

Projectnummer:

2006GL084

Project:

Hartjenshof te Azewijn

Opdrachtgever:

Gebroeders van Wanrooij

Onderwerp memo:

Verkeerskundige toets

1. Inleiding.

Akertech Oost bv. is in opdracht van de gebroeders van Wanrooij bezig met de ontwikkeling van een woningbouwlocatie aan de Leppestraat te Azewijn. Inmiddels is er een stedenbouwkundig plan opgesteld. Aan Akertech is gevraagd om een verkeerskundige toets uit te voeren op het stedenbouwkundig plan.

Voor deze verkeerskundige toets is gebruik gemaakt van een door de opdrachtgever aangeleverd bestand. Het betreft het bestand OMGEVING + PLAN_LT.dwg van 30-11-2006.

In deze memo wordt onder andere ingegaan op de ontsluiting, het wegprofiel en het parkeren.

2. Ontsluiting.

Het plan wordt ontsloten via een aansluiting op de Leppestraat en de Hartjensstraat. Twee ontsluitingen zijn voldoende voor dit plan. De maatvoering van de aansluitingen is echter niet goed. Afhankelijk van onderstaande keuze moeten de bochtstralen aangepast worden:

- Gebied moet bereikbaar zijn voor een vuilniswagen: $r = 8$ meter;
- Indien gekozen wordt voor het centraal aan de ingangen ophalen van het vuilnis kan volstaan worden met een r van 6 meter. Deze heeft een brandweerauto minimaal nodig om de straat in te rijden.

3. Wegprofiel.

Volgens de richtlijnen van Duurzaam Veilig kan de nieuwe weg in het plan aangeduid worden als erftoegangsweg binnen de bebouwde kom. Doorgaand verkeer maakt geen gebruik van de straat. Alleen bestemmingsverkeer komt in de straat. Dit betekent dat gekozen kan worden voor een erfachtige inrichting met een minimale maatvoering en een maximum snelheid van 30 km/u. Er worden geen aparte voorzieningen voor (brom)fietzers aangelegd. Er is sprake van een rijbaan voor gemengd verkeer.

Aangezien het aangeleverde bestand een ingescand bestand is van het ontwerp, is niet goed te bepalen welke maatvoering in het stedenbouwkundig plan is gehanteerd. Uitgaande van tweerichtingsverkeer auto gebaseerd op ontwerpvoertuig auto moet de rijbaan minimaal 4,60 meter en maximaal 5,40 meter breed zijn. Gewenst is een breedte van 5,20 meter.

In het stedenbouwkundige plan is ervoor gekozen om aan één zijde een looproute te maken (in combinatie met bomen). Gezien het erfachtige karakter van de straat (geen doorgaand verkeer) is dit geen probleem.

Projectnummer:

2006GL084

Project:

Hartjenshof te Azewijn

Opdrachtgever:

Gebroeders van Wanrooij

Onderwerp memo:

Verkeerskundige toets

Het plan is met behulp van het programma AUTOTURN gecontroleerd op draaicirkels / rijcurves. Zowel een brandweerauto als een personenauto kan goed rondom het grasveldje met bomen en weide rijden. Indien een vuilnisauto deze route moet rijden is het wenselijk om een aantal bochten aan te passen.

4. Parkeren

Aantal parkeerplaatsen.

In het plan komen de volgende type woningen (bron: Hartjenshof te Azewijn, Stedenbouwkundige verkenning, juni 2005):

- 4 vrijstaande woningen;
- 4 twee – onder – een – kapwoningen;
- 15 rijtjeswoningen (goedkopere sector).

Azewijn ligt in de gemeente Montferland. Voor zover bekend heeft de gemeente geen eigen parkeerbeleid vastgesteld, maar moet voldaan worden aan de landelijke richtlijnen. De landelijke richtlijnen zijn vermeld in publicatie 182: Parkeerkencijfers, basis voor parkeernormering van het CROW.

Voor het plan is de volgende parkeernorm aangenomen:

Kenmerken gebied: niet stedelijk, rest bebouwde kom.

Type woning	Parkeernorm	
	Minimaal	Maximaal
Duur	2.0	2.2
goedkoop	1.4	1.7

Wanneer deze parkeernorm vertaald wordt naar het stedenbouwkundig plan, dan kan de volgende parkeerbalans gemaakt worden:

Woningen		Parkeernorm	
Type	aantal	minimaal	maximaal
duur	8	16	17.6
goedkoop	15	21	25.5
SUBTOTAAL		37	43.1
Aantal op eigen terrein		13	13
TOTAAL		24	30

Projectnummer:

2006GL084

Project:

Hartjenshof te Azewijn

Opdrachtgever:

Gebroeders van Wanrooij

Onderwerp memo:

Verkeerskundige toets

Volgens de gehanteerde parkeernorm moeten er dus minimaal 24 openbare parkeerplaatsen aanwezig zijn en maximaal 30. Op dit moment zijn er 11 openbare parkeerplaatsen in het stedenbouwkundig plan opgenomen. Dit betekent dat er minimaal 13 parkeerplaatsen te weinig gesitueerd zijn en maximaal 19 parkeerplaatsen te weinig zijn.

Een oplossing kan zijn langsparkeren in de straat creëren. Hieronder staan de richtlijnen voor een een- en tweerichtingsstraat m.b.t de rijbaanbreedte uitgaande van parkeren aan 1 zijde.

- $\geq 5,20$ meter bij eenrichtingsverkeer;
- $\geq 6,40$ meter bij tweerichtingsverkeer;

Op dit moment is langsparkeren nog niet opgenomen in het stedenbouwkundig plan. De bestaande looproute zal ook gehandhaafd moeten blijven. Dit betekent dat het creëren van langsparkeren gevolgen heeft voor de afmeting van de voortuinen. Bij de verdere uitwerking dient nog eens kritisch naar het parkeren gekeken te worden.

Bereikbaarheid parkeerplaatsen.

In het stedenbouwkundig plan is gekozen voor haaks parkeren op een tweetal centrale locaties. Om een haaksparkerplaats goed in- en uit te kunnen rijden is een breedte van 11,0 meter nodig (rijbaan + parkeerplaats).

De 6 parkeerplaatsen ten westen van het grasveldje voldoen niet aan deze richtlijn. In de verdere uitwerking zal het ontwerp hierop aangepast moeten worden.

In het stedenbouwkundig plan zijn negen woningen met garage opgenomen. Deze moeten allemaal voor een personenauto bereikbaar zijn. Met behulp van het programma AUTOTURN zijn alle inritten gecontroleerd op bereikbaarheid. Alle garages zijn bereikbaar met de auto, maar bij de verdere uitwerking moet wel aandacht besteed worden aan de breedtes van de inritten.

De twee garages aan het einde van de rijtjes woningen in het oostelijk deel van het plan vragen extra aandacht. Deze twee zijn alleen bereikbaar via een route over het voetpad. Gezien de geringe verkeersintensiteiten moet dit geen probleem zijn, maar extra aandacht voor maatvoering is gewenst.

M. Weber – Smulders

Akertech Oost bv.

verkeerskundige

29 januari 2007.