

Aan Devlin Hartman, BJZ.nu

Van J. Haveman

Datum 5 mei 2022

Projecnr 22021

Betreft Verkeerskundige effecten herontwikkeling 2 basisscholen Wezep

1. Inleiding

Er bestaan plannen om op de terreinen van twee vrijgekomen basisscholen in Wezep nieuwbouw te plegen. Het betreft de voormalige Oranjeschool aan de Berberisstraat en De Meidoorn aan de Meidoornlaan. In figuur 1 zijn de beide locaties aangegeven. Het is de bedoeling dat op de locatie Oranjeschool 28 appartementen gerealiseerd worden. Op locatie De Meidoorn wordt de realisatie van 22 appartementen voorzien. De 50 nieuw te bouwen appartementen generen een verkeersbewegingen op de Verkeersadviezen gevraagd inzichtelijk te maken.



Figuur 1: Situering herontwikkellocaties Oranjeschool & De Meidoorn

De 50 nieuw te bouwen appartementen generen een parkeerbehoefte en leiden tot (extra) verkeersbewegingen op de wegen rondom de nieuwbouwlocaties. BIZ.nu heeft BVA Verkeersadviezen gevraagd de verkeerskundige effecten van deze functiewijziging inzichtelijk te maken.

Het gaat hierbij dus enerzijds op het aspect parkeren en anderzijds op het aspect verkeersafwikkeling. In voorliggende notitie treft u onze bevindingen aan.

- **Leeswijzer**

In hoofdstuk 2 gaan wij in op de parkeersituatie. Hierbij bepalen wij de parkeerbehoefte van de nieuwe woningen en stellen wij vast of er in voldoende mate in parkeren op eigen terrein wordt voorzien, of dat voor het parkeren ook op het openbare gebied aanspraak moet worden gemaakt. Om te bepalen of er in de omgeving van het plangebied überhaupt ruimte beschikbaar is om te kunnen parkeren is een parkeeronderzoek uitgevoerd. Ook de resultaten hiervan komen in hoofdstuk 2 aan de orde.



In hoofdstuk 3 gaan we in om de ontsluiting van de ontwikkellocaties en de impact die de toevoeging van de woningen heeft op de omliggende wegen. In hoofdstuk 4 ten slotte vatten wij de bevindingen uit hoofdstuk 2 en 3 nog eens samen.

2. Parkeren

2.1. Algemeen

Zoals aangegeven zullen er op beide locaties tezamen 50 appartementen worden gerealiseerd, onder te verdelen in 28 appartementen op de locatie Oranjeschool en 22 appartementen op de locatie De Meidoornschool. In beginsel dient voor deze appartementen te worden voorzien in voldoende parkeerruimte op eigen terrein. Hiervoor worden 30 parkeerplaatsen gerealiseerd bij de 22 appartementen op het Meidoornschool terrein en 50 parkeerplaatsen voor de 28 appartementen op het terrein van de Oranjeschool. Als onvoldoende parkeerplaatsen op eigen terrein (kunnen) worden gerealiseerd, dan kan onder voorwaarden worden uitgeweken naar het openbare gebied. In dat geval moet wel worden aangetoond dat er in de omgeving van de appartementen voldoende restcapaciteit aanwezig is om in deze extra parkeerbehoefte te kunnen voorzien. In dit hoofdstuk gaan wij in op de parkeervraag die ontstaat na realisatie van de appartementen, of op eigen terrein in de parkeervraag kan worden voorzien en welke restruimte er in het openbare gebied aanwezig is om en eventuele extra parkeervraag op te kunnen vangen.

2.2. Parkeerbehoefte

Om de parkeerbehoefte te kunnen bepalen maken wij gebruik van de Parkeernota Oldebroek uit 2014. In deze nota is voor diverse voorzieningen waaronder woningen een parkeernorm opgenomen, waaraan moet worden voldaan. Voor woningen is onderscheid gemaakt in diverse woningtypen, onder andere in etagewoningen, waaronder appartementen vallen. Bij deze etagewoningen wordt vervolgens weer onderscheid gemaakt in de drie prijssegmenten: goedkoop, middenduur en duur. Omdat een dergelijke prijsaanduiding, zeker in de huidige woningmarkt, nogal aan discussie onderhevig is, is de prijsclassificering voor de appartementen vertaald naar oppervlakte van de appartementen (zie tabel 1).

Tabel 1: Classificering prijsniveau op basis van oppervlakte

woningtype	oppervlakte	prijsaanduiding
Appartement	< 80 m ²	goedkoop
	80 m ² - 110 m ²	middenduur
	> 110 m ²	duur

Op basis van deze indeling is de parkeervraag voor de appartementen per locatie bepaald. In tabel 2 zijn de resultaten hiervan weergegeven. Hierbij is er vanuit gegaan dat op de Meidoornlocatie 8 goedkope en 14 middendure appartementen worden gerealiseerd en op de Oranjeschoollocatie 12 goedkope en 16 dure appartementen.

Uit de tabel blijkt dat de parkeervraag op de Meidoornlocatie 44 parkeerplaatsen bedraagt en op de Oranjeschoollocatie 59 parkeerplaatsen, onderverdeeld in bewoners- en bezoekersparkeerplaatsen. Hierop komen wij later nog terug.



