

## Bijlage 2



Kantoorcomplex 'Mexichem'  
Stationsplein 6  
8011 CW Zwolle  
postbus 40089  
8004 DB Zwolle  
T (038) 460 6747  
E  
bva@bvaverkeer  
.nl |  
www.bvaverkeer  
.nl

Aan Frans Hoogenraad, gemeente Oldebroek

Van J. Haveman

Onderwerp Parkeerbalans Mariënrade Wezep

Datum 27 februari  
2019

### 1. Inleiding

In de kern Wezep vindt binnen het gebied dat wordt begrensd door de Zuiderzeestraatweg, de Turfhorst, de Noordsingel en de Waterloopweg herstructurering plaats. Er bestaan plannen om het Multifunctioneel centrum te Wezep gedeeltelijk anders in te vullen en daarnaast wordt de realisatie van een aantal woningen voorzien en gaan de Aldi supermarkt en het automuseum Boer uitbreiden.

Het is evident dat een goede bereikbaarheid van dergelijke gebieden (zowel in de zin van een goede toegankelijkheid via de (bestaande) wegen als ook (en vooral) voldoende en goed gesitueerde parkeerplaatsen) essentieel is.

Om de verkeerskundige effecten van deze herstructurering inzichtelijk te maken en te bepalen of het plangebied voorziet in voldoende parkeercapaciteit heeft de gemeente Oldebroek BVA Verkeersadviezen gevraagd een parkeerbalans op te stellen. Een parkeerbalans is feitelijk niet anders dan een beeld van de verhouding tussen de vraag naar en het aanbod van parkeerplaatsen.

In voorliggende notitie doen wij verslag van onze bevindingen. Hierbij gaan wij in paragraaf 2 in op de uitgangspunten die de basis vormen voor de berekeningen van de parkeervraag en het aanbod aan parkeerplaatsen. In paragraaf 3 en 4 gaan wij in op respectievelijk de parkeerbehoefte en de verkeersgeneratie en op de wijze waarop deze tot stand zijn gekomen. We sluiten af met conclusies en aanbevelingen in paragraaf 5.

### 2. Uitgangspunten

In de inleiding is al aangegeven dat binnen het gebied een aantal ontwikkelingen wordt voorzien. Het bouwprogramma zoals dat nu bekend is behelst de volgende elementen:

- Hoek Noordsingel: 8 2 onder 1 kap woningen;
- Hoek Noordsingel 30 wooneenheden Viattence;
- Tussen de kerk en het dorpshuis Brinkhof: 12 goedkope kleine studio's (huur),<sup>69</sup> waar jongeren zelfstandig kunnen leren wonen met ambulante begeleiding;



- Langs de Zuiderzeestraatweg: twee appartementencomplexen met respectievelijk 5 en 10 appartementen;
- Uitbreiding automuseum Boer met ca. 900 m<sup>2</sup>;
- Uitbreiding Aldi supermarkt met ca. 500 m<sup>2</sup>;
- Een vernieuwd dorpshuis.

Met betrekking tot de wooneenheden van Viattence merken wij op dat het hier gaat om de huisvesting van dementerende bejaarden in een nieuw concept. Hierbij is er ruimte op de begane grond om te wonen en zijn de slaapvertrekken boven. Deze functie is enigszins vergelijkbaar met de oorspronkelijke verpleeghuizen.

Het parkeren ten behoeve van de hiervoor genoemde ontwikkelingen zal deels plaatsvinden op eigen terrein en deels op openbaar terrein. In hoofdstuk 3 komen wij hierop terug. In figuur 1 is een overzicht opgenomen van de ontwikkelingen. Hierbij merken wij op dat de aansluiting van Mariënrade op de Noordsingel komt te vervallen en het gehele gebied (vooralsnog) wordt ontsloten op de Zuiderzeestraatweg.



Figuur 1: Overzicht ontwikkelingen Mariënrade (Model A)

#### Realisatie van:

- 8 2 onder 1 kap woningen
- 15 appartementen
- 12 studio's voor begeleid wonen
- 30 'zorgwoningen'
- 900 m<sup>2</sup> uitbreiding Museum Boer
- 500 m<sup>2</sup> uitbreiding Aldi supermarkt
- Transformatie MFC

Samenvattend worden de volgende ontwikkelingen voorzien:

Voor het bepalen van de parkeerbehoefte is de parkeernota van de gemeente Oldebroek gebruikt. Deze parkeernota is mede gebaseerd op CROW publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie', waarin parkeerkengetallen van diverse voorzieningen zijn opgenomen, gedestilleerd uit veldwerkresultaten en literatuuronderzoek. Het CROW maakt voor de kengetallen per voorziening onderscheid in verschillende stedelijkheidsgraden, type gebied waar de voorziening zich bevindt en in minimale en maximale kengetallen. In de parkeernota van de gemeente Oldebroek is voor het gehele gemeentelijke grondgebied uitgegaan van één eenduidig kengetal. De kengetallen in de parkeernota zijn gebaseerd op 'weinig stedelijk' gebied en de gebiedstypering 'schil centrum', waarbij het maximale CROW-kengetal per functie leidend is.

In de onderstaande tabel zijn de voor deze studie relevante kengetallen weergegeven. In de eerste kolom staat de ontwikkeling beschreven. In de tweede kolom is de meest overeenkomende functieomschrijving uit de parkeernota voor de betreffende ontwikkeling, weergegeven. In de derde kolom staat het kengetal en in de laatste kolom de gebruikte eenheid.

