

Notitie

Onderwerp: Verkeersstoets uitbreidingslocatie De Kolk in Wapenveld, gemeente Heerde
Projectnummer: 357473
Datum: 29-09-2017

1 Inleiding

Ten noordoosten van het centrum van Wapenveld (gemeente Heerde) bevindt zich een uitbreidingslocatie met woningbouw, genaamd De Kolk.

Aanvankelijk voorzag het project in de realisatie van 109 woningen. Het programma bestond uit vrijstaande woningen, 2/1-kapwoningen, rijwoningen en appartementen. Met het oog op veranderingen in de woningmarkt, is besloten een deel van het woningbouwprogramma te wijzigen in 36 rijwoningen in plaats van twintig 2/1-kapwoningen. Deze rijwoningen worden aangeboden op de particuliere huurmarkt. Om deze wijziging mogelijk te maken, dient een nieuw bestemmingsplan opgesteld te worden voor het gebied waar de nieuwe woningen zijn beoogd.

In figuur 1 afbeelding is het plangebied weergegeven met daarin de beoogde locatie van de nieuwe woningen.



Figuur 1 - Overzicht plangebied met locatie nieuwe woningen (Bron: CycloMedia)

In deze notitie wordt ingegaan in de verkeerskundige consequenties van de wijziging van het aantal en type woningen wat betreft de verkeersgeneratie (aantal autoritten) en de parkeervraag (aantal benodigde parkeerplaatsen).

2 Oorspronkelijke verkaveling

In figuur 2 is een kaart weergegeven met daarin de oorspronkelijke verkaveling van het totale plangebied (bron: Beeldkwaliteitsplan De Kolk, 2010),

In het oorspronkelijke plan is uitgegaan van het realiseren van 109 woningen met in totaal 204 parkeerplaatsen, waarvan 131 in openbaar gebied en 73 op eigen terrein.

Voor de vrijstaande en 2/1 kap-woningen is de parkeernorm van 2 ppl per woning (op eigen terrein) gehanteerd en voor de andere woningtypen 1,8 ppl per woning.

Hierbij moet worden opgemerkt dat er verschillen zijn tussen aantal en type woningen dat is gerealiseerd (of gepland) en het oorspronkelijke plan.

- In het noordelijk gebied (ten noorden van de Boskolk) zijn vier blokken van 7 woningen gebouwd in plaats van 4 blokken van 32.
- In het zuidelijk gebied (ten zuiden van de Zwartekolk) zijn zes goedkope woningen (of patiowoningen) gepland op de plaats waar in de verkaveling twee vrijstaande woningen zijn opgenomen.



Figuur 2 - Oorspronkelijke verkaveling De Kolk
(Bron: Beeldkwaliteitsplan De Kolk, 2010)

3 Nieuwe verkaveling

In figuur 3 is het voorstel weergegeven voor de nieuwe verkaveling van het middengebied in De Kolk, uitgaande van 36 rijwoningen in 6 blokken van 4 woningen en 2 blokken van 6 woningen.

In het plan zijn in totaal 58 parkeerplaatsen opgenomen voor de woningen (tussen de bergingen).

Bij de hoekwoningen zijn 2 ppl per woning aanwezig. Bij de tussenwoningen zijn 2 of 3 ppl tussen de bergingen van 2 woningen aanwezig.



*Figuur 3 - Overzicht verkaveling nieuwe woningen
(Bron: Van Manen en Zwart architecten)*

4 Verkeersgeneratie

Voor het bepalen van de verkeersgeneratie en parkeervraag is uitgegaan van:

- oorspronkelijk plan 20 koopwoningen, 2 onder 1 kap
- nieuw plan 36 huurwoningen, rijwoningen

Voor de koopwoningen is uitgegaan van vrije sector woningen en voor de huurwoningen is ook uitgegaan van de vrije sector.

