

Rialto Vastgoedontwikkeling
BV



Verkeersparagraaf ontwikkeling Meester Van Coothplein

Omdat we ons verplaatsen



adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**

Rialto Vastgoedontwikkeling BV

Verkeersparagraaf ontwikkeling Meester Van Coothplein

Datum	17 oktober 2013
Kenmerk	RIA001/Kmb/0003
Eerste versie	30 november 2012

Documentatiepagina

Opdrachtgever(s)	Rialto Vastgoedontwikkeling BV
Titel rapport	Verkeersparagraaf ontwikkeling Meester Van Coothplein
Kenmerk	RIA001/Kmb/0003
Datum publicatie	17 oktober 2013
Projectteam opdrachtgever(s)	Edwin Lazeroms
Projectteam Goudappel Coffeng	Nicole Korsten, Bram Klemann

	Inhoud	Pagina
1	Inleiding	1
2	Huidige situatie	3
2.1	Inleiding	3
2.2	Verkeersstructuur	4
2.3	Verkeersintensiteiten	7
2.4	Verkeersveiligheid	9
2.5	Parkeren	10
3	Autonome situatie	12
3.1	Inleiding	12
3.2	Verkeersstructuur	12
3.3	Verkeersintensiteiten	14
3.4	Verkeersveiligheid	15
3.5	Parkeren	16
4	Plansituatie	17
4.1	Inleiding	17
4.2	Verkeersstructuur	19
4.3	Verkeersintensiteiten	20
4.4	Verkeersveiligheid	22
4.5	Parkeren	22
5	Overige aspecten	25
5.1	Geluid	25
5.2	Luchtkwaliteit	26
5.3	Externe veiligheid	26
6	Conclusies en aanbevelingen	27
6.1	Conclusies	27
6.2	Aanbevelingen	28

1

Inleiding

Aanleiding

Rialto vastgoedontwikkeling BV heeft het voornemen een locatie aan het Meester Van Coothplein in Uden te herontwikkelen (zie figuur 1.1). De Aldi supermarkt die momenteel al aan het plein gevestigd is (circa 675 m² bvo), wordt naar de nieuwe locatie verplaatst en neemt in oppervlakte toe naar circa 1.200 m² bvo. Er wordt extra detailhandelsruimte (circa 400 m² bvo) opgenomen en er worden 27 appartementen (goedkoop koopsegment) gerealiseerd boven de detailhandel/supermarkt. De huidige Aldi-locatie komt ter beschikking voor nieuwe detailhandel. Daarbij worden er parkeerplaatsen voor de bewoners in het pand aangebracht. Daarnaast komt de huidige locatie van de sporthal van de Sint Josefschool (nu niet meer in gebruik) ter beschikking voor parkeren.

In het kader van de bestemmingsplanprocedure zijn onderzoeken nodig, waaronder onderzoek naar de te verwachten verkeerskundige gevolgen van de nieuwe invulling van het plangebied en het effect van parkeren.



Figuur 1.1: Plangebied en ligging te Uden

Goudappel Coffeng BV heeft opdracht gekregen een onderzoek uit te voeren naar de verkeerskundige gevolgen van de ontwikkeling.

Het onderzoek is uitgevoerd in 2012, waarna de rapportage van deze studie in januari 2013 is opgeleverd. In het voorjaar van 2013 heeft de gemeente Uden de tijdelijke doorgang naar het Meester Van Coothplein afgesloten en is de Kerkakkerstraat verbreed (conform de aanbeveling uit de rapportage van januari 2013). Bij het schikspaadje staat inmiddels een geslotenverklaring (verkeersbord C1, wat ook gehandhaafd wordt), en zijn voorwaarschuwingen geplaatst. In deze versie van de rapportage zijn als gevolg van de recentelijk uitgevoerde infrastructurele wijzigingen nuances aangebracht ten opzichte van de eerder uitgevoerde rapportage. Deze nuances zijn in de verdere rapportage omkaderd.

Onderzoeksopzet

In dit onderzoek worden aspecten verkeersstructuur, verkeersintensiteiten, verkeersveiligheid en parkeren onderzocht.

Het concept (voorontwerp)bestemmingsplan 'Supermarktlocatie Van Coothplein' is opgesteld door BügelHajema Adviseurs bv. In de toelichting op de plankaart (d.d. 16 november 2012) zijn de verkeerskundige aspecten beschreven: verkeersafwikkeling en parkeren, geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid. Deze aspecten (die allemaal gerelateerd zijn aan de verkeersproductie van het plan) zijn in de toelichting kwalitatief beoordeeld.

In onderliggende notitie worden de effecten van de ontwikkeling gekwantificeerd op de volgende onderdelen:

- verkeersafwikkeling;
- parkeren.

Deze effecten zijn onderzocht voor drie situaties:

- huidige situatie (hoofdstuk 2);
- autonome situatie, waarin toekomstige ontwikkelingen zijn meegenomen, maar nog geen rekening is gehouden met de ontwikkeling van het plangebied (hoofdstuk 3);
- plansituatie (hoofdstuk 4).

Door eerst de huidige situatie en de autonome situatie in beeld te brengen, kunnen de gevolgen van de planontwikkeling op zichzelf beter inzichtelijk worden gemaakt.

De overige gerelateerde aspecten zoals geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid zijn in hoofdstuk 5 kwalitatief beoordeeld voor de plansituatie.

In hoofdstuk 6 worden de bevindingen geresumeerd.

2

Huidige situatie

2.1 Inleiding

De gemeente Uden heeft rondom het centrum een centrumring van gebiedsontsluitingswegen liggen. Op deze wegen is het parkeerverwijssysteem voor Uden-centrum gerealiseerd. Een van de parkeervoorzieningen die is opgenomen in het kader van het parkeerverwijssysteem is de parkeergelegenheid aan het Meester Van Coothplein (gratis parkeren). Het parkeerverwijssysteem van de gemeente Uden is op de centrumring geplaatst en de belangrijkste toegangswegen naar het centrum. De dynamische verwijzing naar de Meester Van Coothstraat is alleen aangebracht op de centrumring, via de Kerkakkerstraat is er een starre verwijzing.



