wordt de parkeerbehoefte berekend op basis van de Nota parkeernormen Rucphen vastgesteld in april 2017, hierna te noemen "parkeernormenbeleid" en CROW publicatie 381. Voor het te hanteren parkeerkcijfer wordt voor de kern Rucphen uitgegaan van een stedelijkheidsgraad van weinig stedelijk. De wijk Hofstede fase 2 ligt volgens de gebiedsindeling van het parkeernormenbeleid in het overig deel bebouwde kom. In het parkeernormenbeleid wordt aangegeven dat de parkeernormen zijn gebaseerd op de gemiddelde parkeercijfers. Voor de beoordeling van de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid wordt getoetst aan de wegcategorisering en de daarin bepaalde grenswaarde voor de verkeersintensiteit per wegcategorie en expert judgement.

Situatie zonder plan

Gemotoriseerd verkeer

De ontsluiting van het plangebied vindt plaats via de Kerkstraat. Tevens wordt een verbinding voor langzaam verkeer aangelegd naar het woongebied Hofstede fase 1. De wijk Hofstede kent een scheiding tussen plangebied fase 1 en plangebied fase 2. Dit betekent voor gemotoriseerd verkeer dat het plangebied Hofstede - fase 2 alleen ontsloten wordt via de Kerkstraat. Dit betekent ook dat verkeer van Hofstede fase 1 niet door het plangebied Hofstede - fase 2 rijdt en vice versa.

De Kerkstraat betreft een erftoegangsweg en behoort tot een 30km/uur zone zoals de omliggende straten. De straat komt in noordelijke richting uit op de erftoegangswegen Kade en Raadhuisstraat. De Kade verbindt de Kerkstraat via de erftoegangsweg Burgemeester de Weertstraat met de Gebrande Hoefstraat door middel van een rotonde. De Gebrande Hoefstraat is een gebiedsontsluitingsweg waar een maximum snelheid van 50km/uur geldt. Deze weg verbindt Rucphen met Roosendaal. De Raadhuisstraat verbindt de Kerkstraat met de Rucphense Vaartkant en de Sprundelseweg. Dit zijn gebiedsontsluitingswegen waar een maximum snelheid geldt van 50km/uur. Deze wegen verbinden andere kernen zoals Oudenbosch, Sint- Willibrord, Sprundel en de Rijksweg A58.

Langzaam verkeer

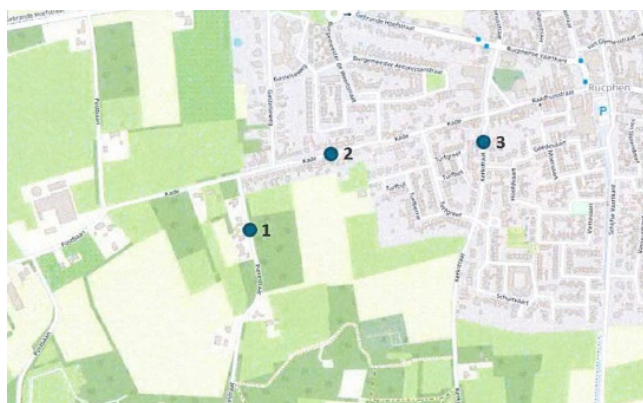
In het woongebied Hofstede Fase 2 en eerder genoemde straten rondom dit woongebied deelt het fietsverkeer de rijbaan met het gemotoriseerd verkeer. Buiten het plan ligt aan de Sint Martinusstraat een basisschool maar hiervoor zijn geen schoolfietsroutes aanwezig. Voor voetgangers zijn in het woongebied Hofstede Fase 2 en eerder genoemde straten rondom voetpaden aanwezig.

Openbaar vervoer

Binnen 800 meter liggen twee bushaltes op de Gebrande Hoefstraat en Raadhuisstraat waar de streeklijn 312 halteert. Deze lijn halteert 2 x in het uur voor de richting Roosendaal station en 2 x in het uur voor de richting Breda.