Het aantal te verwachten autoritten (per werkdagemaal) komt neer op:

- oorspronkelijk plan	20 koopwoningen	ca 165 mvt/etm
- nieuw plan	36 huurwoningen	<u>ca 280 mvt/etm</u>
- verschil		<u>ca 115 mvt/etm</u>

In de plangebied waren oorspronkelijk ruim honderd woningen gepland met een verwachte verkeersgeneratie van circa 800 mvt/etm. Dit resulteert in een toename van de verkeersintensiteit op de ontsluitende wegen. In figuur 4 is een overzicht opgenomen met de prognoses voor de verkeersintensiteit na realisatie van de woningen.

De ontsluiting van het plangebied is nagenoeg geheel gericht in zuidwestelijke richting (via Kerkstraat naar Kanaaldijk en Klapperdijk). De maximum capaciteit voor erftoegangswegen (binnen de bebouwde kom, 30 km/h) varieert van 1.500 tot 2.000 mvt/etm voor rustige woonstraten en van 4.000 tot 6.000 mvt/etm voor de meer drukke woon- en buurtstraten. De intensiteit op de woonstraten in het plangebied De Kolk blijft ook met de extra woningen ver onder de grenswaarde voor rustige woonstraten. De intensiteit op de buurtstraten neemt ook met maximaal 115 ritten per dag toe. Maar gezien het aantal woningen dat in het gebied wordt ontsloten en de eerder opgestelde verkeersprognoses (zie figuur 4), voldoet de intensiteit op deze straten ook na realisatie van de extra woningen aan de grenswaarden van rustige woonstraten.



Figuur 4 - Overzicht prognose verkeersintensiteiten incl. realisatie De Kolk (Bron: Verkeerskundige toets Nieuwbouwlocatie De Kolk, BVA 2010)

5 Parkeervraag

Uit de nieuwe verkavelingstekening kan worden afgeleid dat er voor de 36 nieuwe huurwoningen 58 parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Hierbij moet worden opgemerkt dat er nu 7 parkeerplaatsen in het middengebiet aanwezig zijn, die als gevolg van de nieuwe verkaveling komen te vervallen. Om die reden zijn deze parkeerplaatsen niet meegenomen in de parkeerbalans voor het totale gebied.

In het oorspronkelijk verkavelingsplan is voor de parkeerbalans uitgegaan van de onderstaande parkeernormen:

- vrijstaande woningen 2,0 ppl per woning (op eigen terrein),
- 2/1 kap woningen 2,0 ppl per woning (op eigen terrein),
- overige type woningen 1,8 ppl per woning

Voor het opstellen en beoordelen van de parkeerbalans voor de nieuwe situatie wordt uitgegaan van de parkeernormen die zijn vastgelegd in de gemeentelijke parkeernota (Parkeernormennota - naar integraal parkeerbeleid, Gemeente Heerde, BVA 2012). Deze parkeernormen liggen net boven het minimum van de CROW-kencijfers voor parkeren.

In de gemeentelijke parkeernota onderscheid gemaakt in:

- woningen, duur 2,0 ppl per woning (waarvan 1,3 ppl op eigen terrein);
- woningen, midden 1,8 ppl per woning (waarvan 1,0 ppl op eigen terrein);
- woningen, goedkoop 1,5 ppl per woning.

De in het verkavelingsplan voor De Kolk aangegeven woningtypes zijn als volgt ingedeeld in de categorieën die in de parkeernota worden gehanteerd.

- vrijstaande woningen = woningen, duur
- 2/1 kap woningen = woningen, midden
- overige type woningen = woningen, goedkoop

De nieuwe huurwoningen in het middengebied vallen in het middensegment (= woning, midden, 1,8 ppl/wo, waarvan 0,3 ppl/wo voor bezoekers.

Parkeerbalans voor het middengebied:

De parkeerbalans vraag voor de nieuwe huurwoningen in het middengebied is als volgt:

- 36 huurwoningen, categorie woning, midden (1,8 ppl/wo)	65 ppl
- beschikbaar aantal parkeerplaatsen in nieuwe verkaveling	<u>58 ppl</u>
- saldo parkeerbalans middengebied	<u>- 7 ppl</u>

De parkeerbalans voor het middengebied met 36 huurwoningen resulteert in een tekort van 7 parkeerplaatsen. Van de benodigde 65 parkeerplaatsen zijn 11 ppl voor bezoekers (0,3 ppl/wo) bedoeld. Dit betekent dat er voor de bewoners in principe voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn.

