

MEMO

Onderwerp Verkeerscirculatie & parkeren ontwikkeling Mierlo's Welkom - **definitief**

Aan Bouwbedrijf Van Gerven onze referentie 17054.1 D14 mem01-4 dhe

Verzend datum 26 juni 2017 projectnummer 17054.1

Opgesteld door D.F.P. (Dirk) van der Heijden

Kopieën aan Gemeente Geldrop-Mierlo

1. AANLEIDING

Bouwbedrijf Van Gerven ontwikkelt in Mierlo aan de Ellenaar / Hekelstraat het plan 'Mierlo's Welkom'. In dit bouwplan zijn in totaal 28 woningen voorzien, bestaande uit:

- 6 vrijstaande woningen;
- 6 starterswoningen;
- 16 hofwoningen - levensloopbestendig (een hof bestaande uit twee blokken).

In onderstaande afbeelding is het bouwplan weergegeven in combinatie met de voorziene tweezijdige ontsluiting van het plangebied op de Ellenaar en Hekelstraat.



MEMO

Naast de 28 woningen zijn op locatie twee vrije kavels aanwezig die op initiatief van de gemeente verder zullen worden ontwikkeld.

RA infra is gevraagd een nadere onderbouwing te geven over de toekomstige verkeersgeneratie en het parkeren als gevolg van het bouwplan van de 28 woningen en wat dit betekent voor de verkeerstoename op de Ellenaar en Hekelstraat.

2. VERKEERSGENERATIE

In deze paragraaf is de verkeersaantrekkende werking (verkeersgeneratie) van het totale bouwplan in beeld gebracht. Deze verkeersgeneratie wordt uitgedrukt in het aantal autoverplaatsingen per etmaal. De effecten zijn bepaald aan de hand van een theoretische benadering op basis van kencijfers van het CROW¹. Van en naar voorzieningen wordt gezien als twee autoverplaatsingen (ritten). De gemeente Geldrop-Mierlo heeft aangegeven dat de ligging van het plangebied als 'rest bebouwde kom' kan worden gezien en dat de kern Mierlo een stedelijkheidsgraad heeft van 'weinig stedelijk'.

Voorzieningen	omvang	uitgangspunt kencijfer	kencijfer CROW - gemiddelde kencijfer -	verkeersgeneratie (aantal autoverpl. per etmaal)
vrijstaande woningen	6	per woning - koop, vrijstaand	8,2	49
starterswoningen	6	per woning - koop, tussen/hoek	7,4	44
hofwoningen	16	per woning - koop, tussen/hoek	7,4	118
<i>Totaal aantal verkeersbewegingen toekomstige situatie - gemiddelde weekdag</i>				212
<i>Totaal aantal verkeersbewegingen toekomstige situatie - gemiddelde werkdag (*1,1)</i>				233
woningen fam. Joosten & Van Gerven	2	per woning - koop, tussen/hoek	8,2	16
<i>Totaal aantal verkeersbewegingen toekomstige situatie - gemiddelde weekdag</i>				228
<i>Totaal aantal verkeersbewegingen toekomstige situatie - gemiddelde werkdag (*1,1)</i>				251

Het totale bouwplan leidt op een gemiddelde werkdag tot een verkeersgeneratie van 251 autoverplaatsingen per etmaal. De berekening kan als een worst-case scenario worden gezien, omdat:

- de gehanteerde kencijfers niet neerwaarts zijn bijgesteld (in verband met de gunstige ligging ten opzichte van het openbaar vervoer);
- voor de hofwoningen hetzelfde kencijfer is gehanteerd dan voor de starterswoningen. De hofwoningen betreffen levensloopbestendige woningen gericht op het langer kunnen blijven wonen. Uit mobiliteitsonderzoek in Nederland blijkt dat naarmate men ouder wordt het gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon afneemt. Zo maken 55-64 jarigen gemiddeld 3 verplaatsingen per persoon per dag en 71-76 jarigen gemiddeld 2,5 verplaatsing per persoon per dag². Dit wordt ook bevestigd door recente gegevens van het CBS (periode 2013-2015). Zo bedraagt het aantal verplaatsingen per dag in Noord-Brabant voor 50-65 jarigen gemiddeld 2,74 en voor 65-75 jarigen gemiddeld 2,41;
- de mogelijke verkeersgeneratie van de bestaande woningen van de fam. Joosten en Van Gerven in de berekening zijn meegenomen. Beide woningen krijgen bij realisatie van het bouwplan een ontsluiting aan de achterzijde van hun perceel.