Tabel 2: Parkeerbehoefteberekening appartementen

Locatie	Appartementen		Parkeernorm			Parkeervraag		
	classificatie	aantal	totaal	bewoners	bezoekers	totaal	bewoners	bezoekers
De Meidoorn	goedkoop	8,0	1,8	1,5	0,3	14,4	12,0	2,4
	middenduur	14,0	2,1	1,8	0,3	29,4	25,2	4,2
	totaal	22,0				43,8	37,2	6,6
Oranjeschool	goedkoop	12,0	1,8	1,5	0,3	21,6	18,0	3,6
	duur	16,0	2,3	2,0	0,3	36,8	32,0	4,8
	totaal	28,0				58,4	50,0	8,4

Op basis van de als eerder aangegeven te realiseren parkeerplaatsen van 30 parkeerplaatsen op de Meidoornlocatie en 50 parkeerplaatsen op de locatie van de Oranjeschool ontstaat er een tekort van respectievelijk 14 en 9 parkeerplaatsen. Deze situatie treedt op als er geen sprake is van dubbelgebruik. Dat wil zeggen dat bewoners beschikken over gereserveerde parkeerplaatsen. Indien alle parkeerplaatsen op de terreinen beschikbaar zijn voor bewoners én bezoekers en er dus geen parkeerplaatsen worden gereserveerd voor bewoners, dan is dubbelgebruik mogelijk. Immers niet alle bewoners en bezoekers zijn gelijktijdig aanwezig. Indien we uitgaan van de aanwezigheidspercentages van beide doelgroepen zoals die in CROW publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren' zijn opgenomen dan blijkt de werkdagavond maatgevend is. Op dat moment is 90% van de bewoners thuis en is 80% van de bezoekers aanwezig. Bij maximaal dubbelgebruik zijn op dat moment 39 parkeerplaatsen nodig op de Meidoornlocatie en 55 op de Oranjeschoollocatie (zie tabel 3). Het tekort bedraagt dan nog 'slechts' respectievelijk 9 en 2 parkeerplaatsen.

Tabel 3: Parkeervraag met maximaal dubbelgebruik

Locatie	doelgroep	parkeervraag maximaal	aanwezigheid	parkeervraag
De Meidoorn	bewoners	37,2	90%	33,5
	bezoekers	6,6	80%	5,3
	totaal	43,8		38,8
Oranjeschool	bewoners	50,0	90%	45,0
	bezoekers	8,4	80%	6,7
	totaal	58,4		51,7

Geconcludeerd kan worden dat op beide locaties onvoldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd om te kunnen voorzien in de eigen parkeerbehoefte. Om deze reden zal (in meer of mindere mate, afhankelijk van het geldende parkeerregime) een beroep moeten worden gedaan op openbare parkeergelegenheden.

2.3. Parkeeronderzoek

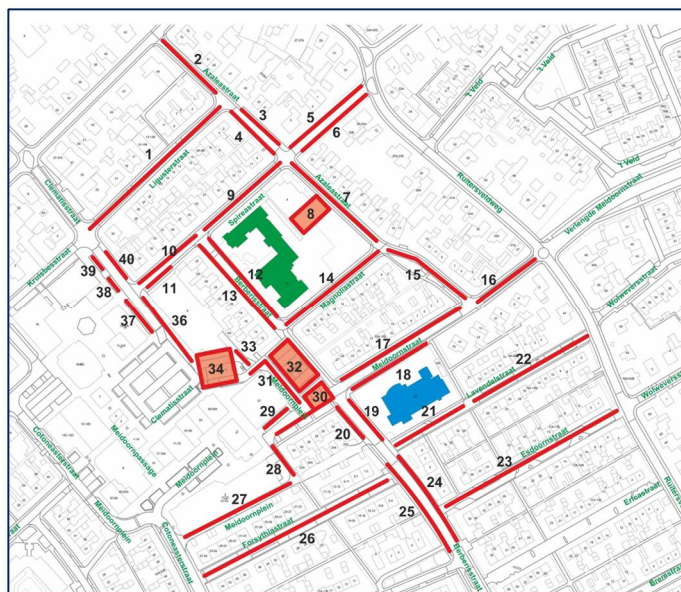
Nu duidelijk is dat in onvoldoende mate kan worden voorzien in de parkeervraag op eigen terrein, dient inzichtelijk te worden gemaakt of er in de directe omgeving parkeercapaciteit beschikbaar is die kan worden gebruikt. Maar welke parkeerplaatsen komen eigenlijk in aanmerking om een functie te vervullen voor de uitbreiding? In het algemeen worden maximale loopafstanden gehanteerd als leidraad voor het bepalen van het gebied waarbinnen parkeren voor een bepaalde voorziening plaats zou moeten vinden. Voor de woonfunctie wordt veelal een

maximale loopafstand van circa 100 meter aangehouden. Deze afstand vormt globaal de basis voor het bepalen van het gebied dat geschikt is om de extra parkeervraag op te vangen. De mate waarin binnen dit gebied parkeercapaciteit aanwezig en beschikbaar is, is bepaald aan de hand van een parkeeronderzoek.

2.3.1. Onderzoekopzet

• Afbakening onderzoeksgebied

De hiervoor beschreven maximale loopafstand voor parkeerders impliceert dat het onderzoeksgebied zich in principe kan beperken tot een straal van 100 meter rondom de ontwikkellocaties. De exacte omvang van het onderzoeksgebied dat op deze wijze is bepaald, is weergegeven in figuur 2.