Parkeerbalans voor het totale plangebied:

Vanwege het tekort aan parkeerplaatsen in het middengebied is gekeken naar de parkeer capaciteit van het totale gebied, met onderscheid in het noordelijke deel (ten noorden van de Boskolk), het middengebied (tussen Boskolk en Zwartekolk en het zuidelijk gebied (ten zuiden van de Zwartekolk).

Hierbij wordt het volgende opgemerkt dat de woningen aan de Rietkamp zijn niet in de parkeerbalans opgenomen. De openbare parkeerplaatsen langs de Rietkamp liggen op grote afstand waardoor deze niet of nauwelijks als extra capaciteit worden gebruikt.

Daarnaast is het appartementencomplex aan de oostzijde nog niet gerealiseerd. Dit complex voorziet in principe in voldoende eigen parkeergelegenheid bij het complex zelf. Om die reden is dit complex ook niet in de parkeerbalans opgenomen.

Tabel 1- Parkeerbalans De Kolk in Wapenveld

Gebied	Type woning	Categorie	Aantal		Parkeernorm	Parkeervraag	Capaciteit	Restcapaciteit
Noord	Vrijstaand	duur	10	wo	2,0	ppl/wo	20	ppl
	2/1 kap	midden	4	wo	1,8	ppl/wo	8	ppl
	Rijwoningen	goedkoop	28	wo	1,5	ppl/wo	42	ppl
Subtotaal noord			42	wo		70	ppl	81
								11
Midden	Rijwoningen	midden	36	wo	1,8	ppl/wo	65	ppl
Subtotaal midden			36	wo		65	ppl	58
								-7
Zuid	Patiowoningen	goedkoop	6	wo	1,5	ppl/wo	9	ppl
	Rijwoningen	goedkoop	8	wo	1,5	ppl/wo	12	ppl
	Seniorenwoningen	goedkoop	16	wo	1,5	ppl/wo	24	ppl
Subtotaal zuid			38	wo		45	ppl	52
								7
Totaal			110	wo		180	ppl	191
								11

Uit de parkeerbalans is af te leiden dat zowel in het noordelijk als zuidelijk deel van het plan-gebied voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn om het tekort in het middengebied te compenseren. De totale parkeerbalans laat zien dat na het realiseren van de 36 nieuwe huurwoningen in het hele plangebied nog een overcapaciteit beschikbaar is van 11 parkeerplaatsen.

De berekeningen van de parkeervraag en parkeerbalans gebaseerd op door de gemeente aangeleverde gegevens. Er zijn geen parkeertellingen uitgevoerd om de bezettingsgraad van de parkeerplaatsen in de huidige situatie te bepalen.

6 Conclusies

De verkeerstoets leidt tot de volgende conclusies:

- De toename van de autoritten als gevolg van het realiseren van 16 extra woningen is relatief gering en heeft geen ingrijpende consequenties op de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid op de ontsluitende woon- en buurtstraten.
- Het voorgestelde verkavelingsplan met 36 huurwoningen en 58 parkeerplaatsen voldoet in principe niet aan de parkeernorm voor deze woningen (1,8 ppl/wo). Er is sprake van een tekort van 7 parkeerplaatsen.
- Voor de beoordeling of er buiten het middengebied voldoende parkeercapaciteit beschikbaar is, is ook de totale parkeerbalans berekend. Hieruit blijkt dat er zowel aan de noordzijde als de zuidzijde sprake van een overcapaciteit aan parkeerplaatsen in openbaar gebied. Deze overcapaciteit is ruim voldoende om het tekort aan parkeerplaatsen in het middengebied op te vangen.
- Samenvattend wordt geconcludeerd dat op basis van de gehanteerde parkeernormen voor het realiseren van 36 nieuwe huurwoningen voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn.