
Memo

onderwerp	Verkeer en parkeren Raadhuisstraat 12-32 Hoogerheide	datum	12 maart 2021
ter attentie van	Gemeente Woensdrecht	referentie	180844_M_WLS_0229
opgesteld door	Dhr. drs. ir. W.J.J. Leenders	projectnummer	180844

Inleiding

Aan de Raadhuisstraat 20-32 in Hoogerheide wordt door Aannemersbedrijf De Nijs - Soffers b.v. een nieuw zorgcomplex gerealiseerd. Ten behoeve van deze ontwikkeling is het bestemmingsplan "Zorgcomplex Raadhuisstraat 20-32, Hoogerheide" in voorbereiding. In de toelichting van het ontwerp bestemmingsplan is de paragraaf 'Verkeer en parkeren' opgenomen, waarin onder meer de effecten van het zorgcomplex op de parkeer- en verkeerssituatie ter plaatse inzichtelijk zijn gemaakt. In de onderhavige memo zijn deze effecten nader toegelicht. Ingegaan wordt op de aspecten parkeren, verkeersgeneratie, entree parkeergarage en vrachtverkeer

Parkeren

De parkeeropgave (97 parkeerplaatsen) van het zorgcomplex (138 zorgunits) is berekend aan de hand van de parkeernorm (0,7 parkeerplaats per zorgunit) die volgens het Gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan 2016-2020¹ van de gemeente Woensdrecht van toepassing is. Het plan voorziet in een parkeergarage onder het complex met een parkeercapaciteit van 98 parkeerplaatsen. De parkeergarage zal naast het personeel ook toegankelijk worden voor bezoekers (met een aandeel van 60% volgens CROW).

Doordat de parkeeropgave van het beoogde zorgcomplex volledig wordt opgelost binnen het te ontwikkelen gebied, is het alleen relevant dat de 30 parkeerplaatsen die hierdoor komen te vervallen volledig in de directe omgeving van het centraal gelegen parkeerterrein worden gecompenseerd. Daar zijn goede mogelijkheden voor op de Arendsberg en eventueel aan de zuidrand van het centrale parkeerterrein. Daarnaast zijn er functies aan de Raadhuisstraat verdwenen, waarvoor parkeervoorzieningen in het openbare gebied aanwezig zijn. Het is derhalve aannemelijk dat de compensatie van 30 parkeerplaatsen volledig in de nabijheid kan worden gerealiseerd.

Het ligt voor de hand dat de parkeergarage in de praktijk ook daadwerkelijk wordt gebruikt door bezoekers van het zorgcomplex. Immers, het nabijgelegen parkeerterrein wordt met name gebruikt door bezoekers van beide supermarkten. De afstand van een beschikbare parkeerplaats tot de ingang van het zorgcomplex kan daardoor behoorlijk oplopen. Parkeren in de garage onder het complex is derhalve vanwege zowel de beschikbaarheid van een parkeerplaats als de korte loopafstand in principe aantrekkelijker dan parkeren op de omliggende maaiveld parkeerplaatsen.

¹ In het GVVPP wordt aangegeven dat de parkeernormen volgens de ASVV, waarbij de categorie 'niet stedelijk' en 'rest bebouwde kom' gelden en voor het centrum van Hoogerheide de maximum parkeernorm moet worden aangehouden

De parkeerkelder dient te voldoen aan de norm NEN 2443² voor parkeergarages. Hiertoe wordt in voorliggend geval de parkeergarage opgedeeld in een deel bestemd voor bezoekers en een deel voor personeel. De buitenring van de parkeerkelder wordt het gedeelte bestemd voor de bezoekers van de parkeerkelder. De parkeerkelder is relatief klein met 60 parkeerplaatsen ten behoeve van bezoek, waarbij het in de praktijk om vaste bezoekers (wekelijks of dagelijks) zal gaan. Daarbij is het dan ook redelijk uit te gaan van de maatvoering van een 'niet-openbare' parkeergarage zoals opgenomen in NEN 2443. Tante Louise onderschrijft dat het aantal niet-vaste gebruikers zelfs minder dan 10% zal zijn. Deze buitenring wordt dan uitgevoerd conform de maatvoering uit de NEN 2443 voor een niet-openbare parkeerkelder. Het personeel krijgt parkeerplaatsen toegewezen in het middenstuk van de parkeerkelder. Dat gedeelte voldoet aan de normen conform NEN 2443 voor een stallingsgarage. Aangezien de parkeergarage voldoet aan de NEN norm, is het onwaarschijnlijk dat bezoekers van het zorgcomplex de voorkeur geven aan het parkeren buiten de parkeergarage. De parkeercapaciteit voor de overige functies rondom het zorgcomplex is derhalve niet in het geding.