Figuur 2.1: Parkeerverwijssysteem Uden

Het Van Coothplein is onlangs heringericht (na realisatie van het appartementencomplex aan de noordzijde van het terrein). Verder zijn er nog enkele langspaarvakken langs de Meester Van Coothstraat gelegen en is een parkeerterrein voor de Turkse supermarkt en moskee. Daarnaast worden de aanwezige gerealiseerde appartementen ontsloten via het Meester Van Coothplein. Het perceel van Van Eerd Beheer BV ligt al sinds jaren braak

en wordt thans gebruikt als tijdelijke parkeerplaats. De parkeercapaciteit van dit perceel bedraagt circa 45 parkeerplaatsen (inschatting schouw donderdag 15 november 2012). Tijdens de schouw was de parkeercapaciteit niet volledig benut. Op dit braakliggende perceel wordt de toekomstige ontwikkeling deels gerealiseerd.



Figuur 2.2: Braakliggend terrein, perceel Van Eerd

Inmiddels is het braakliggende terrein niet meer toegankelijk voor parkeren. Op de plaats van de sporthal wordt nog een parkeerterrein gerealiseerd.

Behalve het parkeerterrein zijn er rondom enkele private parkeerplaatsen, bijvoorbeeld van een wijnhandelaar en de Lidl. De gerealiseerde appartementen die een eigen parkeervoorziening hebben worden ook ontsloten via het Meester Van Coothplein. Deze parkeercapaciteit is niet meegenomen in de beschouwing van het parkeeraanbod.

2.2 Verkeersstructuur

De Sint Janstraat is een historische invalsroute voor Uden. Door wijzigingen in de hoofd-wegenstructuur heeft een deel van de Sint Janstraat geen ontsluitende functie meer, een deel wel. Het deel ten westen van de Birgittinessenstraat maakt deel uit van het verblijfsgebied (30 km/h).

Het oostelijk deel van de Sint Janstraat maakt deel uit van een centrumring van gebieds-ontsluitingswegen. Het merendeel van het verkeer van en naar het Meester Van Coothplein heeft naar verwachting een herkomst of bestemming vanuit de centrumring. Dit is ook zo geconstateerd tijdens de schouw.

In de huidige situatie zijn er meerdere ontsluitingsmogelijkheden voor het Meester Van Coothplein (zie figuur 2.3).



Figuur 2.3: Ontsluitingsstructuur huidige situatie (blauw = gemotoriseerd verkeer, rood = langzaam verkeer)

In de huidige situatie worden de ontsluitingen via het Schikspaadje en de tijdelijke doorgang (zie figuur 2.4) het meest gebruikt. Daarnaast is er een ontsluiting via de Kerkakkerstraat, maar deze wordt in de huidige situatie minder gebruikt door verkeer. De tijdelijke doorgang, die dicht bij het kruispunt met de Sint Janstraat en de Birgittinessenstraat op de Sint Janstraat uitkomt, is de meest gebruikte entree. Deze weg is voldoende breed voor verkeer in twee richtingen.



Figuur 2.4: Ontsluitingen Meester Van Coothplein; Schikspaadje (linksboven) en tijdelijke doorgang (rechts), Kerkakkerstraat (linksonder)

Voor de ontsluiting langs het Schikspaadje geldt dat deze in één richting berijdbaar is. Daarnaast is de ruimte zeer beperkt bij de aansluiting van het Schikspaadje met de Sint Janstraat (zie ook figuur 2.5). Vanuit de Sint Janstraat is het Schikspaadje ook niet goed herkenbaar als entree, waardoor het geen logische ontsluiting is voor weggebruikers.



Figuur 2.5: Schikspaadje vanaf Sint Janstraat

Het Schikspaadje loopt enkele meters langs de entree van de Lidl supermarkt. Op deze locatie zijn veel fietsers en voetgangers te verwachten. Een situatie waarbij gemotoriseerd verkeer pal langs de ingang van een supermarkt moet rijden is niet ideaal voor de verkeersveiligheid.

Vanuit verkeersveiligheidsoverwegingen is de situatie op het Schikspaadje niet ideaal. De gemeente Uden is dan ook voornemens om deze toegang af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer. Hierdoor wijzigt de ontsluitingsstructuur van het Meester Van Coothplein.

De tijdelijke doorgang ligt in de huidige situatie dicht bij het kruispunt met de Sint Janstraat en de Birgittinessenstraat (zie figuur 2.6). De beide kruispunten liggen een tiental meters van elkaar verwijderd.



Figuur 2.6: Kruispunt Sint Janstraat – Birgittinessenstraat en kruispunt Sint Janstraat – tijdelijke doorgang

Inmiddels is de tijdelijke doorsteek naar de Sint Janstraat afgesloten. Hierdoor is de Kerkakkerstraat de belangrijkste ontsluiting van het parkeerterrein aan het Meester Van Coothplein geworden, en rijdt het meeste verkeer nu via de Kerkakkerstraat naar het Meester Van Coothplein. Doordat de tijdelijke doorsteek is vervallen, is ook de situatie bij het kruispunt Sint Janstraat - Birgittinessenstraat overzichtelijker geworden. De gemeente Uden heeft inmiddels ook met het verkeersbord 'geslotenverklaring' het Schikspaadje afgesloten. Fysiek is het Schikspaadje nog wel toegankelijk, waardoor er auto's nog doorheen kunnen. Om dat gebruik te voorkomen, is permanente handhaving of fysieke afsluiting noodzakelijk. De gemeente Uden handhaaft, waardoor het Schikspaadje niet meer functioneert als ingang naar het Meester Van Coothplein. De onderstaande figuur geeft de verkeersstructuur september 2013 weer:



2.3 Verkeersintensiteiten

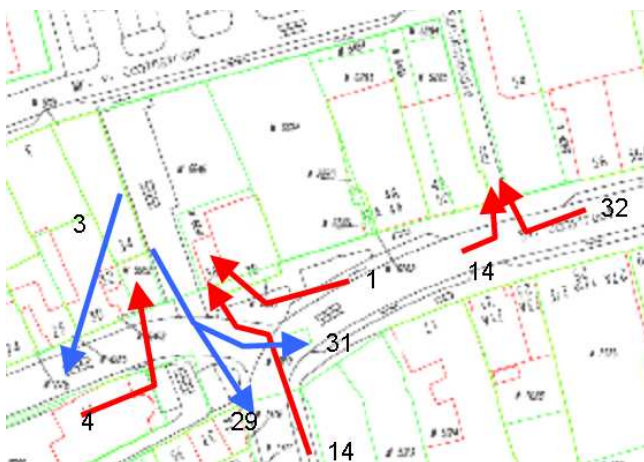
Om een beeld te krijgen van de effecten (extra verkeersgeneratie) van de ontwikkelingen is het van belang eerst een goed beeld te krijgen van de huidige situatie. De gemeente Uden heeft recente tellingen uit de omgeving beschikbaar gesteld. (zie tabel 2.1). Van de overige wegen zijn geen tellingen beschikbaar.

straatnaam	jaar	telling	etmaalintensiteit	avondspitsintensiteit (twee-uurs)
Birgittinessenstraat	2010		10.559	1.927
Sint Janstraat (west)	geen tellingen		geen tellingen	geen tellingen
Sinkt Jansstraat (centrumring)	geen tellingen		geen tellingen	geen tellingen
Kerkakkerstraat	geen tellingen		geen tellingen	geen tellingen
tijdelijke doorgang	geen tellingen		geen tellingen	geen tellingen
Schikspaadje	geen tellingen		geen tellingen	geen tellingen

Tabel 2.1: Intensiteiten mvt/etm 2010 (bron: tellingen gemeente Uden)

Het CROW hanteert een richtlijn voor maximumintensiteiten op gebiedsontsluitingswegen (maximaal 20.000 mvt/etm) en erftoegangswegen (maximaal 6.000 mvt/etm binnen de kom). Voor de Birgittinessenstraat voldoet de intensiteit aan deze richtlijn.

Op een tweetal locaties is een visuele kruispunttelling gedurende één uur uitgevoerd op een maatgevend spitsmoment (avondspits donderdag 15 november 2012). Op deze manier is er inzicht verkregen in de verkeersrichtingen op kruispuntniveau (zie figuur 2.7). Hierbij zijn de voornaamst gebruikte ontsluitingen (het Schikspaadje en de tijdelijke doorgang) naar het Meester Van Coothplein geanalyseerd.



Figuur 2.7: Telresultaten schouw (voertuigbewegingen per uur, avondspits donderdag 15 november 2012)

Het merendeel van verkeer van en naar het Meester Van Coothplein komt vanuit de centrumring. De verdeling tussen verkeer (gerelateerd aan het Meester Van Coothplein) Sint Janstraat (centrumring) en Birgittinessenstraat is nagenoeg gelijk, volgens de meting tijdens indicatieve schouw. Tijdens de schouw werd geconstateerd dat deze twee ontsluitingen het meest gebruikt worden. Er rijdt relatief veel verkeer naar het Meester Van Coothplein via het Schikspaadje. De Kerkakkerstraat wordt minder gebruikt als ontsluiting. De aansluiting van de Kerkakkerstraat op de Sint Janstraat is niet geschikt voor verkeer in twee richtingen. Tijdens de schouw werd geconstateerd dat voertuigen op elkaar moeten wachten, wanneer deze elkaar willen passeren in de Kerkakkerstraat.

Doordat de tijdelijke doorsteek is komen te vervallen, verlopen deze verkeersbewegingen nu via de Kerkakkerstraat. De gemeente Uden heeft de Kerkakkerstraat inmiddels verbreed, waardoor deze geschikt is voor passerende voertuigen.

In de huidige situatie kunnen alle ontsluitingen van het Meester Van Coothplein het verkeer goed afwikkelen. Op de aansluiting van de Sint Janstraat (uitritconstructie) op de Birgittinessenstraat ontstaan tijdens de avondspits incidenteel wachtrijen die doorgaans binnen enkele seconden ook weer oplossen. Dit is een normale verkeerssituatie bij een uitritconstructie.

2.4 Verkeersveiligheid

Zoals al beschreven is de situatie langs het Schikspaadje geen ideale situatie. Het Schikspaadje is smal waardoor er geen ruimte is om fietsers en gemotoriseerd verkeer tegelijkertijd af te wikkelen. Daarnaast moet gemotoriseerd verkeer dicht langs de entree van de Lidl rijden, waar veel voetgangers en fietsers te verwachten zijn. Ook staan op deze locatie fietsen geparkeerd en winkelwagens.



Figuur 2.8: Situatie entree Lidl

Bij het Schikspaadje staat inmiddels een geslotenverklaring, welke wordt gehandhaafd door de gemeente Uden.

Het meeste verkeer van het Meester Van Coothplein rijdt in de huidige situatie via de tijdelijke doorgang. Deze is vrijwel direct aangesloten op het kruispunt van de Sint Janstraat met de Birgittinessenstraat. Hierdoor ontstaat een complexe situatie, waarbij de weggebruiker twee keer kort achter elkaar de verkeerssituatie moet inschatten en afslagbewegingen onduidelijk kunnen zijn.

Deze complexe situatie bij het kruispunt van de Sint Janstraat met de Birgittinessenstraat is komen te vervallen door het afsluiten van de tijdelijke doorgang. De situatie bij de Kerkakkerstraat is overzichtelijk.

In de huidige situatie laden en lossen de bevoorradingsvrachtwagens voor de Aldi ook op eigen terrein. De huidige expeditieruimte biedt niet voldoende ruimte om goed te kunnen laden en lossen. In figuur 2.9 is de huidige situatie met betrekking tot laden en lossen weergegeven. De vrachtwagen staat gedeeltelijk op de rijbaan van de Sint Janstraat geparkeerd om goed te kunnen laden en lossen. Dit is een ongewenste situatie.



Figuur 2.9: Huidige situatie laden en lossen Aldi

2.5 Parkeren

De parkeergelegenheid op het Meester Van Coothplein bestaat uit verschillende parkeervelden die elk een andere inrichting en uitstraling hebben. Er is een groot ingericht terrein wat de meeste parkeercapaciteit biedt. Hier kunnen onder meer bewoners die aan het Meester Van Coothplein wonen parkeren. Aan het Meester Van Coothplein is verder een Turkse supermarkt gevestigd; hiervoor bevindt zich een klein parkeerterrein. Daarnaast is er het braakliggende terrein (perceel Van Eerd), en zijn er enkele ‘particuliere’ parkeerterreinen: bijvoorbeeld de Lidl en de wijnhandel.

In de huidige situatie heeft het Meester Van Coothplein (het ingerichte terrein en de parkeerplaatsen voor de Turkse supermarkt) een capaciteit van 123 parkeerplaatsen. De parkeerplaatsen die nu bij de sporthal liggen (en die straks deel uitmaken van de herinrichting), zijn niet meegenomen in de telling van de huidige situatie. Daarnaast is er op de ontwikkellocatie nu een tijdelijke parkeervoorziening van circa 45 parkeerplaatsen (het braakliggende terrein bij Van Eerd).

De 45 parkeerplaatsen op het braakliggende terrein zijn komen te vervallen in het voorjaar van 2013.

In de nabijheid (minder dan 100 meter) van de ontwikkeling, binnen de centrumring, is het parkeerterrein Sint Jansplein (betaald parkeren, zie figuur 2.10)



Figuur 2.10: Parkeerterrein Sint Jansplein

Tijdens een schouw (donderdag 15 november 2012) in de avondspits (ook een piekmoment voor de supermarkt) is de parkeerdruk indicatief geanalyseerd. De meting betreft een indicatie van het parkeerbeeld tijdens piekmomenten.

Tijdens de indicatieve meting was circa 27 parkeerplaatsen van de totale capaciteit van 89 beschikbaar. De tijdelijke parkeervoorziening op het braakliggende terrein bood nog plaats aan circa 12 auto's.

In de Kerkakkerstraat zijn gestoken parkeervakken (acht parkeerplaatsen). Deze parkeerplaatsen waren tijdens de schouw allen bezet.

Bij de verbreding van de Kerkakkerstraat zijn de acht gestoken parkeerplaatsen vervangen door vier langsparkeerplaatsen.

Het Sint Jansplein was tijdens de schouw grotendeels vrij (zie figuur 2.10). In de praktijk zal het Meester Van Coothplein ook eerder gevuld zijn omdat parkeren hier gratis is, de aanwezigheid van het Sint Jansplein in de directe nabijheid biedt voldoende (overloop)capaciteit.

De conclusie op basis van de indicatieve schouw is dat er in de huidige situatie voldoende parkeergelegenheid is.

Ook met het afsluiten van het braakliggende terrein is er in de huidige situatie nog voldoende parkeergelegenheid.

3

Autonome situatie

3.1 Inleiding

De autonome situatie is de situatie waarmee de plansituatie moet worden vergeleken. De autonome situatie is de toekomstsituatie zonder de ontwikkelingen van Rialto vastgoedontwikkeling BV.

De gemeente Uden heeft het voornemen om het Schikspadje in de toekomstige situatie af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer. Hierdoor verandert de ontsluiting van het gebied.

Ook de tijdelijke doorgang waarmee het Meester Van Coothplein en het braakliggende terrein wordt ontsloten, wordt afgesloten. Het voornemen is dat per 1 april 2013 tijdelijke parkeren en de tijdelijke doorgang komt te vervallen.

Het tijdelijke parkeren en de tijdelijke doorgang is inmiddels komen te vervallen. Het Schikspadje is met een geslotenverklaring afgesloten.
--

3.2 Verkeersstructuur

In de toekomstsituatie (autonome situatie zonder ontwikkelingen) is het voornemen van de gemeente Uden de tijdelijke doorgang en het Schikspadje af te sluiten. In figuur 3.2 wordt de toekomstige ontsluitingsstructuur voor het Meester Van Coothplein aangegeven.



Figuur 3.2: Ontsluitingsstructuur toekomstige situatie (blauw= gemotoriseerd verkeer, rood= langzaam verkeer)

Ook de tijdelijke doorgang naar het Meester Van Coothplein is opgeheven. Het voornemen van de gemeente Uden is om deze doorgang in het voorjaar van 2013 af te sluiten. Door het opheffen van de tijdelijke doorgang verdwijnt de complexe situatie bij het kruispunt Sint Janstraat - Birgittinessenstraat.

Het opheffen van de tijdelijke doorgang is inmiddels uitgevoerd; het Schikspadje is volgens een geslotenverklaring afgesloten.

Als gevolg van het wijzigen van de verkeersstructuur zal de Kerkakkerstraat intensiever gebruikt worden. Op basis van de telling die tijdens een avondspits gehouden is blijkt dat er tijdens een avondspitsuur circa 120 verkeersbewegingen in- en uitgaand plaatsvinden op het Schikspadje en de tijdelijke doorgang (zie figuur 2.6).

In de toekomstige situatie wordt de Kerkakkerstraat de belangrijkste ontsluiting van het Meester Van Coothplein. De Kerkakkerstraat is in de huidige situatie niet geschikt voor tweerichtingsverkeer. De rijbaan is te smal nabij de aansluiting met de Sint Janstraat. Voor een goede ontsluiting en een verkeersveiliger situatie is het wenselijk dat tweerichtingsverkeer mogelijk is in de Kerkakkerstraat. De capaciteit is dan meer dan 1.000 mvt/h¹ en voldoende om het verkeer te kunnen afwikkelen. De intensiteit tijdens een spitsuur (op basis indicatieve schouw) is minder dan 200 voertuigbewegingen per uur. De Kerkakkerstraat heeft daarmee voldoende capaciteit om het verkeer van het Meester Van Coothplein te kunnen afwikkelen.

Het is daarom aan te bevelen de Kerkakkerstraat aan te passen, zodat verkeer elkaar gemakkelijk kan passeren en verkeer in twee richtingen mogelijk is. De ruimte is beschikbaar. Wel betekent dit dat de gestoken parkeervakken (acht parkeerplaatsen) die

¹ ASVV 2004, aanbeveling voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom, CROW.

de huidige situatie kent komen te vervallen. Met een rijbaanverbreding blijft ruimte beschikbaar om vier langspaarkeerplaatsen te kunnen realiseren. Daarnaast wil de gemeente Uden een PRIS-tellus realiseren op de toegang van het Meester Van Coothplein, zodat de bezette capaciteit van het parkeerterrein dynamisch gemeten kan worden, en zo actuele info over bezettingsgraad en beschikbare capaciteit geboden kan worden. Het verbreden van de Kerkakkerstraat (zodat tweerichtingsverkeer mogelijk is) en het installeren van een PRIS-tellus is nodig op het moment dat de tijdelijke doorgang wordt opgeheven. Op dat moment zal de Kerkakkerstraat intensiever gebruikt worden.

De Kerkakkerstraat is inmiddels aangepast, waardoor deze geschikt is voor verkeer in twee richtingen. Daarmee biedt de Kerkakkerstraat voldoende capaciteit om het verkeer te kunnen verwerken.

3.3 Verkeersintensiteiten

Om een doorkijk te maken naar de toekomst zijn in deze studie ook verkeersintensiteiten voor de toekomst beschouwd.

De toekomstige verkeersintensiteiten van de Sint Janstraat en de Birgittinessenstraat zijn door de gemeente Uden aan Goudappel Coffeng aangeleverd. Daarbij zijn andere vaststaande ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen, zoals bijvoorbeeld het 'centrumplan Promenade' meegenomen. De prognose van de verkeersintensiteiten door de gemeente Uden betreft een worst- case- scenario.

Om de verkeersintensiteit op de Kerkakkerstraat te bepalen is gebruik gemaakt van het GGA- verkeersmodel voor de regio Noordoost-Brabant. In dat model is uitgegaan van de huidige verkeersstructuur voor de gebiedsontsluitingswegen. Het verkeer dat gegeneerd wordt door het Meester Van Coothplein wordt in het verkeersmodel aangesloten op de Sint Janstraat (30 km/h), er zijn geen aansluitingen in het verkeersmodel op de locatie van de tijdelijke doorgang en het Schikspaadje. Dit komt overeen met de toekomstige situatie waarbij het verkeer van het Meester Van Coothplein via de Kerkakkerstraat afgewikkeld wordt. In het verkeersmodel wordt nog rekening gehouden met de verkeersgeneratie van de functies op het braakliggend terrein (oude functies), de verkeersintensiteit op de Kerkakkerstraat is daardoor wellicht hoger geschat in het verkeersmodel dan dat het werkelijk is.

In tabel 3.1 zijn de toekomstige intensiteiten, op basis van het verkeersmodel (Kerkakkerstraat) en cijfers van de gemeente Uden (Sint Janstraat en Birgittinessenstraat), weergegeven. Aan het verschil tussen de tellingen in de Birgittinessenstraat en de verkeersintensiteiten (prognosejaar) is te zien dat er sprake is van groei. De groei wordt door de gemeente Uden verklaard door een autonome groei van de automobiliteit en lokale en regionale ontwikkelingen. Het CROW hanteert een richtlijn voor maximumintensiteiten op gebiedsontsluitingswegen (maximaal 20.000 mvt/etm) en erftoegangs- wegen (maximaal 6.000 mvt/etm binnen de kom). Voor alle wegen waarvan de intensiteit beschouwd is, geldt dat deze voldoen aan de richtlijn voor maximumintensiteit.

straatnaam	jaartal	Etmaalintensiteit
		autonoom
Birgittinessenstraat	2022	16.800
Sint Janstraat (west)	2022	5.000
Sint Janstraat (centrum- ring)	2022	18.400
Kerkakkerstraat	2020	2.300

Tabel 3.1: Intensiteiten motorvoertuigen werkdaggemiddelde autonome situatie (afgerond in honderdtallen)

3.4 Verkeersveiligheid

In de huidige situatie wordt het Schikspaadje als een risico voor de verkeersveiligheid gezien, omdat verkeer langs de entree van de Lidl rijdt. Op deze locatie zijn veel fietsers en voetgangers te verwachten. Met het afsluiten van het Schikspaadje voor gemotoriseerd verkeer wordt dit risico verminderd.

In de autonome situatie verdwijnt de tijdelijke doorgang. Hierdoor verdwijnt de ontsluiting van het Meester Van Coothplein op de Sint Janstraat direct naast de aansluiting met de Birgittinessenstraat. De overzichtelijkheid van deze locatie neemt hierdoor toe. Het verdwijnen van de tijdelijke doorgang is daarmee een verbetering voor de verkeersveiligheidssituatie.

De verkeersveiligheid is momenteel al verbeterd door de afsluiting van de tijdelijke doorgang en de verbreding van de Kerkakkerstraat. Ook het afsluiten van het Schikspaadje is een verbetering voor de verkeersveiligheid.

3.5 Parkeren

Omdat de Kerkakkerstraat in twee richtingen te berijden moet zijn, betekent dit dat er vier parkeerplaatsen vervallen. De acht gestoken parkeerplaatsen verdwijnen, en met een rijbaanverbreding kunnen vier parkeerplaatsen opnieuw gerealiseerd worden. In de huidige situatie (indicatieve schouw) zijn meer dan vier parkeerplaatsen beschikbaar (27 restcapaciteit), de extra parkeervraag van vier parkeerplaatsen kan worden opgevangen en daarbij is er nog een restcapaciteit van 23 parkeerplaatsen. De 23 parkeerplaatsen restcapaciteit is een indicatie van de capaciteit tijdens een piekmoment (avondspits). Wanneer er een PRIS-systeem is gerealiseerd kan altijd een actueel beeld van de restcapaciteit worden geboden.

In de Kerkakkerstraat zijn momenteel vier langspaarkeerplaatsen beschikbaar als gevolg van de reconstructie.

Plansituatie

In dit hoofdstuk wordt beschreven wat het uiteindelijke effect is van de plansituatie. Het verkeerseffect van de ontwikkelingen zoals beschreven in het bestemmingsplan 'Meester Van Coothplein' wordt in dit hoofdstuk beschreven.

4.1 Inleiding

Rialto vastgoedontwikkeling gaat twee deelgebieden ontwikkelen (zie figuur 4.1). In deelgebied 1 wordt de Aldi opnieuw gehuisvest (toekomstige omvang 1.200 m² bvo, toename van ruim 500 m² ten opzichte van huidige omvang aan discountsupermarktruimte), komen er kleinschalige units voor detailhandel (400 m² bvo) en worden er 27 appartementen gerealiseerd (goedkoop koopsegment bedoeld voor starters) met bijhorende parkeerkelder (circa 27 parkeerplaatsen). De ruimte van de huidige Aldi blijft beschikbaar voor detailhandel (circa 675 m²). Deelgebied 2 wordt benut om extra parkeercapaciteit te creëren (62 parkeerplaatsen²).

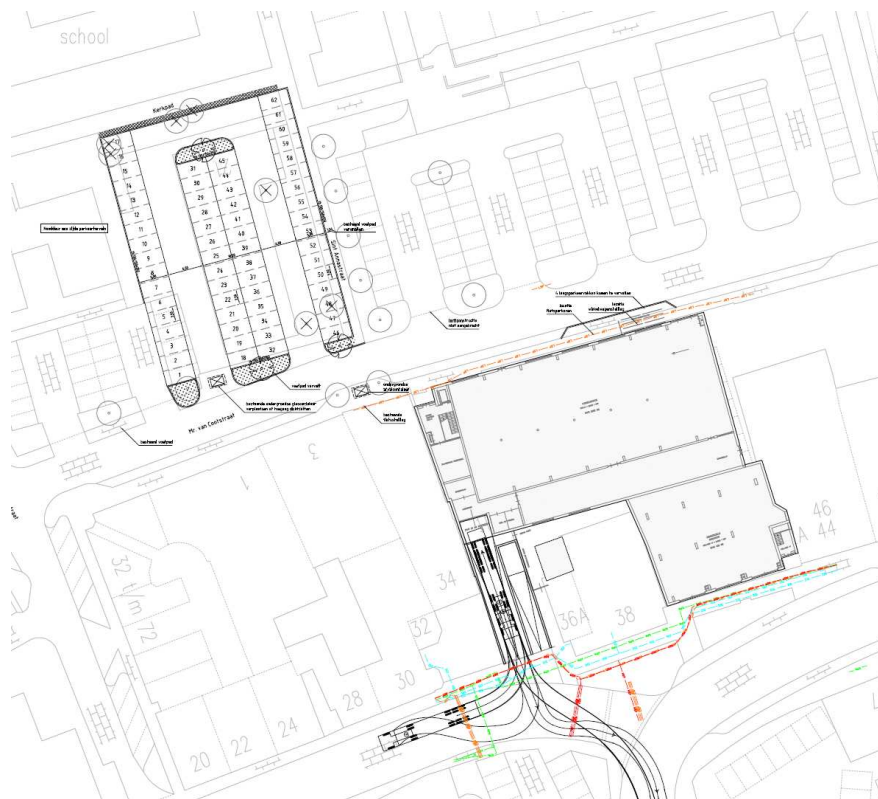


Figuur 4.1: Deelgebieden ontwikkeling

² De parkeerplaatsen die nu bij de sporthal liggen (en die straks deel uitmaken van de herinrichting), zijn niet meegenomen in de telling van de huidige situatie. Dit zijn er 6, waardoor er bij de realisatie 56 nieuwe parkeerplaatsen worden gerealiseerd.

De appartementen worden boven de winkel gerealiseerd. De winkel krijgt aan de zijde van de Sint Janstraat een apart expeditiedok (zie figuur 4.2) met capaciteit voor één grote vrachtwagen (> 15 m). De openbare ruimte blijft vrij bij het gebruik van het laad- en losdok.

Aan de entreezijde van de nieuwe supermarkt en woningen wordt voldoende ruimte gereserveerd voor het parkeren van fietsen en winkelwagentjes (zie figuur 4.2), zonder dat daarbij de vrije doorgang van het trottoir belemmerd wordt.



Figuur 4.2: Bovengrondse situatie plangebied (Rialto vastgoedontwikkeling)

4.2 Verkeersstructuur

De locatie van de ontwikkeling ligt tussen de Sint Janstraat en de Meester Van Coothstraat (zie figuur 4.3). De Sint Janstraat (overlopend in de Birgittinessenstraat) is een gebiedsontsluitingsweg (50 km/h) en maakt deel uit van de Udense centrumring (geel in figuur 4.3). De overige wegen rondom het plangebied zijn 30 km/h-wegen. De verkeersstructuur zoals beschreven in de autonome situatie (hoofdstuk 3) blijft gehandhaafd in de plansituatie.

De verkeersstructuur van de toekomstsituatie is met het afsluiten van de tijdelijke doorgang, het verbreden van de Kerkakkerstraat en een afgesloten Schikspadje gerealiseerd.



Figuur 4.3: Wegenstructuur rondom plangebied

Uit de analyse van de autonome situatie is gebleken dat door het afsluiten van het Schikspaadje en de tijdelijke doorgang het noodzakelijk is om de Kerkakkerstraat aan te passen zodat tweerichtingsverkeer goed mogelijk is. Met deze aangepaste situatie van de Kerkakkerstraat is het prima mogelijk het plangebied te ontsluiten.

De Kerkakkerstraat is inmiddels verbreed. Hiermee is het plangebied prima ontsloten.

De bereikbaarheid van het laad- en los dok is aangetoond met rijcurves (weergegeven in figuur 4.2). De locatie van de expeditieruimte wijzigt ten opzichte van de huidige situatie niet. Het achterwaarts inparkeren van de vrachtwagen is echter risicovol, temeer omdat het gedeelte St-Janstraat waar moet worden gemanoeuvreerd drukker wordt. Het is aan te bevelen tijdens deze manoeuvre te werken met verkeersregelaars. De parkeergarage voor bewoners is toegankelijk via de Sint Janstraat.

4.3 Verkeersintensiteiten

Voor het bepalen van de verkeersintensiteiten in de omgeving is gebruik gemaakt van de intensiteiten zoals in hoofdstuk 3 beschreven zijn (tabel 3.3).

Om de verkeersgeneratie van de nieuwe ontwikkeling te bepalen is gebruik gemaakt van geactualiseerde kencijfers van het CROW (publicatie 317). De kencijfers geven een indicatie van het gemiddelde aantal verkeersbewegingen op weekdagniveau. De hierna-volgende kencijfers zijn gehanteerd (daarbij is per kencijfer de stedelijkheidsgraad 'matig stedelijk'³ van toepassing voor Uden, en is het gebied 'centrum'):

- koop, etage/appartement, goedkoop: 3,9-4,7 verkeersbewegingen per woning per weekdag;

³ De kencijfers moeten gehanteerd worden op basis van de stedelijkheidsgraad van een gemeente. Voor Uden is volgens de meest actuele CBS cijfers de stedelijkheidsgraad vastgesteld op 3: 'matig stedelijk'.

- discountsupermarkt: 40,5-76,4 verkeersbewegingen per 100 m² bvo per weekdag;
- detailhandel centrumgebied (20.000-50.000 inwoners): 23,1-30,9 verkeersbewegingen per 100 m² bvo per weekdag.

Om het effect van de supermarktontwikkeling goed te kunnen bepalen hoeft alleen de verkeersgeneratie van de extra discountsupermarktruimte (de toename als gevolg van de ontwikkeling) berekend te worden. De oppervlakte van de huidige discountsupermarkt verplaatst namelijk als het ware. De omvang van de huidige supermarkt (circa 700 m²) is daarom verminderd op de omvang van de nieuwe supermarkt. De ruimte van de huidige supermarkt kan wel weer als detailhandel opnieuw worden gebruikt, en is dus nieuw als verkeersgeneratie meegenomen.

Volgens deze kencijfers resulteert dit in een verkeersgeneratie (27 appartementen, 500 m² discountsupermarkt en 400 m² detailhandel centrumgebied nieuw, en 675 m² detailhandel centrumgebied in het huidige pand van de Aldi) van circa 560 à 840 verkeersbewegingen per weekdagemaal (gemiddelde maandag tot en met zondag, zie tabel 4.1). Per werkdagemaal (gemiddelde van maandag tot en met vrijdag)

worden 610 à 930⁴ verkeersbewegingen gegenereerd door de ontwikkelingen.

Functie/ totaal	Omvang toename	min norm	max norm	vkgen min	vk genmax
Discountsupermarkt	500	40,5	76,4	203	382
Appartementen	27	3,9	4,7	105	127
Detailhandel	400	23,1	30,9	92	124
Detailhandel oud	675	23,1	30,9	156	209
Weekdag totaal				556	841
Werkdag totaal				612	925

Tabel 4.1: Verkeersgeneratie

In de spitsperiode betekent dit een toename van circa 61 tot 93 verkeersbewegingen per uur (aankomsten en vertrekken samen) als gevolg van de ontwikkeling aan het Meester Van Coothplein. Per minuut is dit ongeveer één verkeersbeweging extra ten opzichte van de autonome situatie.

Uitgaande van maximumverkeersgeneratie van circa 930 verkeersbewegingen per werkdagemaal extra, en een gelijke verdeling over de Sint Janstraat en Birgittinessenstraat centrumring, op basis van de visuele waarneming is een inschatting gemaakt van de veranderingen in de verkeersintensiteit op de omliggende wegen.

⁴ Afgerond op tientallen

straatnaam	jaartal model	autonoom	autonoom +ontwikkeling	procentuele toename
Birgittinessenstraat	2022	16.800	17.300	+3%
Sint Janstraat (west)	2022	5.000	5.900	+18%
Sint Janstraat (centrumring)	2022	18.400	18.900	+2,7%
Kerkakkerstraat	2020	2.300	3.200	+39,1%

Tabel 4.2: Intensiteiten mvt/etm toekomstige situatie (afgerond in honderdtallen, uitgaande van een worst-case- scenario)

De ruimtelijke ontwikkeling leidt tot een toename van het verkeer op de omliggende straten. De centrumring (Birgittinessenstraat en Sint Janstraat) voldoet aan de richtlijn voor gebiedsontsluitingswegen. De Kerkakkerstraat en Sint Janstraat voldoen aan de richtlijn voor een erftoegangsweg.

4.4 Verkeersveiligheid

In het ontwerp voor de nieuwe Aldi is al rekening gehouden met ruimte voor winkelwagens en voorzieningen om de fiets te kunnen stallen (zie figuur 4.2).

Het dok voor laden en lossen van de Aldi biedt voldoende ruimte voor het opstellen van een grote vrachtwagen. Vrachtverkeer wat bij de nieuwe Aldi gaat parkeren, hoeft niet op de rijbaan te staan. De situatie van het huidige pand, waarbij bevoorradingsverkeer deels op de rijbaan van de Sint Janstraat moet parkeren, blijft echter bestaan. Mogelijkheden om dit knelpunt op te lossen zijn: kleinere bevoorradingsseenheden, laden en lossen op meest gunstige venstertijden, het laden en lossen begeleiden met verkeersregelaars.

4.5 Parkeren

In de huidige situatie kent het parkeerterrein van het Meester Van Coothplein in feite drie gezichten: het parkeerterrein voor de Turkse supermarkt, het braakliggende terrein en een hoogwaardig ingericht parkeerterrein. In de toekomstige situatie moet het gehele parkeerterrein dezelfde hoogwaardige uitstraling krijgen als het huidige grote terrein. Zodoende wordt één groot parkeerterrein met dezelfde uitstraling gecreëerd waar tussen de verschillende functies meer dubbelgebruik kan plaatsvinden.

Het parkeren op het braakliggende terrein is inmiddels niet meer mogelijk. De uitstraling van het parkeerterrein van het Meester Van Coothplein is hiermee verbeterd en heeft een eenduidige uitstraling.

De parkeervraag van de ontwikkeling wordt deels opgevangen in een parkeerkelder (één parkeerplaats per appartement) en deels in de openbare ruimte.

In het bestemmingsplan is een paragraaf opgesteld voor het parkeren van de ontwikkeling. Volgens het beleid van de gemeente moet voldaan worden aan de parkeernormen,

zoals deze zijn vastgesteld door de gemeenteraad d.d. 26 september 2006. Voor deze ontwikkeling heeft Rialto Vastgoedontwikkeling het uitgangspunt gehanteerd dat aan de parkeernorm voor het centrumgebied moet worden voldaan.



