



Advies

Van : Edwin Thoen
Doorkiesnr :
Datum : 1 maart 2022
Bijlage(n) : 1

Betreft : Verkeerskundig advies

Productie/attractie en wat dit betekent voor het gebied:

Bij de bepaling van de toename van verkeer wordt ook uitgegaan van bezoekers en reizen van en naar de woning. In totaal gaat het dan om 3 reizen per dag per woning dus 6 in- en uitgaande bewegingen. Dit vermenigvuldigd met de 44 woningen levert een productie/attractie op van 264 bewegingen. De toename in intensiteit op de Sportlaan bedraagt dus 264 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etm.). Ten opzichte van de 500 in de huidige situatie is er sprake van een te verwachten etmaalintensiteit van 764. Dit is beslist niet hoog. De gemiddelde intensiteit op een woonstraat zit al snel rond de 1200. Daarnaast is het zo dat op de te ontwikkelen locatie voorheen een gemeentewerf was gesitueerd inclusief een milieustraat. Voordat deze functie op deze locatie is opgeheven, zijn diverse malen tellingen uitgevoerd om een beeld te krijgen van de productie/attractie van deze functionaliteit. Uit deze tellingen is gebleken dat de intensiteit gemiddeld 473 bedroeg. Ten opzichte van de huidige te verwachten intensiteit ligt dit getal dus ruim 200 mvt/etm. hoger. Het is daarmee niet aannemelijk dat deze ontwikkeling ten opzichte van de functionaliteit die eerder in dit gebied aan de orde was een probleem zou kunnen gaan geven qua ontsluiting. Uitgaande van de toename van 264 verkeersbewegingen per etmaal, waarbij die verkeersbewegingen verspreid overdag zullen plaatsvinden, zullen de drukste momenten zijn in de spitsuren. 10% van de etmaalintensiteit vindt tijdens die uren plaats. Dit betekent circa 27 voertuigen per uur. Die extra verkeersbelasting kan de Sportlaan gemakkelijk aan. Op basis van actuele verkeerstellingen is met behulp van de rekenmethode Harders (zie bijlage 1) de te verwachten wachttijd voor het verkeer komende vanaf de Sportlaan richting de Arnhemse Bovenweg bepaald. Die wachttijd bedraagt lager dan 15 seconden hetgeen binnen de rekenmethode Harders wordt gezien als acceptabel.

Snelheidsgedrag:

Het totaal aantal verkeersbewegingen ligt ruim onder de 5000 mvt/etmaal welke de intensiteitengrens vormt voor het toepassen van 30 km-gebieden dus verblijfsgebieden. De ontwikkeling draagt bij aan het verankeren van het huidige verblijfskarakter van het gebied. Dit is ten opzichte van de vorige

functionaliteit een wezenlijke verbetering. De smalle inrichting van de Sportlaan draagt bij aan de gemeten lage snelheidswaarden binnen het gebied. Verbreding van het profiel zou alleen maar bijdragen aan een hoger snelheidsgedrag. Verder blijkt uit metingen van de snelheid op de Sportlaan dat er niet te hard wordt gereden, ook niet op moment dat de parkeerdruk laag is (overdag). De Sportlaan is echter niet geschikt, en zal ook niet geschikt te maken zijn, om een woonerf te realiseren. Hiervoor is simpelweg niet de ruimte. Een woonerf-inrichting wordt ook niet meer toegepast; een van de kenmerken is onder andere dat de rijbaan en verblijfdelen (zoals voetpaden, parkeervoorzieningen etc.) op hetzelfde niveau liggen. Een indeling in verkeersruimte en verblijfsruimte ontbreekt en het wordt gekoppeld aan een snelheid van 15 km/uur. Aan met name de inrichtingseis om alles op een niveau te hebben, kan niet worden voldaan. Om ruimte te bieden aan spelende kinderen, komt in de nieuwe wijk een groenzone met daarin ruimte voor speelvoorzieningen. Voorheen werd de Sportlaan ook gebruikt voor zwaar transport richting de werf. De Sportlaan is dus niet ongeschikt voor dergelijk verkeer in fysieke zin. De intensiteit van dit type verkeer is en zal ook in de toekomst lager zijn ten opzichte van wat deze ooit geweest is.

Parkeren:

De parkeerbehoefte is bepaald op basis van het aantal te ontwikkelen woningen. Daarnaast is op basis van opmerkingen van inwoners over de huidige parkeersituatie in de Sportlaan een parkeeronderzoek uitgevoerd. Uit het parkeeronderzoek blijkt dat de parkeerdruk alleen te hoog is op het laatste deel van de Sportlaan en niet aan het begin van de Sportlaan. Dit probleem wordt opgelost door extra parkeerplaatsen in het plangebied te creëren. Die liggen dan wel niet binnen een mogelijk acceptabele loopafstand van de bewoners aan het begin van de Sportlaan, maar wel voor de bewoners aan het einde van de laan, waar juist het parkeerprobleem speelt. Het plan is niet direct ontworpen met een filosofie dat parkeren direct voor de deur mogelijk moet zijn. Loopafstanden van minimaal 100 meter vinden wij geen probleem. Het klopt dat recreanten ook deze parkeerplaatsen kunnen gebruiken, echter die zullen hier overdag parkeren en niet in de avonduren. Overdag is blijkens het parkeerdrukonderzoek het probleem minder groot en is dan ook niet de volledige extra capaciteit van 13 parkeerplaatsen noodzakelijk. Ten aanzien van de vrees dat bezoekers die op bezoek gaan bij de bewoners van de nieuwe woningen, de parkeerplaatsen gaan gebruiken, merken wij op dat in de parkeernormen die gelden voor de nieuwe woningen rekening wordt gehouden met bezoekers. Voor bezoekers wordt 0,3 parkeerplaats per woning aangelegd. De realisatie van de 13 extra parkeerplaatsen die in de nieuwe woonwijk komen, betekent niet dat de huidige parkeerplaatsen langs de Sportlaan niet meer noodzakelijk zijn. Met betrekking tot het parkeren van elektrische voertuigen is de gemeente beslist faciliterend hierin. Wij baseren ons enerzijds op de aanvragen die vanuit de samenleving komen. Anderzijds zijn wij ook bezig om een visie omtrent dit onderwerp te ontwikkelen. In beginsel zijn alle parkeerplaatsen geschikt te maken voor het opladen van elektrische voertuigen. Indien de toekomstige inwoners een aanvraag op dit gebied doen, zullen wij zeker hier aan meewerken. De realisatie van een dergelijke voorziening valt niet onder de strekking/werking van een bestemmingsplan. Vooralsnog is het zo dat fietsparkeren geregeld wordt op eigen terrein van de woning. Ook hiervoor geldt dat de strekking van een bestemmingsplan niet zover gaat dat het hier voorgestelde gebruik binnen dat kader wordt geregeld.

Bijlage 1

Algemeen	Dimensie (1)	Dimensie (2)	Intensiteiten	Rekenen	
Berekening:					
Rich-ting	Inten-siteit pae/u	Gecor-cap. pae/u	Rest-cap. pae/u	Wacht-tijd	Accep-tabel
3	15	950	935	0 sec.	Ja
4	15	443	410	<15 sec.	Ja
6	18	443	410	<15 sec.	Ja
Grenswaarden:					
Grootte van de wachttijd		Restcap. kenwaarde	Restcap. grenzen		
Overbelasting		<0	<0		
Erg lange wachttijd		50	0-75		
Lange wachttijd		>20 sec.	100	76-125	
Matige wachttijd		20 sec.	150	126-175	
Kleine wachttijd		15 sec.	200	176-250	
Bijna geen wachttijd		<15 sec.	400	251-600	
Geen wachttijd		0 sec.	>600	>600	

Arm 3

8

7

Arm 2

6

4

2

3

Arm 1

Presenteer intensiteiten via Strodio

OK
Annuleren