Verkeersgeneratie

De ASVV 2012 van het CROW geeft geen kencijfers verkeersgeneratie voor de functie van verzorgingstehuis, maar wel voor de daarmee te vergelijken functie aanleunwoning en serviceflat. Het planvoornemen genereert op basis van deze kengetallen in totaal maximaal 414 voertuigbewegingen per etmaal (vpe). Dit betreft een relatief kleine toename van verkeersbewegingen ten opzichte van de huidige verkeersbewegingen. Het doorreken met een statisch verkeersmodel is om die reden niet noodzakelijk en biedt in dit geval op deze schaal ook niet meer detailniveau dan via het handmatig doorrekenen van de te verwachten verkeersstromen. Handmatig doorrekenen is gebruikelijk voor ontwikkelingen van deze omvang en kan niet zonder aannames te doen. In verhouding tot het aantal parkeerplaatsen dat voor het zorgcomplex gerealiseerd moet worden, komt het aantal verkeersbewegingen omgerekend per parkeerplaats gemiddeld neer op circa (414 mvt/etmaal : 98 p.p. =) 4,2 verkeersbewegingen per etmaal. De aannames die zijn gedaan liggen in lijn met wat redelijkerwijs verwacht mag worden.

Teneinde te bepalen wat de invloed van de toename van 414 vpe is op de verkeersafwikkeling van de Scheldeweg en de Raadhuisstraat is op de eerste plaats de maximale capaciteit van deze wegen inzichtelijk gemaakt:

- *Scheldeweg*: dit betreft een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom met 2x1 rijstroken. Als richtwaarde voor een dergelijke weg is een capaciteit aangehouden van 1.400 tot 1.600 personenautoequivalent (pae)/uur (bron: <https://www.wegenwiki.nl/capaciteit>). Uitgaande van de minimale cijfers heeft de Scheldeweg daarmee een etmaalcapaciteit van (24 x 1.400 =) 33.600 vpe.
- *Raadhuisstraat*: dit betreft een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom. Bekend is dat de maximale capaciteit van een gemiddelde erftoegangsweg rond de 6.000 vpe ligt (bron: <https://www.wegenwiki.nl/erftoegangsweg>). Duurzaam Veilig Verkeer stelt als bovengrens aan erftoegangswegen 5.000 à 6.000 vpe. In verband met de leefbaarheid is als wenselijke maximale capaciteit van de Raadhuisstraat 3.500 vpe aangehouden, waarbij piekmomenten altijd mogelijk zijn gelet op de functie als winkelstraat. Zo is de Raadhuisstraat in het gebruik ook een gewilde (school)fietsroute waardoor in verhouding tot de aanwezige rijbaanbreedte maximaal 4.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal wenselijk zijn.

² NEN 2443 (nl) Parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in garages (maart 2013)

Ten tweede is het daadwerkelijke aantal vpe achterhaald dat in de huidige situatie over deze wegen plaatsvindt. Daarbij is gebruik gemaakt van enerzijds verkeersstellingen uit 2017 en anderzijds gegevens uit een in 2016 door Econsultancy uitgevoerd verkeersonderzoek (rapportnummer 15083967.007, versie D5, 28 oktober 2016). De onderstaande tabellen zijn uit dit onderzoek overgenomen.