Figuur 2: Omvang onderzoeksgebied en sectie-indeling

Het gebied is hierbij opgedeeld in diverse kleine segmenten (secties) om op detailniveau uitspraken te kunnen doen over het parkeergedrag. Deze sectie-indeling is eveneens weergegeven in figuur 2. Hierbij zijn alle openbare parkeergelegenheden opgenomen. Onder het begrip 'openbare parkeergelegenheden' verstaan wij alle locaties in het onderzoeksgebied die openbaar toegankelijk zijn. In het onderzoek zijn ook de gebieden betrokken waar niet geparkeerd mag worden, maar waar dat (fysiek) wel mogelijk is. Alleen op deze wijze wordt inzicht verkregen in de werkelijke parkeervraag binnen het onderzoeksgebied, wat van belang kan zijn als er handhavend wordt opgetreden. Voertuigen die onjuist geparkeerd staan zullen dan waarschijnlijk worden verplaatst naar de 'legale' parkeermogelijkheden binnen het gebied.

• Onderzoeksmethode

Om de parkeersituatie in het gebied inzichtelijk te maken is een zogenaamd parkeerduuronderzoek uitgevoerd. Bij het parkeerduuronderzoek zijn de kentekens van geparkeerde voertuigen periodiek geregistreerd. Hierdoor ontstaat een beeld van het aantal geparkeerde voertuigen per registratiemoment, ook wel de parkeerdruk of bezetting genoemd. Daarnaast kan door vergelijking van de kentekens op de verschillende registratiemomenten worden vastgesteld hoe lang de voertuigen geparkeerd hebben gestaan (de parkeerduur). De parkeerduur gecombineerd met het aankomstpatroon geeft een redelijk beeld van het parkeermotief. Gaat het om bewoners, werknemers of bezoekers?

Het parkeerduuronderzoek is uitgevoerd op dinsdag 5 april en zaterdag 9 april. Op dinsdag is geregistreerd van 6.00 - 21.00 uur en op zaterdag van 8.00 - 18.00 uur. In de genoemde perioden is ieder uur een kentekenregistratie uitgevoerd. Omdat op donderdagmiddag op het Meidoornplein de weekmarkt plaatsvindt en als gevolg



hiervan mogelijk een hogere parkeerdruk in de omgeving optreedt, is op donderdagmiddag 14 april op twee momenten een controletelling uitgevoerd.

- **Weersomstandigheden en bijzonderheden**

Dinsdag 5 april was het de hele dag bewolkt en regenachtig. De gemiddelde temperatuur was 10°C met een gevoelstemperatuur van 8°C. Op zaterdag 9 april was het een koude, half tot zwaar bewolkte dag met regen- en hagelbuien. De gemiddelde temperatuur was 6°C met een gevoelstemperatuur van 3°C. Donderdag 14 april was droog en zonnig met een gemiddelde temperatuur van 16°C.

Voor zover ons bekend hebben zich op de onderzoeksdagen geen bijzonderheden voorgedaan die kunnen hebben geleid tot een afwijking van de onderzoeksresultaten. Verondersteld mag dan ook worden dat de resultaten van het onderzoek een representatief beeld geven.

2.3.2. Resultaten

In deze paragraaf beschrijven wij de resultaten van het onderzoek, waarbij wij niet ingaan op iedere sectie afzonderlijk, maar de bevindingen van het totale onderzoeksgebied en van het gebied in de directe omgeving van de ontwikkellocaties presenteren. Hierbij maken wij onderscheid in de parkeerdruk en de parkeerdruk.

- **Totale onderzoeksgebied**

Het totale onderzoeksgebied herbergt in totaal 324 openbare parkeerplaatsen. Het is privéparkeerterrein van de kerk (sectie 8) met een capaciteit van 21 parkeerplaatsen is hierbij niet betrokken. In bijlage 1 is aangegeven hoe de capaciteit is verdeeld over de verschillende secties. Tevens is in deze bijlage een beschrijving van de secties opgenomen. Hierin staat aangegeven waar de sectie exact ligt, hoeveel parkeerplaatsen deze herbergt en of er specifieke voorwaarden van toepassing zijn.

In tabel 4 en figuur 3 is de parkeerdruk op dinsdag en zaterdag weergegeven voor het gehele onderzoeksgebied. Tevens zijn de resultaten van de controletelling op donderdag opgenomen.

Tabel 4: Parkeerdruk gehele onderzoeksgebied (openbare parkeerplaatsen)

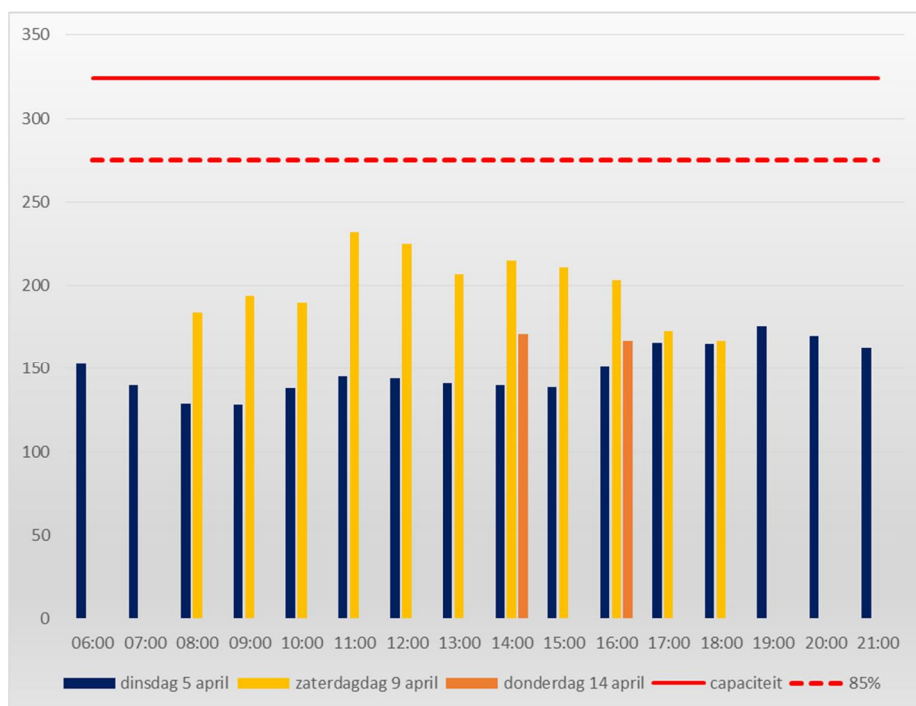
	capaciteit	06:00	07:00	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00
dinsdag	324	153	140	129	128	138	145	144	141	140	139	151	166	165	176	170	163
zaterdag				184	194	190	232	225	207	215	211	203	173	167			
donderdag										171		167					