Tabel 1: Parkeerkengetallen per voorziening

| Ontwikkeling             | functie                        | kengetal | eenheid               |
|--------------------------|--------------------------------|----------|-----------------------|
| 2 onder 1 kap woningen   | Koop, twee onder een kap       | 2,4      | Woning                |
| Appartementen            | Koop, etage, midden            | 2,1      | Woning                |
| Studio's met begeleiding | Aanleunwoning / serviceflat    | 1,3      | Woning                |
| Zorgwoningen             | Verpleeg/verzorgingstehuis     | 0,7      | Woning                |
| MFC                      | Bedrijfsverzamelgebouw         | 2        | 100m <sup>2</sup> bvo |
| Kerk                     | Religiegebouw                  | 0,2      | Zitplaats             |
| Supermarkt               | Supermarkt (empirisch bepaald) | 4,4      | 100m <sup>2</sup> bvo |

Van een MFC zijn vanwege de grote diversiteit aan invullingen geen algemeen geldende kengetallen met betrekking tot het parkeren beschikbaar. Om deze reden is voor het bepalen van de parkeervraag van het MFC de functie 'bedrijfsverzamelgebouw' aangehouden. Daarnaast merken wij op dat bij het kengetal van religiegebouwen en verpleeg/verzorgings- tehuizen een grote marge in acht moet worden genomen.

Voor de supermarkt is een kengetal opgenomen dat is bepaald op basis van uitgevoerd parkeeronderzoek nabij de Aldi supermarkt in Wezep. De uitbreiding van het automuseum



deze voorziening voorziet in het faciliteren van de parkeerbehoefte op eigen terrein en dit terrein afgescheiden is van de overige ontwikkelingen.

Ten slotte merken wij op dat voor de woningen in alle gevallen 0,3 parkeerplaats voor be- zoekers is inbegrepen.

In tabel 2 zijn voor genoemde functies de gehanteerde kengetallen opgenomen die voor het bepalen van de verkeersgeneratie van belang zijn. Deze zijn gebaseerd op CROW publicatie 317, waar uiteraard dezelfde gebiedstypering en het maximale kengetal de basis vormen.

Tabel 2: Kengetallen verkeersgeneratie per voorziening

| Ontwikkeling             | functie                        | kengetal | eenheid               |
|--------------------------|--------------------------------|----------|-----------------------|
| Appartementen            | Koop, etage, midden            | 6,3      | Woning                |
| Zorgwoningen             | Aanleunwoning / serviceflat    | 2,8      | Woning                |
| Studio's met begeleiding | Aanleunwoning / serviceflat    | 2,8      | Woning                |
| MFC                      | Bedrijfsverzamelgebouw         | 7,9      | 100m <sup>2</sup> bvo |
| Supermarkt               | Supermarkt (empirisch bepaald) | 80       | 100m <sup>2</sup> bvo |

Vanwege de eerder genoemde grote marge met betrekking tot de kengetallen voor religie- gebouwen en verpleeg/verzorgingstehuizen geeft het CROW geen kengetallen voor de verkeersgeneratie van dergelijke voorzieningen. Voor de zorgwoningen is het kengetal van aanleunwoning/serviceflat gehanteerd. Op het kerk gerelateerde verkeer komen wij later nog terug en voor de supermarkt is per parkeerplaats uitgegaan van een turn over van 9.

Dat wil zeggen dat elke parkeerplaats per dag door 9 (verschillende) voertuigen wordt be- nut. Dit betekent 18 ritten per parkeerplaats per dag en dus circa 80 ritten per dag per 100 m<sup>2</sup> bvo.

### 3. Parkeerbehoefte

#### 1. Parkeervraag

Op basis van de in het vorige hoofdstuk geformuleerde uitgangspunten is de parkeerbehoefte bepaald. Bij het berekenen van het aantal benodigde parkeerplaatsen wordt er altijd afgerond naar boven. In tabel 3 staat voor elke functie de berekende (maxi- male) parkeerbehoefte.

Tabel 3: Maximale parkeerbehoefte per voorziening



| Ontwikkeling             | kengetal | eenheid                | omvang | aantal p.p. |
|--------------------------|----------|------------------------|--------|-------------|
| 2 onder 1 kap woningen   | 2,4      | Woning                 | 8      | 19,2        |
| Appartementen            | 2,1      | Woning                 | 15     | 31,5        |
| Studio's met begeleiding | 1,3      | Woning                 | 12     | 15,6        |
| Zorgwoningen             | 0,7      | Woning                 | 30     | 21          |
| MFC                      | 2        | 100 m <sup>2</sup> bvo | 1.600  | 32          |
| Kerk                     | 0,2      | Zitplaats              | 500    | 100         |
| Supermarkt               | 4,4      | 100 m <sup>2</sup> bvo | 1.486  | 65,4        |

Voor een deel van de voorzieningen geldt dat is voorzien in parkeren op eigen terrein. Voor een ander deel van de voorzieningen zijn de parkeerders echter aangewezen op openbare parkeerplaatsen. In het navolgende gaan wij eerst in op de parkeersituatie bij de voorzieningen waarbij op eigen terrein dient te worden geparkeerd en vervolgens gaan wij in op de voorzieningen die zijn aangewezen op de openbare parkeervoorzieningen.