adres	functie*	bvo / woning	kencijfers [mvt]			gemiddelde ver- keersgeneratie [mvt]
			min	max	gem	
Doelstraat 5 (AH)	w&b: fullservice supermarkt	1.940 m ²	100,1	141,7	120,9 / 100m ²	2.345,5
Raadhuisstraat 22	w&b: buurt- en dorpscentrum	400 m ²	48,1	79,4	63,75 / 100m ²	255,0
Raadhuisstraat 28	w&b: buurt- en dorpscentrum	265 m ²	48,1	79,4	63,75 / 100m ²	168,9
Raadhuisstraat 34	wonen: koop, tussen/hoek	1 woning	7	7,8	7,4 / woning	7,4
Raadhuisstraat 36	w&b: buurt- en dorpscentrum	320 m ²	48,1	79,4	63,75 / 100m ²	204,0
Raadhuisstraat 38	w&b: buurt- en dorpscentrum	300 m ²	48,1	79,4	63,75 / 100m ²	191,3
	wonen: koop, tussen/hoek	1 woning	7	7,8	7,4 / woning	7,4
Raadhuisstraat 40	w&b: buurt- en dorpscentrum	255 m ²	48,1	79,4	63,75 / 100m ²	162,6
	wonen: koop, tussen/hoek	1 woning	7	7,8	7,4 / woning	7,4
Raadhuisstraat 42	w&b: buurt- en dorpscentrum	355 m ²	48,1	79,4	63,75 / 100m ²	226,3
	wonen: koop, tussen/hoek	1 woning	7	7,8	7,4 / woning	7,4
Raadhuisstraat 44	w&b: buurt- en dorpscentrum	580 m ²	48,1	79,4	63,75 / 100m ²	369,8
	wonen: koop, tussen/hoek	1 woning	7	7,8	7,4 / woning	7,4
Raadhuisstraat 46	w&b: buurt- en dorpscentrum	340 m ²	48,1	79,4	63,75 / 100m ²	216,8
	wonen: koop, tussen/hoek	1 woning	7	7,8	7,4 / woning	7,4
Raadhuisstraat 48	w&b: buurt- en dorpscentrum	260 m ²	48,1	79,4	63,75 / 100m ²	165,8
	wonen: koop, tussen/hoek	1 woning	7	7,8	7,4 / woning	7,4
Raadhuisstraat 50	w&b: buurt- en dorpscentrum	600 m ²	48,1	79,4	63,75 / 100m ²	382,5
	wonen: koop, tussen/hoek	1 woning	7	7,8	7,4 / woning	7,4
som		5.615 m² + 8 woningen				4.747

*w&b: winkelen en boodschappen

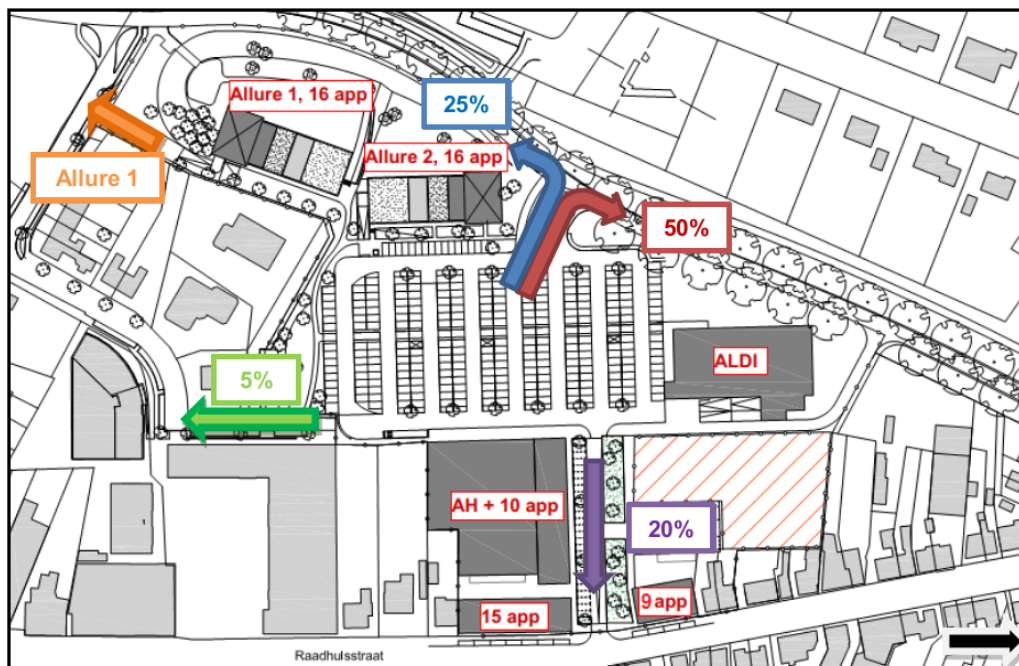
Uit de bovenstaande tabel valt af te leiden dat de inmiddels verdwenen functies aan de Raadhuisstraat in totaal 2.402 vpe genereerden (4.747 vpe totaal minus 2.345 vpe Doelstraat 5). De onderstaande tabel laat zien wat de verkeersgeneratie bedraagt van de inmiddels gerealiseerde nieuwe functies in het gebied. Dit aantal bedraagt 3.873 vpe.