Verkeersintensiteit huidig en toekomstig

Anteagroup heeft eerder op basis van verkeerstellingen de verwachte verkeersintensiteiten bepaald in het jaar 2030 voor de Kade, de Kerkstraat en Pierestraat voor de situatie zonder plan (fase 1 en 2). Ten behoeve van de vaststelling van het wijzigingsplan dient gekeken te worden naar de verkeerssituatie over 10 jaar na vaststelling van het plan. Indien het plan in 2021 wordt vastgesteld, dient de verkeersintensiteit in 2031 in beeld te worden gebracht. Hiervoor is de door Anteagroup bepaalde verkeersintensiteit in 2030 (zonder plan) opgehoogd met 1% groei per jaar.



Figuur 1: tellocaties bestaande situatie (bron: memo Antea)

Tabel 1: Verkeersintensiteiten huidig en toekomstig zonder plan (fase 1 en 2)

Weg	Hoogst gemeten intensiteit werkdag etmaal (telling 2018 en 2019)	Etmaalintensiteit werkdagen 2030 (1% groei per jaar)	Etmaalintensiteit werkdagen 2031 (1% groei per jaar)
1. Pierestraat	725 mvt	809 mvt	817 mvt
2. Kade	1.000 mvt	1.116 mvt	1.127 mvt
3. Kerkstraat	925 mvt	1.032 mvt	1.042 mvt

Situatie met plan

Verkeersgeneratie

Voor het wijzigingsplan dient uitgegaan te worden van wat maximaal mogelijk gemaakt kan worden. Het gaat dan om het mogelijk maken van 70 woningen. Het voorlopige verkavelingsplan gaat uit van 60 woningen waarvan het prijssegment bekend is. Voor het wijzigingsplan dient dus nog uitgegaan te worden van 10 extra woningen. Omdat hiervan het prijssegment nog niet bekend is, wordt voor deze woningen uitgegaan van een woonsegment met de hoogste verkeersgeneratie, zijnde vrije staande woningen.

Tabel 2 geeft de verwachte verkeersgeneratie voor fase 2 waarbij een verkeerstoename van 70 woningen voor een gemiddelde werkdag 608 mvt/etmaal bedraagt. De werkdag intensiteit is bepaald door de weekdag intensiteiten te vermenigvuldigen met een omrekenfactor van 1,11 voor woonfuncties. Deze omrekenfactor is afkomstig uit CROW 381.

Tabel 2: Verkeersgeneratie toekomstige situatie

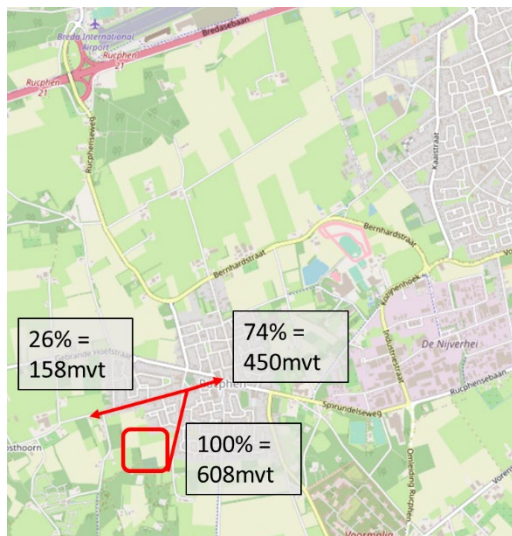
Functie	Aantal	Kencijfer	Verkeersgeneratie	
			Weekdag	Werkdag*
Koop vrijstaand	11	8,2	90 mvt	100 mvt
Koop twee-onder een-kap	34	7,8	265 mvt	294 mvt
Koop tussen /hoek	15	7,4	111 mvt	123 mvt
Overig	10	8,2	82 mvt	91 mvt
Totaal	70		548 mvt	608 mvt

* omrekening weekdag naar werkdag met standaardfactor 1,11 voor woongebieden (CROW-publicatie 381)

In de huidige situatie kent het plangebied geen functies met een verkeersaantrekkende werking. Er is dus geen sprake van salderen van verkeersgeneratie van de oude met de nieuwe situatie. De verwachte verkeersgeneratie als gevolg van het plan wordt dus 100% toegevoegd aan het omliggende wegennet.