¹ CROW-publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' (oktober 2012).

² Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid 'Grijs op reis, Over de mobiliteit van ouderen' (oktober 2008).

MEMO

In de volgende paragraaf is de verkeersafwikkeling nader in beeld gebracht waarbij rekening is gehouden met een verdeling van het verkeer over beide ontsluitingswegen van het plangebied en de momenten van de dag. De werkdag is als maatgevend beschouwd.

3. VERKEERSAFWIKKELING

Voor de verkeersafwikkeling is gekeken hoe het extra verkeer, als gevolg van het bouwplan, zich verdeelt over beide ontsluitingswegen (Ellenaar en Hekelstraat), rekening houdend met de momenten van de dag. De aanname is gedaan dat het verkeer zich gelijk verdeelt over beide ontsluitingswegen. De ontsluiting via de Ellenaar is vooral op de kern Mierlo dan wel centrumgebied gericht en via de Hekelstraat in de richting van Helmond en Geldrop. Aanvullend is een doorkijk gemaakt wanneer de verdeling van het verkeer 60-40 of 40-60 bedraagt.

In onderstaand overzicht is de verdeling van de verkeerstoeiname uitgesplitst naar dagperioden. Voor een inschatting van de verkeerstoeiname naar dagperioden is gebruik gemaakt van het zogenaamde intensiteitenpatroon voor het autoverkeer [CROW] – zie bijlage I. Dit verkeerspatroon is gebaseerd op verkeerscijfers van verschillende gemeenten.

Verkeersomvang bouwplan - werkdag	verdeling 50-50		verdeling 60-40		verdeling 40-60	
	Ellenaar	Hekelstraat	Ellenaar	Hekelstraat	Ellenaar	Hekelstraat
etmaal (24u)	126	126	151	100	100	151
ochtendspits (7-9u)	17	17	20	13	13	20
gemiddeld ochtendspitsuur	8	8	10	7	7	10
avondspits (16-18u)	21	21	25	17	17	25
gemiddeld avondspitsuur	11	11	13	8	8	13
gemiddelde daguur intensiteit (7-19u)	8	8	10	7	7	10
gemiddelde nachtuur intensiteit (23-7u)	1	1	1	1	1	1

Uit het overzicht blijkt dat in de spitsperioden het meeste verkeer van/naar het plangebied zal rijden. Afhankelijk van de verdeling zijn dit 7 tot 13 extra motorvoertuigen in een spitsuur op zowel de Ellenaar als de Hekelstraat. Gemiddeld gezien is dit ongeveer één voertuig per 5 tot 9 minuten.

Ook hier geldt dat is uitgegaan van een gemiddelde verkeerssituatie die is gebaseerd op het gebruik door verschillende doelgroepen (op basis van leeftijden). In het bouwplan worden 16 van de 28 woningen als levensloopbestendig gezien. Wanneer in deze woningen vooral ouderen zich vestigen zal naar verwachting de extra verkeersomvang op piekmomenten minder groot zijn. Ouderen verplaatsen zich over het algemeen meer buiten de spitsperioden. Hierdoor ontstaat een meer geleidelijk verplaatsingspatroon over de dag, waarbij het verkeersaanbod in een spitsperiode meer wordt afgevlakt.