Wij merken op dat in de grafiek ook de parkeercapaciteit (totaal 324 parkeerplaatsen) en 85% bezettingswaarde (275 parkeerplaatsen) is aangegeven. In het algemeen wordt in winkelgebieden 85% bezetting als een algemeen aanvaarde waarde gehanteerd. Dit om zoekverkeer te voorkomen en om de parkeerhandelingen vlot uit te kunnen voeren. Voor gebieden waar overwegend sprake is van een woonfunctie is het niet ongebruikelijk om hogere waarden toe te staan. Dit omdat in dergelijke gebieden veel minder sprake is van parkeerwisselingen. Voor woongebieden kunnen bezettingsgraden van 90-95% (en zelfs 100%) acceptabel zijn.

Uit tabel 4 blijkt dat de bezetting op het maatgevende moment op de dinsdag 176 geparkeerde voertuigen bedraagt. Het drukste moment bevindt zich in de avondperiode. Op dinsdag zien we een beeld waarbij de parkeerdruk overdag iets lager ligt dan in de ochtend en avond. Dit in tegenstelling tot het beeld op zaterdag



waarbij het juist overdag drukker is. Op zaterdag ligt de drukste periode rond het middaguur en in het begin van de middag. Op het piekmoment om 11.00 uur staan er 232 voertuigen geparkeerd binnen het onderzoeksgebied.



Figuur 3: Parkeerdruk gehele onderzoeksgebied (openbare parkeerplaatsen)

Dit betekent dat er binnen het gebied op het maatgevende moment nog minimaal 92 parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Beschouwen we de situatie op dinsdag en vergelijken we deze met de situatie op donderdag als de markt plaatsvindt, dan kan worden geconcludeerd dat de bezetting op donderdag circa 30 geparkeerde voertuigen hoger ligt dan op dinsdag, maar nog steeds aanzienlijk lager dan op zaterdag. De weekmarkt lijkt hier dus enige invloed te hebben. Waarschijnlijk mede vanwege het feit dat een deel van het Meidoornplein dan niet beschikbaar is om op te parkeren. De capaciteit van het Meidoornplein wordt als gevolg van de aanwezigheid van de weekmarkt beperkt met 52 parkeerplaatsen. Als gevolg hiervan treedt mogelijk verschuiving van parkeerders op naar het nabijgelegen onderzoeksgebied.

In tabel 5 is de parkeerduur in het totale onderzoeksgebied op de maatgevende momenten weergegeven. Hierbij merken wij op dat voor de dinsdag als maatgevend moment 17.00 uur is aangehouden. Dit omdat het eigenlijke maatgevende moment op dinsdag (19.00 uur) zich wat aan de rand van de onderzoeksperiode bevindt en om die reden geen betrouwbare uitspraken kunnen worden gedaan met betrekking tot de parkeerduur op dat moment.

Tabel 5: Parkeerduur dinsdag (17.00 uur) en zaterdag (11.00 uur) in het totale onderzoeksgebied

dag	cap.	bezetting		parkerduur							
		abs	%	0 - 1 uur		1 - 2 uur		2 - 4 uur		> 4 uur	
dinsdag	324	166	51%	29	17%	5	3%	12	7%	120	72%
zaterdag		232	72%	62	27%	10	4%	19	8%	141	61%



Uit tabel 5 valt af te lezen dat de parkeerduurverdeling op beide onderzoeksdagen een redelijk vergelijkbaar beeld laat zien. 20% - 30% van alle geregistreeerde voertuigen valt in de categorie kort-parkeren (0-2 uur). Het aandeel middellang parkeren (2 – 4 uur) is op beide dagen met circa 7% beperkt en het grootste deel van de voertuigen parkeert langer dan 4 uur. Het feit dat op zaterdag iets meer kort geparkeerd wordt heeft naar verwachting te maken met de invloed van het nabij gelegen centrumgebied. Dit patroon is ook in overeenstemming met het beeld dat bij de parkeerdrukverdeling is waargenomen.

Uit het parkeeronderzoek blijkt dat in het gehele onderzoeksgebied op alle momenten nog ruim voldoende restcapaciteit beschikbaar is om extra parkeerbehoefte op te vangen. Omdat de bewoners en bezoekers over het algemeen zo dicht mogelijk bij hun bestemming willen parkeren, kijken we in het vervolg van deze paragraaf naar het gebruik van de parkeervoorzieningen in de directe omgeving van de ontwikkellocaties. De meest aangewezen secties voor de omgeving De Meidoorn zijn sectie 17 t/m 21. Voor de Oranjeschoollocatie liggen de secties 9 en 12 t/m 14 het meest voor de hand. In totaal herbergen de genoemde secties respectievelijk 47 en 30 parkeerplaatsen.