#### 2. Parkeren op eigen terrein

##### • 2 onder 1 kap woningen

De acht twee onder een kap woningen zijn gelegen aan de Noordsingel en beschikken over parkeerruimte op eigen terrein. De lengte van de opritten maakt dat er twee voertuigen op eigen terrein kunnen worden geparkeerd en nog een voertuig in de garage. De praktijk wijst echter uit dat in dergelijke situaties niet altijd alle voertuigen op eigen terrein worden geparkeerd, omdat het achter elkaar plaatsen van voertuigen vaak op praktische problemen stuit. Het is echter niet waarschijnlijk dat bewoners en bezoekers van deze woningen op het parkeerterrein Mariënrade zullen gaan staan, aangezien er geen verbinding voor gemotoriseerd verkeer is tussen de Noordsingel en de parkeerfaciliteiten nabij het MFC. De parkeer- vraag zal dan ook naar verwachting worden afgewenteld op de Noordsingel. Vanwege het feit dat niet alle bewonersvoertuigen op eigen terrein worden geparkeerd en dat voor be- zoekers ruimte in het openbare gebied aanwezig moet zijn, verdient het aanbeveling langs de Noordsingel en Turfhorst langspaarvakken aan te brengen. Indien wordt uitgegaan van een 'gecorrigeerde parkeercapaciteit' van 1,3 parkeerplaats op eigen terrein in plaats van de theoretische 3 parkeerplaatsen (één in de garage en twee op de lange oprit), dan leidt dit tot de conclusie dat per woning (uitgaande van een parkeerkengetal van 2,4 par- keerplaats per woning) 1,1 parkeerplaats op openbaar terrein moet worden gerealiseerd.

Voor 8 woningen komt dit dus neer op circa 9 parkeerplaatsen op openbaar terrein.

##### • Appartementen

De appartementencomplexen bevinden zich langs de Zuiderzeestraatweg. Het betreft hier twee gebouwen waarbij het westelijke gebouw bestaat uit vijf wooneenheden en het oostelijke gebouw uit 10 wooneenheden. Ook voor deze woningen geldt dat is voorzien in parkeren op eigen terrein. Het westelijke gebouw heeft de beschikking over 9 parkeerplaatsen en

het oostelijke gebouw over 18 parkeerplaatsen op eigen terrein, waarvan er 10 (één per woning) in een parkeergarage zijn gesitueerd. Daarnaast bevinden zich nog twee parkeerplaatsen langs de toegangsweg naar het gebied ter hoogte van het complex. Hiermee komt het totaal aantal plaatsen voor de oostelijke woonvoorziening op 20 parkeerplaatsen.

Voor het westelijke gebouw geldt dat in totaliteit op basis van het parkeerkengetal ( $5 \cdot 2,1 = 11$ ) parkeerplaatsen nodig zijn. In totaal zijn er 9 parkeerplaatsen op eigen terrein beschikbaar. Deze kunnen door bewoners en bezoekers worden gebruikt. Omdat niet alle bewoners en bezoekers gelijktijdig aanwezig zijn, is het maximale aantal plaatsen niet nodig. Het maatgevende moment in deze situatie doet zich voor op een werkdagavond als 90% van de bewoners thuis is en 80% van de bezoekers aanwezig is (bron: CROW). Voor de 5 appartementen komt dit neer op een parkeerbehoefte van  $((1,8 \cdot 5 \cdot 0,9) + (0,3 \cdot 5 \cdot 0,8) = 9,3)$  10 parkeerplaatsen. Hierdoor zal één (bezoekers)voertuig op openbaar terrein (moeten) worden geparkeerd. De mogelijkheden hiervoor zijn op beperkte afstand aanwezig.

Voor het oostelijke gebouw geldt dat er in principe 20 parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Analooq aan het voorgaande geldt ook hier een maximale parkeervraag op de werkdag-avond. Voor dit gebouw betekent dit een parkeervraag van  $((1,8 \cdot 10 \cdot 0,9) + (0,3 \cdot 10 \cdot 0,8) = 18,6)$  19 parkeerplaatsen. De aanwezige 20 plaatsen lijken hiermee toereikend. Echter er moet rekening mee worden gehouden dat de parkeergarage uitsluitend voor bewoners toegankelijk is. Indien ervan wordt uitgegaan dat een bewoner niet thuis is (90% aanwezigheid), dan betekent dit dat van de 10 plaatsen in de garage er negen bezet zijn en één dus niet. Hiermee neemt de capaciteit af met één parkeerplaats en zijn er derhalve (fictief) maar 19 beschikbaar. Exact voldoende om te kunnen voorzien in de parkeervraag van deze voorziening.

#### • 'Zorgwoningen'

De 30 wooneenheden van Viattence krijgen de beschikking over 18 parkeerplaatsen op eigen terrein. Indien wordt uitgegaan van een parkeerkengetal van 0,7 parkeerplaats per wooneenheid dan betekent dit een parkeervraag van 21 parkeerplaatsen. Echter, het is twijfelachtig of het parkeerkengetal wel passend is voor deze voorziening en niet te hoog is. Indien wordt vastgehouden aan dit kengetal zal deze voorziening een claim leggen op drie parkeerplaatsen in het openbare gebied. In het vervolg van deze notitie gaan wij hiervan uit, hoewel de verwachting is dat de parkeervraag lager zal liggen, zoals ook blijkt uit eerder door ons uitgevoerde onderzoeken bij vergelijkbare voorzieningen.

### 3. Parkeren in openbaar gebied

Hiervoor is ingegaan op de parkeervraag van de voorzieningen die parkeermogelijkheden op eigen terrein hebben. In deze paragraaf gaan wij in op de voorzieningen die zijn aangewezen op openbare parkeervoorzieningen.

De parkeerders gerelateerd aan de 12 wooneenheden, het MFC en de kerk zijn aangewezen op parkeervoorzieningen op openbaar terrein.



Figuur 2: Situering en omvang

Op openbaar terrein zijn op de bestaande parkeerplaats Mariënrade in de toekomst circa 52 parkeerplaatsen beschikbaar. Ten oosten van het MFC liggen er nog eens 22, waarmee het totaal aantal openbare parkeerplaatsen op circa 75 komt. De Aldi heeft in de toekomstige situatie de beschikking over 65 parkeerplaatsen en ten slotte bevinden zich nog 18 (bestaande) parkeerplaatsen ten zuiden van de kerk. In beginsel wordt ervan uitgegaan dat de parkeerplaats van de Aldi supermarkt niet voor dubbelgebruik beschikbaar is, maar uitsluitend wordt gebruikt door supermarktbezoekers en personeel. In figuur 2 is een overzicht gegeven van de ligging en de omvang van de parkeervoorzieningen in het gebied. Het gaat hierbij zowel om de openbaar toegankelijke als de privé-parkeervoorzieningen.

Zoals aangegeven dient het openbare gebied te voorzien in de parkeervraag die wordt gegenereerd door de 12 woningen, het MFC en de kerk. Omdat op de openbare parkeerplaatsen geen (tijdsduur of doelgroep) beperkingen liggen qua gebruik, is optimaal dubbelgebruik van deze parkeerplaatsen mogelijk. Hiermee bedoelen wij bijvoorbeeld dat een parkeerplaats die overdag wordt gebruikt door een werknemer, 's avonds en in het weekend door een bewoner of kerkbezoeker kan worden gebruikt. Het optellen van de maximale parkeervraag zoals opgenomen in tabel 3 geeft dan ook een overschatting van de parkeervraag. Om inzicht te krijgen in de parkeervraag op verschillende momenten heeft CROW per voorziening een aanwezigheidspercentage bepaald voor diverse momenten. In tabel 4 zijn deze percentages weergegeven.



Tabel 4: Aanwezigheidspercentages per voorziening per periode

| Ontwikkeling             | aanwezigheidspercentage |          |          |         |
|--------------------------|-------------------------|----------|----------|---------|
|                          | werkdag                 | wd avond | zaterdag | zon dag |
| Studio's met begeleiding | 50%                     | 90%      | 60%      | 70%     |
| MFC dagfunctie           | 100%                    | 0%       | 20%      | 0%      |
| MFC dag + avondfunctie   | 100%                    | 100%     | 20%      | 0%      |
| Kerk                     | 0%                      | 0%       | 0%       | 100%    |

In de tabel voor is het MFC onderscheid gemaakt in de functies die uitsluitend overdag worden gebruikt en functies die zowel overdag als 's avonds in gebruik zijn. Op basis van de oppervlakteverhouding gaat het om circa 75% van de voorzieningen die zowel overdag als in de avond open zijn. In deze verhouding is de parkeervraag van het MFC eveneens verdeeld.

In tabel 5 is de samenvoeging van de tabellen tabel 3 en tabel 4 weergegeven.

Tabel 5: Parkeervraag op diverse momenten

| Ontwikkeling             | parkeervraag |         |          |          |        |
|--------------------------|--------------|---------|----------|----------|--------|
|                          | maximaal     | werkdag | wd avond | zaterdag | zondag |
| Studio's met begeleiding | 15,6         | 7,8     | 14,0     | 9,4      | 10,9   |
| MFC dagfunctie           | 8,0          | 8,0     | 0,0      | 1,6      | 0,0    |
| MFC dag + avondfunctie   | 24,0         | 24,0    | 24,0     | 4,8      | 0,0    |
| Kerk                     | 100,0        | 0,0     | 0,0      | 0,0      | 100,0  |
| Totaal                   | 147,6        | 39,8    | 38,0     | 15,8     | 110,9  |

Uit de tabel blijkt dat de maximale parkeervraag op een werkdag overdag circa 40 parkeerplaatsen bedraagt. Hiermee is er met de aanwezige 75 plaatsen ruim voldoende parkeerplaatsen, ook als nog enkele plaatsen door bewoners of bezoekers van de bewoners met parkeervoorzieningen op eigen terrein worden gebruikt. Hetzelfde geldt op de werkdagavond. Op zaterdag is er vanwege het ontbreken van activiteiten in het MFC een veel kleinere parkeervraag dan op werkdagen, waardoor er dan uiteraard ook meer dan voldoende parkeerplaatsen beschikbaar is.

Op zondag lijkt de situatie minder rooskleurig. Dan is er sprake van een parkeervraag van 111 parkeerplaatsen. Dit betekent, uitgaande van de beschikbaarheid van 75 openbare parkeerplaatsen, een tekort van 36 parkeerplaatsen. Hierbij is er echter nog geen rekening mee gehouden dat dan ook de 18 parkeerplaatsen bij de kerk gebruikt zullen/kunnen worden. Hierdoor wordt het tekort aan parkeerplaatsen beperkt tot circa 20. Op zondag legt de Aldi supermarkt echter geen claim op de parkeerplaatsen nabij de supermarkt.

Indien deze plaatsen kunnen worden gebruikt, leidt dit tot een toename van de parkeercapaciteit met 65 parkeerplaatsen, waardoor het tekort wordt omgezet in een overschot van circa 40 parkeerplaatsen. In de huidige situatie ligt het gebruik van de Aldi parkeerplaats minder voor de hand, omdat de toegang van Mariënrade en de Aldi parkeerplaats van elkaar gescheiden

zijn. In de toekomstige situatie is dat echter niet het geval. Bovendien krijgt de parkeerplaats van Aldi een meer openbaar karakter, aangezien een deel van de parkeerplaatsen langs de toegangsweg ligt.

Wij merken overigens op dat er in de huidige situatie geen sprake is van een optimaal en efficiënt ingericht parkeerterrein ten westen van het MFC. Herinrichting kan mogelijk leiden tot het realiseren van een groter aantal parkeerplaatsen. Vooral nog gaan wij hier echter niet vanuit.

#### \* Conclusies

Op basis van de bevindingen hiervoor kan worden geconcludeerd dat de parkeercapaciteit in de reguliere situaties op werkdagen en zaterdag ruimschoots voldoet. De maximale parkeervraag doet zich voor op een werkdagmiddag en in dat geval zijn circa 40 openbare parkeerplaatsen nodig. Hierbij merken wij op dat de totale parkeervraag van alle voorzieningen tezamen veel hoger ligt, maar voor een groot deel van de voorzieningen wordt (nagenoeg) volledig voorzien in parkeren op eigen terrein. In het openbare gebied zijn circa 75 parkeerplaatsen beschikbaar, waarmee er sprake is van ruim voldoende parkeercapaciteit. De 18 parkeerplaatsen bij de kerk zijn hierbij nog niet inbegrepen. Bij een parkeervraag van 40 voertuigen is er sprake van een bezettingsgraad van 55%. Een zeer zeker acceptabele waarde in situaties waar overwegend (middel)lang wordt geparkeerd. Op zaterdag is er ook meer dan voldoende parkeercapaciteit beschikbaar. De maximale parkeervraag bedraagt dan circa 15 parkeerplaatsen, wat leidt tot een bezettingsgraad van 20%.

Uit de berekeningen blijkt dat door de parkeervraag van de kerkbezoekers de zondag zwaar maatgevend wordt met een totale parkeervraag van 111 parkeerplaatsen. Op dat moment zijn 100 parkeerplaatsen toe te schrijven aan de kerkgebruikers. Zoals eerder aangegeven dient bij het hanteren van de kengetallen met betrekking tot kerkparkeren een grote marge in acht te worden genomen. Vraag is dan ook of de berekende waarden wel overeenkomstig de praktijk zijn. In de werkelijke parkeervraag bestaat echter geen inzicht. Inventarisatie van de huidige parkeerdruk op zondag kan hierover uitsluitsel bieden.

Het kunnen gebruiken van het parkeerterrein van de Aldi supermarkt kan voor het mogelijke parkeerplaatsstekort op zondag een oplossing bieden. Deze oplossing ligt voor de hand aangezien het Aldi terrein in de toekomstige situatie een meer openbaar karakter krijgt en de toegang van deze parkeervoorziening onderdeel uitmaakt van de toegang naar Mariënrade.

Een situatie waarmee bij de parkeerberekeningen nog geen rekening is gehouden is het eventuele gebruik van de kerk op werkdagen of in de avond. Het gaat hierbij naar verwachting overwegend om diensten die overdag plaatsvinden. Wellicht is er sprake van condoleances in de avond, maar hiervoor is de parkeervraag heel anders. Voor de situatie overdag geldt dat de parkeervraag van de andere voorzieningen hoger ligt dan op zondag. Het gebruik maken van het terrein van Aldi is dan in mindere mate mogelijk, omdat de supermarkt (vooral overdag) een claim legt op deze parkeerruimte. Voor de kerk zijn er op werkdagen circa 35 openbare parkeerplaatsen beschikbaar en hieraan dienen de 18 parkeerplaatsen op



eigen terrein van de kerk nog te worden toegevoegd. Het totaal aantal beschikbare parkeer- plaatsen komt hiermee op circa 50. Dit lijkt een substantieel aantal, maar ook hier doet de redenering opgeld dat de werkelijke parkeervraag van de kerk bepalend is voor het ontstaan van eventuele knelpunten.

## 4. Ontsluiting

Zoals aangegeven wordt het terrein in de toekomstige situatie ontsloten vanaf de Zuiderzeestraatweg. Op basis van de nieuwe invulling van het terrein is bepaald hoeveel verkeersbewegingen de voorzieningen (exclusief de kerk) gaan genereren (zie tabel 6). Uit de tabel blijkt dat de voorzieningen op een gemiddelde weekdag op etmaalbasis circa 1.500 voertuigbewegingen genereren.

Tabel 6: Verkeersgeneratie per voorziening (gemiddelde weekdag)

| Ontwikkeling             | kenget al | eenheid                | omvang | aantal ritten |
|--------------------------|-----------|------------------------|--------|---------------|
| Appartementen            | 6,3       | Woning                 | 15     | 94,5          |
| Zorgwoningen             | 2,8       | Woning                 | 30     | 84            |
| Studio's met begeleiding | 2,8       | Woning                 | 12     | 33,6          |
| MFC                      | 7,9       | 100 m <sup>2</sup> bvo | 1.600  | 126,4         |
| Supermarkt               | 80,0      | 100 m <sup>2</sup> bvo | 1.486  | 1188,8        |
| Totaal                   |           |                        |        | 1527,3        |

Omdat de ontsluiting vanaf de Zuiderzeestraatweg plaatsvindt en de supermarkt als groot- ste verkeerstrekkers zich aan het begin van de toegangsweg bevindt, neemt de intensiteit op het vervolg van de toegangsweg in noordelijke richting sterk af.

Op werkdagen ligt de intensiteit hoger dan op de gemiddelde weekdag, vooral door de aanwezigheid van de supermarkt. Maar de hoogste intensiteiten zijn te verwachten op zaterdag, eveneens als gevolg van de aanwezigheid van de supermarkt. Op basis van algemeen gehanteerde richtlijnen worden op een gemiddelde werkdag naar verwachting circa 200 motorvoertuigbewegingen per etmaal meer afgewikkeld dan op de gemiddelde weekdag.

Op zaterdag moet rekening worden gehouden met een extra verkeersaanbod van circa 600 motorvoertuigen, waarmee de intensiteit op het drukste deel van de toegangsweg op zaterdag op ruim 2.100 motorvoertuigen per etmaal komt.

Bij deze aantallen zijn de verkeersbewegingen van en naar de kerk niet inbegrepen. Een deel van deze ritten zal via de Noordsingel worden afgewikkeld, omdat de kerk gerelateerde par- keerplaatsen via deze weg worden ontsloten. Het grootste deel van de voertuigen zal echter wel via de Zuiderzeestraatweg aankomen en vertrekken en parkeren op Mariënrade. Op een zondag zijn er twee diensten in de kerk. Uitgaande van de maximale bezetting gaat het dan om 200 aankomende en vertrekkende voertuigen, in totaal dus om 400 voertuigbewegingen. Daarmee komt de verkeersgeneratie op zondag aanzienlijk lager uit dan op werkdagen en op zaterdag, aangezien de supermarkt op zondag niet geopend is. Een beperkt deel van



de kerkbezoekers zal zoals aangegeven via de Noorsingel aanrijden en aan deze zijde parkeren. Het gaat hierbij om 18 parkeerplaatsen en dus om 36 geparkeerde voertuigen (uit- gaande van twee diensten) en derhalve om circa 70 voertuigbewegingen. Deze voertuigbewegingen kunnen in mindering worden gebracht op de hiervoor aangegeven intensiteiten op de toegangsweg.

Indien er ook op een werkdag een dienst in de kerk is met maximale bezetting, dan neemt de werkdagemaalintensiteit, toe met circa 170 voertuigbewegingen. Ook hierbij wordt er vanuit gegaan dat de 18, via de Noorsingel ontsloten parkeerplaatsen van de kerk, maximaal worden benut.

De genoemde intensiteiten kunnen eenvoudig via de toegangsroute worden afgewikkeld. Wel merken wij op dat er sprake is van een geconcentreerd vertrekpatroon na een kerk- dienst, waarbij in korte tijd veel voertuigen vertrekken. Op zondag is dat naar verwachting geen probleem, omdat de intensiteit op de Zuiderzeestraatweg dan laag ligt en deze weg eenvoudig kan worden opgereden. Wellicht dat er op werkdagen na een dienst enige stag- natie optreedt op de toegangsweg, voordat de Zuiderzeestraatweg kan worden opgereden. Als deze situatie zich al voordoet betreft het een zeer korte periode, die daarnaast ook nog eens incidenteel zal voorkomen gezien het beperkte aantal (vol bezette) diensten op werk- dagen.

Samenvattend zal de toegangsweg van het parkeerterrein aansluitend op de Zuiderzee- straatweg op een normale werkdag circa 1.700 motorvoertuigen per etmaal afwikkelen en op zaterdag circa 2.100. Is er sprake van een een vol bezette kerkdienst op een werkdag dan stijgt deze waarde tot circa 1.850 motorvoertuigen per etmaal. Op een zondag met twee kerkdiensten ligt de verwachte intensiteit met circa 600 motorvoertuigbewegingen aanzien- lijk lager.

## 5. Conclusies en aanbevelingen

De ontwikkelingen die worden voorzien rondom Mariënrade leiden tot een toename van de parkeervraag in het gebied en tot extra verkeersbewegingen. Op basis van de voorziene in- vulling van het gebied bedraagt de parkeervraag (exclusief de parkeervraag van de Aldi supermarkt en de parkeervraag die op eigen terrein wordt ingevuld) op een reguliere werkdag circa 40 parkeerplaatsen, op een werkdagavond eveneens circa 40, op zaterdag 15 en op zondag ruim 110. Omdat het gebied, rekening houdend met de 18 eigen parkeerplaatsen van en rondom de kerk, voorziet in een parkeercapaciteit van 93 parkeerplaatsen is er met uitzondering van de zondag ruim voldoende parkeercapaciteit voorhanden.