adres	functie	bvo / woning	kencijfers [mvt]				gemiddelde verkeersgeneratie [mvt]
			min	max	gem	gem combi bezoek	
AH	w&b: fullservice supermarkt	2.500 m ²	100,1	141,7	120,9	84,6	2.115,8
Aldi	w&b: discountsupermarkt	1.350 m ²	121,4	157,2	139,3	97,5	1.316,4
Allure 1 en 2	wonen: koop, etage, duur	32 woningen	7,0	7,8	7,4	7,4	236,8
Overige appartementen	wonen: koop, etage, midden	34 woningen	5,6	6,4	6,0	6,0	204,0
som		3.850 m² + 66 woningen					3.873

Afhankelijk van herkomst en bestemming zal, conform het verkeersonderzoek, het grootste deel (75%) van de verkeersstromen van/naar de parkeergarage zorgcomplex zich via de Scheldeweg afwikkelen. De Raadhuisstraat verwerkt naar verwachting 20% van het verkeer en een zeer beperkt deel (5%) rijdt via de Jan van der Heijdenstraat.

Mede gelet op de verkeerskundige functie van de Scheldeweg is het ook wenselijk dat deze gebiedsontsluitingsweg (50 km/uur) het meeste verkeer verwerkt. De weg is daarop ingericht en onderdeel van de hoofdwegenstructuur van Hoogerheide. De Raadhuisstraat is een erftoegangsweg (30 km-zone) die, gelet op de ontsluiting van de (winkel-)voorzieningen, meer verkeer te verwerken krijgt dan een reguliere woonstraat. De Raadhuisstraat is enkele jaren terug heringericht en heeft sindsdien een rijbaanbreedte van circa 5,50 meter. Een maatvoering die past bij een weg met de functie voor de Raadhuisstraat, maar tegelijkertijd niet onnodig uitnodigt voor doorgaand verkeer dat primair via de Scheldeweg hoort te rijden.

Op een kaart ziet de verdeling van de 3.873 vpe over het weggennet er als volgt uit:



De voorgaande gegevens zijn gecombineerd in een tabel, met zeggend de volgende verdeling van de verkeersstromen:

- Scheldeweg: 75%
- Raadhuisstraat (via Arendsberg): 20%
- Jan v.d. Heijdenstraat: 5%

	Scheldeweg	Raadhuisstraat	Jan v.d. Heijdenstraat
Verkeersstellingen 2017	6.628 vpe	3.056 vpe	-
<i>Verdwenen functies</i>	-1.802 (75%)	-480 vpe (20%)	-120 (5%)
<i>Nieuwe functies</i>	2.905 vpe (75%)	775 vpe (20%)	193 vpe (5%)
Subtotaal verdwenen functies minus nieuwe functies	1.103 vpe	295 vpe	73 vpe
<i>Autonome groei (1% per jaar)</i>	34 vpe	9 vpe	2 vpe
<i>Zorgcomplex</i>	311 vpe (75%)	82 vpe (20%)	21 vpe (5%)
Subtotaal autonome groei en zorgcomplex	1.448 vpe	386 vpe	96 vpe
Totaal vpe 2021	8.076 vpe	3.442 vpe	-

Een vergelijking tussen enerzijds de in 2017 gemeten en voor 2021 berekende verkeersbewegingen en anderzijds de maximale capaciteit van de Scheldeweg en de Raadhuisstraat levert het volgende overzicht op:

	Verkeersbewegingen per etmaal		Maximale capaciteit
	2017	2021	
Raadhuisstraat	3.056	3.442	6.000 (3.500)
Scheldeweg	6.628	8.076	33.600

Geconcludeerd is dat na realisatie van het zorgcomplex de maximale capaciteit van de beide wegen niet wordt overschreden. De huidige verkeersbelasting met de te verwachten verkeerstoename ten gevolge van het zorgcomplex blijven ook in de toekomst op een aanvaardbaar niveau.

Entree parkeergarage

Het zorgcomplex is voor autoverkeer hoofdzakelijk bereikbaar via de parkeergarage. De ontsluiting van de parkeergarage is voorzien op de Arendsberg. Reden voor deze keuze ligt besloten in de nadelen van ontsluiten via het centraal gelegen parkeerterrein vanwege expeditieverkeer. Vrachtverkeer kan dan op bepaalde momenten de toegang van de parkeergarage blokkeren, waardoor het autoverkeer de parkeergarage niet kan verlaten of kan binnenrijden. Ook een ontsluiting op de Raadhuisstraat is bewust niet gekozen, enerzijds om de Raadhuisstraat niet onnodig te belasten en anderzijds in verband met de positionering en lengte van de hellingbaan in de parkeergarage. Het hoogteverschil tussen de Raadhuisstraat en het lager gelegen centrale parkeerterrein (of Haviksberg) draagt eraan bij dat een deel van het hoogteverschil tussen de openbare weg en de parkeergarage al overwonnen wordt door te kiezen voor de Arendsberg die als een helling tussen de Haviksberg en Raadhuisstraat ligt. Ten slotte speelt in deze keuze mee dat slechts 20% van de verkeersbewegingen het gebied in en uit plaatsvindt via de oostelijk ontsluiting, tegenover 80 via de routes naar het westen en zuiden. Ook dit maakt de Arendsberg de meest logische plek om de uitrit te situeren.

De entree van de parkeergarage via de Arendsberg kan goed worden vormgegeven. De hellingbaan van de parkeergarage is in het ontwerp geprojecteerd binnen het ontwikkelveld. Het autoverkeer dat vanuit de parkeergarage naar de Arendsberg rijdt heeft ruim voldoende opstelruimte tussen de parkeergaragehelling en de rijbaan Arendsberg om horizontaal op te stellen en goed zicht te hebben op het verkeer op de Arendsberg.

Aan weerszijden van de Arendsberg liggen haakse parkeerplaatsen. Het verkeer op de Arendsberg is daardoor vertrouwd met het in- en uitrijden van de parkeervakken. Het in- en uitrijden van de parkeergarage past daarmee in het verkeersbeeld op de Arendsberg.

Aandachtspunt is de hellingbaan ten opzichte van het (doorgaande) trottoir aan de noordzijde van de Arendsberg. Autoverkeer dat uit de parkeergarage rijdt heeft vanwege de hellingbaan minder goed zicht op voetgangers dan wanneer het einde van de hellingbaan verder vanaf het trottoir ligt. In de uitwerking van de definitieve inrichting wordt om die reden overwogen om maatregelen te nemen om de veiligheid van passerende voetgangers op een adequate wijze te borgen. Voorbeelden van dergelijke maatregelen zijn het waarschuwen van automobilisten bij het verlaten van de parkeergarage en toepassen van een afwijkende kleur bestrating in het voetpad ter plaatse van de entree tot de parkeergarage.

Vrachtverkeer

Bij de ontsluiting van het zorgcomplex voor motorvoertuigen is behalve de parkeergarage ook sprake van een ontsluiting voor de bevoorrading. Expeditieverkeer van/naar het zorgcomplex (inclusief ophalen afval) is geacommodeerd via de huidige bevoorradingsweg van supermarkt Aldi. Het expeditieverkeer van het zorgcomplex gaat deze ontsluiting samen met Aldi gebruiken. Vanaf deze weg moet het expeditieverkeer achteruit richting het zorgcomplex manoeuvreren. Er komt wel een aansluiting van de zo te noemen 'expeditieruimte' op de Raadhuisstraat, maar deze biedt geen doorgang voor het expeditieverkeer.

Achteruit manoeuvreren is niet zonder risico en wordt daarom idealiter voorkomen op de openbare weg wanneer er sprake is van menging met regulier verkeer en voetgangersstromen. Omdat het bij het zorgcomplex uitsluitend gaat om een verkeersruimte ten behoeve van personeel en leveranciers is achteruit manoeuvreren van het expeditieverkeer minder risicovol. Aandachtspunt is het voorkomen van voetgangers en fietsers die de verbinding tussen de Raadhuisstraat en de bevoorradingsweg tussen de Aldi en het zorgcomplex kunnen gebruiken als kortsluitroute. Overwogen wordt om zowel vanaf de Haviksberg als vanaf de Raadhuisstraat duidelijk te maken dat doorlopen of -fietsen niet is toegestaan en om de doorgang vanaf de Raadhuisstraat fysiek onmogelijk te maken, bijvoorbeeld via een afsluitbaar hek.

Conclusie

Het plan voor het zorgcomplex voorziet in een acceptabele parkeer- en verkeerssituatie.