De parkeerdruk voor deze secties samen op beide onderzoeksdagen is weergegeven in tabel 6 en tabel 7 en in figuur 4 en figuur 5.

Tabel 6: Parkeerdruk omgeving Oranjeschool (sectie 9 en 12 t/m 14)

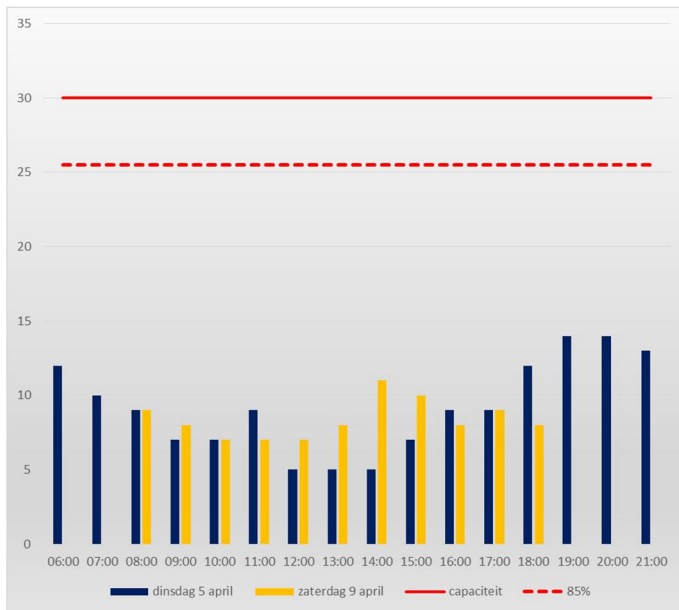
	capaciteit	06:00	07:00	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00
dinsdag	30	12	10	9	7	7	9	5	5	5	7	9	9	12	14	14	13
zaterdag				9	8	7	7	7	8	11	10	8	9	8			

Uit bovenstaande tabel blijkt dat de parkeerdruk in de omgeving van de Oranjeschool op de beschouwde secties maximaal 14 parkeerplaatsen bedraagt. Dit betekent dat er altijd minimaal nog 16 vrije parkeerplaatsen zijn in dit gebied.

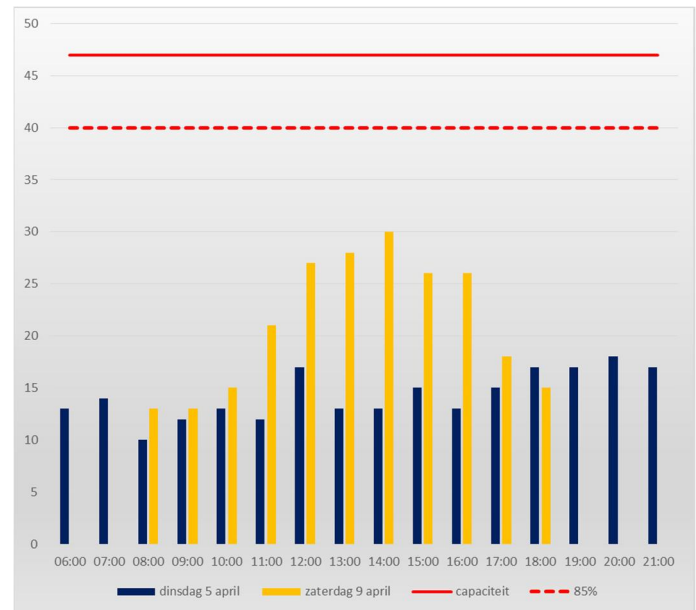
Tabel 7: Parkeerdruk omgeving De Meidoorn (secties 17 t/m 21)

	capaciteit	06:00	07:00	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00
dinsdag	47	13	14	10	12	13	12	17	13	13	15	13	15	17	17	18	17
zaterdag				13	13	15	21	27	28	30	26	26	18	15			

Voor de omgeving van De Meidoorn geldt een soort zelfde conclusie. In het beschouwde gebied zijn maximaal 30 van de 47 parkeerplaatsen bezet, waarmee er ook in dit gebied sprake is van restcapaciteit, in dit geval van 17 parkeerplaatsen.



Figuur 4: Parkeerdruk omgeving Oranjeschool (secties 9 en 12 t/m 14)



Figuur 5: Parkeerdruk omgeving De Meidoorn (secties 17 t/m 21)

In het voorgaande is geconcludeerd dat het tekort op de locatie De Meidoorn maximaal 14 parkeerplaatsen bedraagt en bij dubbelgebruik nog 9 parkeerplaatsen. Voor de Oranjeschool geldt een tekort van maximaal 9 parkeerplaatsen en bij optimaal dubbelgebruik van 2 parkeerplaatsen.

Voor de locatie Oranjeschool geldt dat er in alle gevallen minimaal 14 parkeerplaatsen vrij zijn. Dit is voldoende om de extra parkeervraag op te kunnen vangen. Zonder dubbelgebruik bedraagt de extra vraag 9 parkeerplaatsen. Hiermee wordt de totale druk in het beschouwde gebied 23 geparkeerde voertuigen. Deze parkeerdruk gerelateerd aan de capaciteit betekent een bezettingsgraad van 77%, dus nog ruim onder de acceptabel geachte bezettingsgraad.

Voor de locatie De Meidoorn ligt het iets minder eenduidig. Hier bedraagt de extra parkeervraag maximaal 14 parkeerplaatsen. In beginsel is dit voldoende omdat de restcapaciteit in het openbare gebied 17 parkeerplaatsen bedraagt. In dat geval bedraagt de bezettingsgraad 94% (44 van de 47 parkeerplaatsen bezet). Echter op de Meidoornlocatie zal er altijd sprake zijn van dubbelgebruik, omdat er in het openbare gebied geen parkeerplaatsen zullen worden gereserveerd voor bewoners en het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein niet voldoende is om alle bewoners op te vangen. Dit betekent dus dat de claim op openbare parkeercapaciteit kleiner is dan de genoemde 14 parkeerplaatsen, die is gebaseerd op **geen** dubbelgebruik. Afhankelijk van de mate waarin op eigen terrein parkeerplaatsen worden gereserveerd, ligt de parkeervraag op het piekmoment dus tussen de 14 en 9 geparkeerde voertuigen. Daarnaast geldt dat deze berekende maximale parkeervraag bij dubbelgebruik gebaseerd is op het maatgevende moment (werkdagavond). Voor de omgeving De Meidoorn geldt echter dat de parkeerdruk het hoogste is op zaterdagmiddag. Op dat moment is de parkeervraag van de nieuwe ontwikkelingen lager, vanwege afwijkende aanwezigheidspercentages op zaterdagmiddag ten opzichte van de werkdagavond. Op zaterdagmiddag is 60% van de bewoners en 60% van de bezoekers aanwezig, waarmee de parkeervraag bij optimaal dubbelgebruik nog slechts 26,3 in plaats van 38,8 voertuigen (zie tabel 3) bedraagt, waardoor er in het geheel geen claim hoeft te worden gelegd op het openbare gebied.



3. Verkeersafwikkeling

Naast impact op de parkeersituatie leidt de realisatie van de appartementen ook tot ene verkeersaantrekkende werking en belasting van het omliggende wegennet. In dit hoofdstuk gaan we hier nader op in.

3.1. Verkeersgeneratie

Analoog aan de wijze waarop de parkeervraag is bepaald, is de verkeersaantrekkende werking van de nieuwe appartementen berekend. Ook hiervoor is gebruik gemaakt van kengetallen zoals opgenomen in CROW publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren'. In tabel 8 zijn de resultaten hiervan opgenomen.

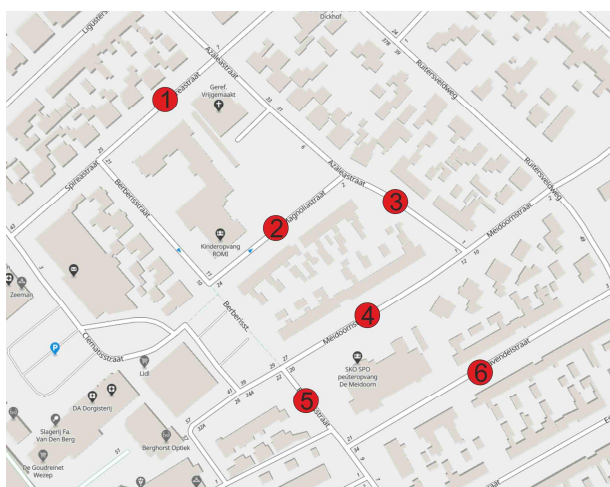
Tabel 8: Verkeersgeneratie (in aantal voertuigen per weekdagemaal)

Locatie	Appartementen		Aantal ritten	
	classificatie	aantal	per woning	totaal
De Meidoorn	goedkoop	8,0	5,4	43,2
	middenduur	14,0	5,9	82,6
	totaal	22,0		125,8
Oranjeschool	goedkoop	12,0	5,4	64,8
	duur	16,0	7,3	116,8
	totaal	28,0		181,6

Uit de tabel blijkt dat de beide ontwikkellocaties respectievelijk circa 130 en 180 ritten per etmaal genereren. Het gaat hierbij om de aantallen op een gemiddelde weekdag. Om te komen tot de intensiteiten per werkdag dient de berekende waarde met een factor 1,11 te worden opgehoogd. Grofweg betekent dat dat De Meidoornlocatie circa 150 ritten per etmaal genereert en de Oranjeschoollocatie circa 200 ritten per etmaal.

3.2. Huidige intensiteiten

Om inzicht te verkrijgen in de huidige intensiteiten op het wegennet rondom de beide locaties zijn mechanische tellingen verricht. Op 6 locaties zijn mechanische verkeerstellingen uitgevoerd (zie figuur 6). De tellingen zijn verricht gedurende een volledige week van dinsdag 5 april tot en met maandag 14 april 2022, waarbij 24 uur per etmaal in intervallen van een uur is geregistreerd.



Figuur 6: Ligging tellocaties

In tabel 9 zijn de resultaten van de tellingen weergegeven.



Tabel 9: Intensiteiten (aantal voertuigen per werkdagemaal)

locatie	richting	intensiteit	
1. Spireastraat	richting Azaleastraat	468	874
	richting Berberisstraat	406	
2. Magnonia straat*	richting Berberisstraat	5	57
	richting Azaleastraat	52	
3. Azaleastraat	richting Meidoornstraat	83	161
	richting Magnoliastraat	78	
4. Meidoorn straat	richting Berberisstraat	596	1.240
	richting Azaleastraat	644	
5. Berberisstraat	richting Meidoornstraat	661	1.447
	richting Lavendelstraat	786	
6. Lavendel straat	richting Ruitersveldweg	33	57
	richting Berberisstraat	24	

* eenrichtingverkeer

Uit de tabel blijkt dat de Meidoornstraat en de Berberisstraat het meeste verkeer afwikkelen. Dit ligt ook voor de hand aangezien dit de wegen zijn die de toegang tot het (winkel)centrum van Wezep vormen. Daarna volgt de Spireastraat waarvoor, zij het in mindere mate, hetzelfde geldt als voor de beide eerder genoemde wegen. Dit zowel qua aantal voertuigen als qua functie. De verkeersdruk op de overige wegen is marginaal, met in alle gevallen ruim minder dan 200 motorvoertuigen per etmaal.