Wij merken op dat het Mariënrade terrein op bepaalde momenten ook wordt gebruikt als overloopterrein voor zalencentrum Coelenhage. Naar verwachting betreft dit vooral de vrij- dag- en zaterdagavond. Op deze momenten zijn er in de toekomstige situatie naar verwachting respectievelijk circa 35 en 60 parkeerplaatsen beschikbaar. Indien het ook mogelijk is om het terrein van Aldi te gebruiken kan de capaciteit worden vergroot tot maximaal 130



**parkeerplaatsen. Hierbij moet wel worden bedacht dat er een mogelijk conflict ontstaat met supermarktbezoekers.**

**Geconcludeerd kan worden dat er op zondag een tekort is van circa 20 parkeerplaatsen. Complicerende factor is echter wel dat de gehanteerde kengetallen voor kerkbezoek een grote marge bevatten. Het is dan ook niet ondenkbaar dat de geprognosticeerde hoeveelheid benodigde parkeerplaatsen lager zal uitvallen. Onderzoek naar het huidige functioneren van het kerk parkeren kan hierin inzicht bieden, maar dergelijke gegevens zijn op dit moment niet beschikbaar. Het verdient dan ook aanbeveling in de praktijk de parkeervraag van de kerk te bepalen, op basis waarvan kan worden vastgesteld of er daadwerkelijk sprake zal zijn van een parkeertekort.**

**Echter indien op zondag het parkeerterrein van de Aldi supermarkt als overloopterrein kan worden gebruikt, is er ruim voldoende capaciteit beschikbaar. Dit parkeerterrein heeft namelijk een omvang van circa 65 parkeerplaatsen.**

**Verkeer dat parkeert komt ook aan en vertrekt weer. Dit leidt tot voertuigbewegingen. Het grootste deel van de voertuigbewegingen wordt afgewikkeld via de nieuw te realiseren toegangsweg aansluitend op de Zuiderzeestraatweg. De intensiteit op een reguliere werkdag op deze route bedraagt naar verwachting maximaal circa 1.700 motorvoertuigen. In het geval er een vol bezette kerkdienst plaatsvindt op een werkdag stijgt het aantal verkeersbewegingen naar circa 1.850. Voor de zondag wordt een etmaalintensiteit verwacht van circa 600 motorvoertuigen per etmaal. De zaterdag is echter de drukste dag met een etmaalintensiteit van circa 2.100 motorvoertuigen. Afwikkeling van deze aantallen via de ontsluitingsweg is geen enkel probleem. Mogelijk dat er na afloop van kerkdiensten, als er sprake is van het vertrek van veel voertuigen in een korte periode, enige stagnatie optreedt bij het oprijden van de Zuiderzeestraatweg. Het gaat hierbij echter om zeer korte perioden en incidentele situaties. Waarschijnlijk doet deze stagnatie, als deze al optreedt, zich alleen voor op een werkdag na afloop van een vol bezette kerkdienst.**



## Bijlage 3

**Aan** Frans Hoogenraad, Gemeente Oldebroek  
**Van** Melvine Ruigrok  
**Datum** 28 februari 2019  
**Projecnr** 19030  
**Betreft** Modelberekeningen Mariënrade

### 1. Inleiding

Vanuit de projectontwikkeling Mariënrade zijn tijdens een informatieavond met de gemeenteraad en bewoners/belangstellenden onder meer vragen gesteld over de verkeerskundige effecten van het plan. BVA Verkeersadviezen is gevraagd een korte doorrekening te maken van een 2-tal varianten. Het verkeersmodel Oldebroek dient hiervoor als basis. In het vervolg van deze notitie worden de uitgangspunten en uitkomsten van deze doorrekening toegelicht.

### 2. Uitgangspunten en beperkingen

Voor de modelberekeningen zijn de volgende werkzaamheden verricht:

- Corrigeren netwerk op verbinding Turfhorst;
- Doorrekenen basissituatie (geen verbinding Mariënrade);
- Doorrekenen variant 1 (toevoegen verbinding Mariënrade en afsluiten Waterloopweg/Nederenckstraat);
- Doorrekenen variant 2 (Mariënrade en Waterloopweg/Nederenckstraat beide open);
- Omrekenen intensiteiten avondspits, ochtendspits en restdag intensiteiten naar etmaalintensiteiten;
- Opstellen vergelijking tussen de 3 doorgerekende situatie (basis, variant 1 en variant 2);

Het netwerk is uitgebreid met de nieuwe verbinding tussen de Noordsingel en Zuiderstraatweg ter hoogte van de supermarkt (zie figuur 1)

Figuur 1: Ligging nieuwe verbinding

Verbinding  
Turfhorst maakt  
geen onderdeel  
uit van netwerk  
en is verwijderd  
uit model



Nieuwe  
verbinding



Opgemerkt wordt dat het verkeersmodel voor de supermarkt geen aparte zone heeft. Het verkeer van en naar de supermarkt zit dus niet expliciet in het verkeersmodel. Ook de overige ruimtelijke ontwikkelingen in het plan Mariënrade maken vooralsnog geen onderdeel uit van het verkeersmodel. De berekende verkeersintensiteiten geven dus enkel inzicht in de doorgaande en wijkgebonden ritten die gebruik gaan maken van de nieuwe verbinding. Verder geldt dat de berekeningen zijn uitgevoerd voor het modeljaar 2030 waarbij de ontwikkeling H2O en de bijbehorende infrastructurele wijzigingen (o.a. verleggen op- en afritten A28) is gerealiseerd.