Verkeerstoedeling

De verkeerstoedeling is eerder al in een memo van Anteagroup (2020) bepaald. Daarin is ervan uitgegaan dat een deel van fase 2 op de Pierestraat ontsluit. Met het wijzigingsplan is dit uitgangspunt losgelaten en wordt ervan uitgegaan dat 100% van fase 2 wordt ontsloten op de Kerkstraat. Figuur 2 geeft de verwachte verkeersverdeling van en naar "Hofstede" fase 2 weer.. Vanaf de Kerkstraat gaat 74% van al het verkeer van en naar "hofstede" fase 2 via het centrum van Rucphen en 26% richting het westen.



Figuur 2: verkeerstoedeling fase 2

Beoordeling verkeerskundige effecten plan

Verkeersafwikkeling fase 1 en 2

Voor fase 1 van het plan Hofstede heeft Anteagroup (2020) eerder bepaald wat de verkeersgeneratie hiervan is en hoe dit verkeer wordt toegedeeld aan de omliggende wegen. Voor die betreffende wegen is op basis van verkeerstellingen ook bekend welke verkeersintensiteiten te verwachten zijn in 2031 zonder plan.

Voor fase 2 geldt, zoals eerder in deze memo bepaald, een verkeerstoedeling waarbij 100% via de Kerkstraat wordt ontsloten en vervolgens op de Kade, 26% richting het westen en 74% richting het oosten rijdt.

Rekening houdend met de verwachte verkeersintensiteiten zonder plan in 2031 en de toevoeging van fase 1 en 2 leidt dat tot de volgende verwachte verkeersintensiteiten in 2031 na planrealisatie. Tabel 3 toont de volgende verwachte verkeersintensiteiten in 2031 na planrealisatie.

Tabel 3: Verkeersintensiteiten toekomstige situatie fase 1 en 2 en verdeling verkeer fase 2 van en naar Hofstede.

Weg	Etmaalintensiteit werkdagen zonder plan 2031	Etmaalintensiteit werkdagen 2031 Fase 1	Etmaalintensiteiten 2031 werkdagen fase 2	Totaal Etmaalintensiteiten fase 1 + 2
Kade richting Roosendaal	1.127 mvt	707 mvt	158 mvt	1.992 mvt
Kade richting centrum	1.127 mvt	707 mvt	450 mvt	2.284 mvt
Kerkstraat	1.042 mvt	0	608 mvt	1.650 mvt

Zoals eerder aangegeven bestaat het omliggende wegennet uit erftoegangswegen. Voor dit type wegen geldt volgens het wegcategoriseringsplan Rucphen, 2014 een grenswaarde van 3.000 motorvoertuigen mvt/etmaal, met een mogelijke uitloop tot 5.000 mvt/etmaal. Uit tabel 3 is af te lezen dat alle wegen inclusief fase 1 en 2 ruim onder de grenswaarde van 3.000 motorvoertuigen per etmaal blijven. De verwachting is dat dit aantal in werkelijkheid iets lager ligt omdat de etmaalintensiteiten gebaseerd zijn op de hoogste gemeten verkeersintensiteiten tijdens een verkeerstelling. In feite kan gesteld worden dat voor de gemeten verkeersintensiteiten uit de telling, uit is gegaan van een piek in de gemeten periode.

Tevens is voor fase 2 uitgegaan van dat de 10 extra woningen van het hoogste prijssegment zijn en daarmee de maximale verkeersgeneratie voor woningen genereren. Bij realisatie is de kans aanwezig dat niet alle 10 woningen in het hoogste prijssegment vallen waardoor de verwachte verkeersgeneratie straks lager uitvalt,

Met de verwachte verkeersintensiteiten op de verschillende wegen en het feit dat de wegen nog ruim voldoende capaciteit hebben is het tevens de verwachting dat de verkeersafwikkeling op de kruispunten niet leidt tot problemen.

Verkeersveiligheid

Op de Kade en Kerkstraat blijft de verkeersveiligheid, ook voor langzaam verkeer, en leefbaarheid geborgd gezien het feit dat de verwachte intensiteiten na plan voltooiing nog binnen de grenzen liggen gesteld in de wegcategorisering. Bij het beoordelen van de verkeersveiligheid zijn verkeersintensiteiten echter niet het enige criterium waarnaar gekeken moet worden. Ook speelt de breedte van de rijbaan en het gebruik van de weg een rol in de verkeersveiligheid. Ten noorden van het plan, op ongeveer 600 meter staat een basisschool aan de Sint Martinusstraat. Hierbij is het van belang dat deze veilig te bereiken is voor schoolgaande kinderen die te voet of met de fiets gaan. De Kade en de Kerkstraat zijn ingericht volgens duurzaam veilig principe. Om de snelheid te verlagen zijn op de kruispunten verkeersremmende maatregelen uitgevoerd door middel van kruispuntplateaus. Verder zijn voetpaden aanwezig. De Kerkstraat is smaller dan de Kade maar verkeer kan elkaar hier in twee richtingen passeren met gepaste snelheid. Om binnen het plan te voldoen aan een duurzaam veilige inrichting van een 30km/uur zone moeten hier verkeersremmende verkeersmaatregelen uitgevoerd worden. Hiermee wordt binnen het plan de verkeersveiligheid gewaarborgd.

Parkeren

Parkeerbehoefte

Voor het berekenen van de parkeerbehoefte is aangesloten bij het gemeentelijk parkeernormenbeleid. Voor het berekenen van de parkeereis voor de overige 10 woningen is rekening gehouden met type “rijwoningen” omdat met deze type woningen de overgebleven ruimte naar verwachting zal worden opgevuld en omdat voor deze type woningen over het algemeen geen parkeercapaciteit op eigen terrein mogelijk is waardoor de parkeervraag voor deze type woningen volledig op eigen straat zal worden opgelost. Het toepassen van het type “rijwoningen” kan dus gezien worden als worst-case situatie.. Tabel 4 toont de totale parkeerbehoefte van fase 2 van 150 parkeerplaatsen..

Tabel 4: parkeerbehoefte voor 70 koopwoningen

Woningtype	Aantal woningen	Parkeernorm	Aantal
			Parkeerplaatsen
Koop vrijstaand	11	2,3 per woning	25 pp
Koop twee-onder een-kap	34	2,2 per woning	75 pp
Koop tussen /hoek	15	2,0 per woning	30 pp
Overig	10	2,0 per woning	20 pp
Totaal			150 pp

Parkeeraanbod

In het gemeentelijk parkeernormenbeleid is een omrekeningstabel opgenomen voor woningen met garages en opritten. In Fase 2 van het plan Hofstede worden vrijstaande en 2-onder-1-kap woningen gepland waarbij op eigen terrein een garage en een oprit mogelijk is. Voor de rijwoningen geldt dat parkeren in het openbaar gebied opgelost moet worden. In de memo Anteagroep (2018) is aangegeven dat er in het openbaar gebied 65 parkeerplaatsen worden gerealiseerd in de openbare ruimte.

Voor Hofstede fase 2 is een verkavelingstekening opgesteld (zie bijlage 3) waarin een mogelijke oplossing wordt weergegeven van het parkeren op eigen terrein. In deze tekening is indicatief weergegeven wat de mogelijkheden zijn voor 2-onder-1 kapwoningen en een hoekwoning. Voor vrijstaande woningen zijn geen parkeeroplossingen ingetekend. Voor de indicatieve berekening van het parkeeraanbod wordt daarom uitgegaan van het laagste berekeningsaantal voor vrijstaande woningen (1,3, garage met lange oprit) en hoekwoningen (0, geen garage en oprit) op eigen terrein, het eventuele restant van de parkeereis voor 2-onder-1 kap moet dan op straat worden opgelost. Uitzondering hierop zijn drie 2-onder-1 kapwoningen met dubbele oprit. Voor deze woningen kan de parkeervraag volledig op eigen terrein worden opgelost.

Parkeervoorziening	Theoretisch aantal auto's	Berekenings-aantal	Opmerking
Enkel oprit zonder garage	1	0,8	min. 5 m. diep
Lange oprit zonder garage of carport	2	1,0	min. 10 m. diep
Dubbele oprit zonder garage	2	1,7	4,5 m. breed
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0,4	
Garagebox (niet bij woning)	1	0,5	
Garage met enkele oprit	2	1,0	min. 5 m. diep
Garage met lange oprit	3	1,3	min. 10 m. diep
Garage met dubbele oprit	3	1,8	4,5 m. breed

Figuur 3 omrekeningstabel garages/opritten "Nota parkeernormen Rucphen" (2017)

Tabel 5 toont op basis van het omrekeningstabel en het aantal openbare parkeerplaatsen het parkeeraanbod voor 70 koopwoningen ten opzichte van de parkeerbehoefte.

Tabel 5: berekende parkeeraanbod voor 70 koopwoningen.

Woningtype	Aantal woningen	Aantal parkeerplaatsen op eigen terrein	Aantal Openbare parkeerplaatsen	Aantal Parkeerplaatsen
Vrijstaand garage met lange oprit (1,3)	14	18 pp		
Twée-onder een-kap garage met lange oprit garage (1,3)	31	40 pp		
Twée-onder een-kap garage met dubbele oprit (1,8)	3	5 pp		
Totaal parkeeraanbod		63 pp	65 pp	128 pp
Totaal parkeerbehoefte				150 pp
Tekort aantal parkeerplaatsen				-22 pp

Uit tabel 6 is af te lezen dat het totaal parkeeraanbod circa 128 parkeerplaatsen is en dat er 22 parkeerplaatsen tekort zijn. Deze parkeerplaatsen zijn op te lossen voor bepaalde type woningen op eigen terrein en voor andere type woningen in de openbare ruimte. Gezien de mogelijkheden op eigen terrein en de ruimte in de openbare ruimte is te verwachten dat dit tekort aan parkeerplaatsen opgevangen kan worden.

Conclusie

De ontsluiting via de Kerkstraat en omliggende wegen leidt niet tot knelpunten voor de bereikbaarheid van de planontwikkeling. Met de volledige ontwikkeling van "Hofstede" blijven de verkeersintensiteiten op de Kade en de Kerkstraat ruim onder de grenswaarde van 3.000 motorvoertuigen per etmaal. De hoogste etmaalintensiteit wordt op de Kade richting centrum verwacht, namelijk 2.284 motorvoertuigen per etmaal. Deze intensiteit dient als worst-case beschouwd te worden. Na voltooiing van het plan zal de werkelijke verkeersintensiteit naar verwachting namelijk lager zijn omdat als basis voor de toekomstige verkeersintensiteit de hoogst gemeten verkeersintensiteiten zijn aangehouden over een bepaalde periode. De gemiddelde gemeten verkeersintensiteiten liggen lager. Deze aangehouden gemeten verkeersintensiteiten zouden daarom als piek geschouwd kunnen worden. Verder is bij de doorrekening van de verkeersgeneratie voor fase 2 voor de 10 woningen waarvan nog geen prijssegment bekend is, uitgegaan van het woningtype met de hoogste verkeersgeneratie. De kans is aanwezig dat in werkelijkheid deze woningen in een lager prijssegment vallen en daarmee een lagere verkeersgeneratie hebben.

Op de Kade en Kerkstraat blijft de verkeersveiligheid, ook voor langzaam verkeer, en leefbaarheid geborgd gezien het feit dat de verwachte intensiteiten na plan voltooiing nog binnen de grenzen liggen gesteld in de wegencategorisering. De Kade en de Kerkstraat zijn ingericht volgens duurzaam veilig principe. Om de snelheid te verlagen zijn op de kruispunten verkeersremmende maatregelen uitgevoerd door middel van kruispuntplateaus. Verder zijn voetpaden aanwezig. De Kerkstraat is smaller dan de Kade maar verkeer kan elkaar hier in twee richtingen passeren met gepaste snelheid. Om binnen het plan te voldoen aan een duurzaam veilige inrichting van een 30km/uur zone moeten hier verkeersremmende verkeersmaatregelen uitgevoerd worden. Hiermee wordt binnen het plan de verkeersveiligheid gewaarborgd.

Uit de berekening van de parkeerbalans blijkt een parkeertekort van circa 22 parkeerplaatsen. Deze parkeerplaatsen moeten deels gevonden worden op eigen terrein en in de openbare ruimte. Gezien de mogelijkheden op eigen terrein en de ruimte in de openbare ruimte is te verwachten dat dit tekort aan parkeerplaatsen opgevangen kan worden.

Bijlage 1 MEMO beoordeling verkeer en parkeren Anteagroep (2018)

Bijlage 2 MEMO verkeersafwikkeling via bestaande wegennet Anteagroep (2020)

Bijlage 3 Verkavelingstekening fase 2