3.3. Ontsluiting plangebieden en effecten omliggend wegennet

• De Meidoorn locatie

De Meidoornlocatie wordt zowel aan de noordzijde (Meidoornstraat) als aan de zuidzijde (Lavendelstraat) ontsloten. Gezien de verhouding in het aantal parkeerplaatsen vindt een derdedeel van de voertuigbewegingen plaats aan de zuidzijde en twee derdedeel aan de noordzijde. Dit betekent dat de Lavendelstraat met 50 extra verkeersbewegingen zal worden belast en de Meidoornstraat met 100 voertuigbewegingen. Vervolgens zal het verkeer zich verspreiden over de overige wegen. Hierbij zal het gebied zich overwegend over de hoofdwegen Meidoornstraat en Berberisstraat (in noord- en zuidelijke richting) verdelen. Gezien de verwachte oriëntatie van het verkeer zal de grootste druk op de Meidoornstraat gaan plaatsvinden. Het is echter niet aannemelijk dat op deze weg de intensiteit met meer dan 100 motorvoertuigen per etmaal zal toenemen.

• Oranjeschool locatie

Voor de locatie Oranjeschool geldt dat er sprake is van een parkeercluster op eigen terrein dat wordt ontsloten op de Spireastraat en een aantal haaks parkeervakken langs de Magnoliastraat. Ook hier is in grote lijnen sprake van een verdeling van een derdedeel – twee derdedeel, maar dan net omgekeerd qua oriëntatie. Grofweg gaat het hier om 75 ritten via de zuidzijde en 125 ritten via de noordzijde. Omdat de Magnoliastraat een eenrichtingregime kent, zal deze weg (er vanuit gaande dat het eenrichtingregime in stand blijft) over het gehele tracé (Berberisstraat – Magnoliastraat) met de helft hiervan worden belast (75 ritten = 37,5 aankomsten en 37,5 vertrekken). Deze voertuigen komen vanaf de Spireastraat en vertrekken via de Azaleastraat. De voertuigen die het plangebied aan de noordzijde benaderen of



verlaten belasten de Spireastraat. Voor de Spireastraat geldt dat het verkeer van beide zijden zal naderen. Uitgaande van een gelijkmatige verdeling over oostelijke en westelijke richting betekent dat een toename van de intensiteit met maximaal circa 100 voertuigbewegingen op de Spireastraat.

Voor beide locaties geldt dat de extra belasting op het wegennet relatief gering is en er op basis hiervan geen afwikkelings- of veiligheidsproblemen te verwachten zijn. Hierbij moet ook nog worden opgemerkt dat het ten opzichte van de oorspronkelijke situatie, toen de scholen nog in gebruik waren (en wellicht ook ten opzichte van de huidige situatie indien de gebouwen (deels) nog in gebruik zijn) dus niet gaat om allemaal extra verkeer. De oorspronkelijke locaties genereerden ook verkeer.

4. Conclusie

Uit de voorgaande hoofdstukken blijkt dat de realisatie van appartementen op de op de locaties waar oorspronkelijke de basisscholen De Meidoorn en Oranjeschool gevestigd waren, niet volledig kunnen voorzien in hun parkeerbehoefte op eigen terrein. Dit betekent dat er aanspraak wordt gedaan op parkeercapaciteit in het openbare gebied om te kunnen voorzien in de parkeerbehoefte van de nieuwe ontwikkeling. Afhankelijk van de wijze waarop het parkeren wordt georganiseerd en of er parkeerplaatsen worden gereserveerd voor bewoners van de nieuwe appartementen, is er sprake van een groter of minder groot tekort.

Uit parkeeronderzoek blijkt dat de extra parkeervraag die ontstaat en wordt afgewenteld op het openbare gebied in voldoende mate kan worden opgevangen op de bestaande parkeercapaciteit in het gebied, zonder dat hierbij de bezettingsgraad te hoog wordt. Dit geldt voor beide locaties al voor de meest nabijgelegen parkeermogelijkheden. Daarnaast is er in de verdere omgeving nog meer dan voldoende ruimte om eventuele extra parkeervraag op te kunnen vangen. Aandachtspunt hierbij is wel de Magnoliastraat. Hier kan nu op straat geparkeerd worden. Bij de verdere invulling van het plangebied dient er wel rekening mee te worden gehouden dat er voldoende rijbaanbreedte resteert om de haaks parkeervakken die langs de weg geprojecteerd zijn te kunnen bereiken. Indien dit niet gebeurt, zal er parkeercapaciteit op straat vervallen.

Met betrekking tot de verkeersaantrekkende werking kan worden geconcludeerd dat beide ontwikkellocaties samen circa 350 voertuigbewegingen per etmaal genereren. Deze zullen zich via de omliggende bestaande wegen gaan afwikkelen. Omdat het verkeer zich verspreid over diverse richtingen en wegen is de toename per straat beperkt. Deze toename zal dan ook nergens leiden tot afwikkelings- dan wel verkeersveiligheidsknelpunten. Dit mede in relatie tot de toch als niet al te hoge intensiteiten in en rondom het gebied. Bovendien gaat het niet om allemaal extra verkeer. Immers de oorspronkelijke voorzieningen op de ontwikkellocaties genereerden ook verkeer. Met betrekking tot de circulatie rondom de Oranjeschool merken wij nog op dat er nu sprake is van eenrichtingverkeer in de Berberisstraat/Magnoliastraat. Waarschijnlijk ooit ingesteld in verband met de aanwezigheid van een school en het structureren van het met de auto halen en brengen van kinderen. Overwogen kan worden dit eenrichtingverkeer op te heffen. Dit lijkt ook wenselijk in verband met de haaks parkeerplaatsen die worden gerealiseerd. Indien de verplichte rijrichting in stand blijft adviseren wij onder een hoek parkeren toe te passen in plaats van haaks parkeren.