### 3. Resultaat modelberekening

In figuur 2 en 3 zijn verschilplots opgenomen tussen de basissituatie zonder nieuwe verbinding en variant 1 en 2 waarbij er wel sprake is van een verbinding tussen de Noordsingel en de Zuiderzeestraatweg. De modelplots geven inzicht in de toe- of afname van het verkeer gedurende het gehele etmaal.



Figuur 2: Verschil etmaalintensiteiten tussen Variant 1 en basissituatie 2030



Figuur 3: Verschil etmaalintensiteiten tussen Variant 2 en basissituatie 2030

Uit de bovenstaande verschilplots blijkt dat de invloed van de nieuwe verbinding beperkt is. Afgaande op het model van de avond- en ochtendspits trekt ongeacht de variant circa 400 motorvoertuigen per etmaal aan. Dit is enigszins vertekend vanwege het feit dat de verkeersgeneratie van de supermarkt zelf ontbreekt.

Het al dan niet afsluiten van de verbinding Waterloopweg/Nederenckstraat heeft volgens het model nauwelijks invloed op de verkeersintensiteiten op de omliggende wegvakken. Op basis van het model wordt geconcludeerd dat de doorsteek niet tot een andere aanrijroute naar het noordelijke deel van de aangrenzende woonwijk zal leiden. De verbinding zorgt wel voor een lichte groei van het verkeer op de verbindingroute Clematisstraat naar het centrum. In absolute zin gaat het echter om lage aantallen voertuigen.

### 4. Conclusie

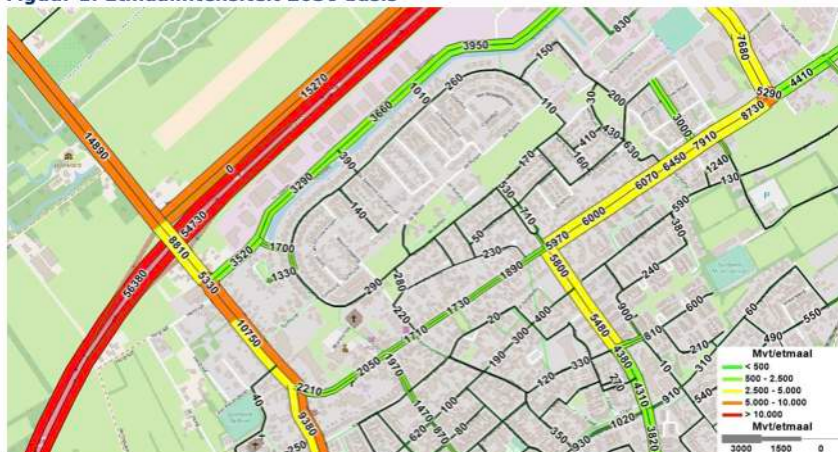
Het verkeersmodel kent enkele beperkingen voor het doorrekenen van de effecten van een nieuwe doorsteek tussen de Noordsingel en Zuiderzeestraatweg. De verkeersgeneratie van de supermarkt is niet gekoppeld aan dit deel van het netwerk, waardoor het model enkel inzicht geeft in de niet aan de supermarkt gerelateerde ritten die gebruik zullen maken van de nieuwe verbinding.

Ondanks de bovenstaande beperking van het model wordt wel geconcludeerd dat de impact van de nieuwe verbinding voor de achterliggende woonwijk beperkt zal zijn. De doorsteek leidt niet tot wezenlijk andere routes van en naar het noordelijke deel van de woonwijk die ontsloten wordt door de Noordsingel. Ook de uitwisseling tussen deze wijk en het centrum van Wezep is volgens het model vrij beperkt. Tot slot is vastgesteld dat het eventueel afsluiten van de verbinding Waterloopweg/Nederenckstraat geen merkbare invloed heeft op de verkeersintensiteiten op de omliggende wegvakken.

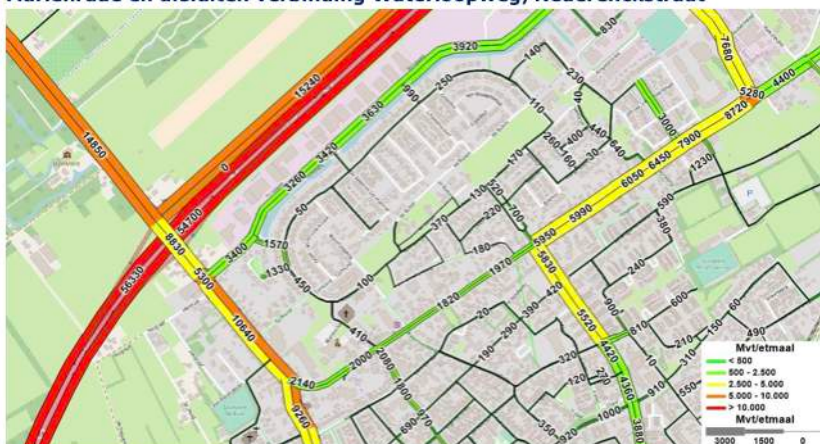


## Bijlage 1: Modelresultaten

Figuur 1: Etmaalintensiteit 2030 basis



Figuur 2: Etmaalintensiteit 2030 variant 1 - Toevoegen verbinding Mariënrade en afsluiten verbinding Waterlooweg/Nederenckstraat



Figuur 3: Variant 2 – Nieuwe verbinding Mariënrade en verbinding Waterlooweg/Nederenckstraat beide toegankelijk voor autoverkeer