MEMO

4. PARKEREN

Parkeerbehoefte

Voor het onderdeel parkeren is de toekomstige parkeerbehoefte in beeld gebracht om het benodigd aantal parkeerplaatsen te bepalen. Voor het bepalen van de (theoretische) parkeerbehoefte zijn in overleg met de gemeente Geldrop-Mierlo de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- uitgaan van de meest recente kencijfers van het CROW [Publicatie 317, Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie – oktober 2012];
- voor de parkeerbehoefte moet ten minste worden voldaan aan het gemiddelde van de bandbreedte voor een verstedelijkheidsgraad 'weinig stedelijk' voor wat betreft locaties in de kern Mierlo [Bestemmingsplan inbreidingslocaties – gemeente Geldrop-Mierlo]. Daarnaast is voor het gebruik van de kencijfers uitgegaan van de locatie plangebied 'schil centrum'.

Bij realisatie van het plan 'Mierlo's Welkom' zijn in totaal 53 parkeerplaatsen benodigd – zie onderstaand overzicht.

Voorzieningen - toekomstige situatie	omvang	uitgangspunt kencijfer	parkeerkencijfer (gemiddelde)	aantal benodigde parkeerplaatsen
vrijstaande woningen	6	per woning	2,1	12,6
starterswoningen	6	per woning	1,8	10,8
hofwoningen	16	per woning	1,8	28,8
bestaande woningen - bezoekersaandeel	2	per woning	0,3	0,6
<i>Totaal benodigd aantal parkeerplaatsen plangebied toekomstige situatie</i>				53

Parkeeraanbod

In het plan zijn in totaal 54 parkeerplaatsen voorzien waarmee wordt voldaan aan de benodigde parkeerbehoefte van 53 parkeerplaatsen – zie onderstaand overzicht. Het parkeeraanbod is inclusief de parkeermogelijkheden op eigen terrein. Vanwege de relatief kleine kavels van de starters- en hofwoningen is parkeren op eigen terrein niet volledig mogelijk dan wel haalbaar. In het gemeentelijk bestemmingsplan met betrekking tot inbreidingslocaties staat aangegeven dat het opvangen van de parkeerbehoefte in het openbaar gebied is toegestaan wanneer:

- er op eigen terrein aantoonbaar onvoldoende of onvoldoende geschikte ruimte aanwezig is voor het aanleggen van voldoende parkeervoorzieningen;
- aan de parkeernormering wordt voldaan.

Parkeeraanbod toekomstige situatie	aantal	aantal parkeerplaatsen
hofje bij hofwoningen (haaksparkeren)	12	12,0
parkeren naast 'ontsluitingsweg' (langsparkeren)	22	22,0
parkeren op 'ontsluitingsweg' (op de rijbaan)	10	10,0
parkeren op eigen terrein - zie bijlage	3	10,6
<i>Totaal aantal parkeerplaatsen in plangebied toekomstige situatie</i>		54

MEMO

Om parkeren op de rijbaan toe te staan is gekeken of in de toekomstige situatie sprake is van een verkeersveilige verkeersafwikkeling. De gemeente Geldrop-Mierlo heeft aangegeven dat het hofje bij de hofwoningen wordt ingericht als woonerf. Binnen een woonerf is parkeren alleen toegestaan binnen de daarvoor bestemde plaatsen. De parkeervakken moeten dan wel zijn voorzien van de letter "P" of een P-bord.

De (ontsluitings)weg door het plangebied betreft een erftoegangsweg met een 30 km/uur status (zoals de Ellenaar en Hekelstraat). Conform de 'Basiskkenmerken wegontwerp' [CROW] is op erftoegangswegen binnen de bebouwde kom parkeren op de rijbaan toegestaan. Daar waar parkeren op de rijbaan is toegestaan, is de rijbaan 5,0m breed. Bij deze breedte is er voldoende ruimte aanwezig om de geparkeerde auto's te passeren.