Bijlage I Beschrijving parkeersecties

Secie	Omschrijving	Capaciteit	Invaliden	Toelichting
1	Ligusterstraat tussen Azaleastraat en Clematisstraat beide zijden	15	0	Parkeren langs de weg
2	Azaleastraat tussen Kerkweg en Ligusterstraat beide zijden	6	0	Parkeren langs de weg
3	Azaleastraat tussen Ligusterstraat en Spireastraat oneven zijde	5	0	Parkeren in vakken
4	Azaleastraat tussen Ligusterstraat en Spireastraat even zijde	4	0	Parkeren langs de weg
5	Spireastraat tussen Ruitersveldweg en Azaleastraat zijde woningen	7	0	Parkeren langs de weg
6	Spireastraat tussen Ruitersveldweg en Azaleastraat zijde fietswinkel	6	0	Parkeren in vakken
7	Azaleastraat tussen Spireastraat en Magnoliastraat beide zijden	11	0	Parkeren langs de weg
8	Terrein naast Bethelkerk	21	0	Prive. Parkeren in vakken. 1 pp voor predikant
9	Spireastraat tussen Berberisstraat en Azaleastraat beide zijden	10	0	Parkeren langs de weg
10	Spireastraat tussen Clematisstraat en Berberisstraat beide zijden	0	0	Parkeerverbod zone
11	Parkeerstrook aan Spireastraat	4	0	Parkeerverbod zone. Parkeren in strook in vakken langs de weg
12	Berberisstraat tussen Spireastraat en Magnoliastraat zijde school	0	0	Parkeerverbod
13	Berberisstraat tussen Spireastraat en Magnoliastraat zijde huizen	8	0	Parkeren langs de weg
14	Magnoliastraat tussen Azaleastraat en Berberisstraat	12	0	Parkeren langs de weg
15	Azaleastraat tussen Magnoliastraat en Meidoornstraat	7	0	Parkeren langs de weg
16	Meidoornstraat tussen Ruitersveldweg en Azaleastraat beide zijden	5	0	Parkeren langs de weg
17	Meidoornstraat tussen Azaleastraat en Berberisstraat zijde huizen	13	0	Parkeren in vakken langs de weg
18	Meidoornstraat tussen Azaleastraat en Berberisstraat zijde school	12	0	Parkeren in vakken langs de weg.
19	Berberisstraat tussen Meidoornstraat en Lavendelstraat zijde school	7	0	Parkeren in vakken langs de weg
20	Berberisstraat tussen Meidoornstraat en inrit garageboxen	5	0	Parkeren langs de weg
21	Lavendelstraat parkeervakken naast voormalige school	10	0	Woonerf. Parkeren in vakken
22	Lavendelstraat tussen school en Ruitersveldweg beide zijden	19	0	Woonerf. Parkeren in vakken
23	Esdoornstraat tussen Ruitersveldweg en Berberisstraat beide zijden	25	0	Woonerf. Parkeren in vakken
24	Berberisstraat tussen Lavendelstraat en Sneeuwbesstraat oneven zijde	7	0	Parkeren in vakken langs de weg
25	Berberisstraat tussen Forsythiastraat en Sneeuwbesstraat even zijde	7	0	3 vakken langs de weg
26	Forsythiastraat tussen Berberisstraat en Cotoneasterstraat	42	0	Woonerf. Parkeren in vakken
27	Meidoornplein	0	0	Parkeerverbod zone
28	Pleintje aan Meidoornplein	0	0	Prive. Geen vakken aangegeven. Ruimte voor 4 auto's
29	Parkeerterrein aan Meidoornplein naast LIDL	9	0	Parkeerverbod zone. Parkeren in vakken
30	Meidoornstraat tot Berberisstraat	3	0	Parkeerverbod zone. Zowel weg als vakken
31	Clematisstraat tussen parkeerterrein en Meidoornstraat	0	0	Parkeerverbod zone
32	Parkeerterrein hoek Berberisstraat - Meidoornstraat	25	0	Parkeerverbod zone. Parkeren in vakken
33	Laad- en lossterrein PLUS	0	0	Prive. Geen vakken aangegeven. Ruimte voor 4 auto's
34	Parkeerterrein Clematisstraat naast Plus supermarkt	27	2	Parkeerverbod zone. Parkeren in vakken. 2 pp gereserveerd voor Plus
36	Clematisstraat tussen Spireastraat en parkeerterrein zijde PLUS	0	0	Parkeerverbod zone
37	Parkeervakken aan Clematisstraat voor Clematisstraat 15	3	0	Parkeerverbod zone. Parkeerstrook. Geen vakken aangegeven
38	Parkeervakken aan Clematisstraat voor Clematisstraat 18	5	0	Parkeerverbod zone. Dwarsparkeren in vakken
39	Parkeervakken aan Clematisstraat voor Kruisbesstraat 2	3	1	Parkeerverbod zone. Haaksparkeren in vakken (2 bezet door containers)
40	Clematisstraat van Ligusterstraat tot Spireastraat	2	0	Parkeerverbod zone
		345	3	