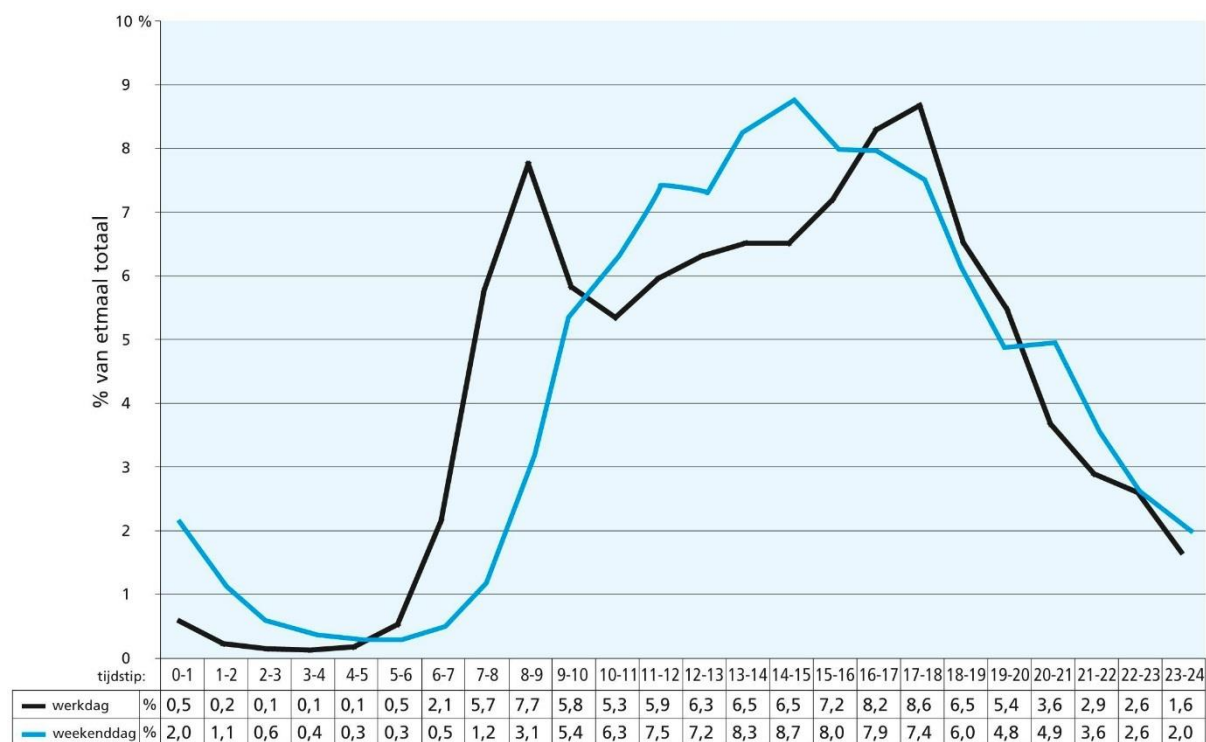
5. CONCLUSIE

De Ellenaar en Hekelstraat hebben de functie van een erftoegangsweg. Zij dienen als ontsluiting van de aangrenzende percelen. De intensiteiten vormen geen knelpunten ten aanzien van de functie van deze wegen. Het plangebied zorgt niet voor problemen met betrekking tot de afwikkeling van het verkeer.

Met betrekking tot het parkeren zijn in het plangebied voldoende parkeerplaatsen voorzien om de toekomstige parkeerbehoefte op te vangen.

MEMO

BIJLAGE I - INTENSITEITENPATROON



bron: CROW

MEMO

BIJLAGE II - PARKEERVOORZIENINGEN



Voor de parkeermogelijkheden op eigen terrein zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- dubbele oprit, zonder garage/oprit : 1,6 parkeerplaats
- dubbele oprit, met garage : 1,8 parkeerplaats
- dubbele oprit, met carport : 2,0 parkeerplaats

Een oprit dient minimaal 5,0m breed en 5,0m diep te zijn. En daarnaast geen draaiende delen (vanuit woning of garage) binnen deze (parkeer)ruimte.