Figuur 4.3: Gebieden parkeernormering (blauw/paars = centrum)

Functie	Parkeernorm	Aantal/omvang	Parkeerplaatsen
starterswoningen tot 80 m ²	1,3 per woning	27	35,1
detailhandel	3,8 per 100m ²	1200 m ²	45,6
commerciële ruimte	2,8 per 100m ²	370 m ²	10,36
Totaal aantal parkeerplaatsen			91
Te realiseren parkeerplaatsen			
ondergrondse parkeergarage t.b.v. bewoners			27
locatie sporthal			56
minder van huidige parkeerplaatsen benodigd i.v.m. vervallen sporthal			8
Totaal aantal parkeerplaatsen te gebruiken			91

Tabel 4.4: Parkeerbalans ontwikkeling

De parkeernormen van de gemeente Uden zijn in principe vigerend, de ontwikkeling moet voldoen aan deze norm. Het CROW⁵ heeft in oktober een publicatie (nr. 317) uitgebracht waarin de kencijfers voor parkeren in geactualiseerd zijn. De gehanteerde normen van de parkeerbalans (voor starterswoningen en detailhandel) vallen binnen de bandbreedte van de recentelijk geactualiseerde parkeerkencijfers. De commerciële ruimte (voor meerdere functies invulbaar) is niet goed vergelijkbaar met de geactualiseerde kencijfers, omdat deze alleen beschikbaar zijn voor zeer specifieke functies in plaats van verzamelfuncties. De voorgestelde norm is in overeenstemming met de Udense norm en komt overeen met functies met veel bezoekers.

De totale parkeervraag van de ontwikkeling bedraagt 91 parkeerplaatsen. Voor bewoners zijn 27 parkeerplaatsen in de parkeerkelder gerealiseerd. Dit betekent dat een parkeervraag van 64 parkeerplaatsen resteert in de openbare ruimte. Naast dit aantal dienen

⁵ Kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte.

nog twee invalidenparkeerplaatsen te worden gerealiseerd (norm 1 pp/50 parkeerplaatsen in de openbare ruimte).

Als gevolg van het afbreken van de sporthal kunnen meer parkeerplaatsen gerealiseerd worden (totaal 62 parkeerplaatsen⁶). Doordat de sporthal afgebroken wordt, verdwijnt ook de parkeervraag van de sporthal. Hierdoor is de feitelijke totale toename in de parkeervraag in de omgeving 56 parkeerplaatsen (64-8), en twee parkeerplaatsen ten behoeve van gehandicapten.

De parkeervraag van 58 parkeerplaatsen is lager dan het extra aanbod van 62 parkeerplaatsen dat wordt gecreëerd. De parkeervraag van de ontwikkeling kan hiermee nagenoeg worden opgevangen in de openbare ruimte. Wanneer er twee parkeerplaatsen ten behoeve van gehandicapten worden gerealiseerd, kunnen de twee reguliere parkeervakken die verdwijnen gecompenseerd worden op het nieuwe parkeerterrein. De restcapaciteit van 23 parkeerplaatsen die volgens indicatieve schouw aanwezig is, hoeft niet benut te worden voor het opvangen van de parkeervraag van de ontwikkeling.

In de ontwikkeling van Rialto vastgoedontwikkeling wordt er commerciële ruimte gerealiseerd, waarbij de entree (in het ontwerp) van deze ruimtes aan de Sint Janstraat is gelegen (anders dan de Aldi). De parkeercapaciteit voor deze ruimtes wordt in principe geboden op het nieuw te realiseren parkeerterrein, dit is binnen acceptabele loopafstand, en daarmee theoretisch een goede locatie. In de praktijk is het echter denkbaar dat bezoekers van deze commerciële ruimte parkeren 'voor de deur'. Hiervoor is tijdens de indicatieve schouw geconstateerd dat het Sint Jansplein voldoende capaciteit biedt.

Geconcludeerd kan worden dat de parkeervraag van de ontwikkeling kan worden opgevangen in de openbare ruimte.

⁶ De parkeerplaatsen die nu bij de sporthal liggen (en die straks deel uitmaken van de herinrichting), zijn niet meegenomen in de telling van de huidige situatie. Dit zijn er 6, waardoor er bij de realisatie 56 nieuwe parkeerplaatsen worden gerealiseerd, en er in totaal 62 parkeerplaatsen in dit gebied liggen.

Overige aspecten

BügelHajema heeft een toelichting geschreven (16 november 2012) op het 'bestemmingsplan Supermarktlocatie Van Coothplein'. Ook de aspecten geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid zijn hierin opgenomen. Deze paragrafen uit de toelichting zijn door Goudappel Coffeng kwalitatief beoordeeld en beschreven in dit hoofdstuk.

5.1 Geluid

Met betrekking tot de paragraaf geluid worden de volgende opmerkingen gemaakt:

- De geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de Sint Janstraat is fors. De toepassing van geluidsreducerende maatregelen zal noodzakelijk zijn omdat de maximale ontheffingswaarde wordt overschreden. Mogelijk kunnen met bronmaatregelen (toepassen asfalt of geluidsreducerend asfalt) de geluidsbelasting worden teruggebracht tot onder de maximale ontheffingswaarde. Hiermee is een hogere waarde procedure mogelijk. Zoals beschreven is het niet reëel te achten dat de geluidsbelasting ten gevolge van de Sint Janstraat kan worden teruggebracht tot de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. De (hoge) geluidsbelasting wordt voor een zeer klein deel veroorzaakt door de geplande ontwikkeling. De verkeerstoename op de Sint Janstraat (locatie gevel) is kleiner dan 5%.
- Bij het aanvragen van ontheffing voor een hogere waarde dient rekening gehouden te worden met de eisen voor de maximale binnenwaarde uit het Bouwbesluit. Gezien de hoogte van de geluidsbelasting dient rekening gehouden te worden met het geluids-isolerend vermogen van de gevels van de nieuwe woningen.
- In de paragraaf is niet ingegaan op het geluid van de inrichting. Nabij de supermarkt kan hinder ontstaan als gevolg van laden/lossen van vrachtwagens. Volgens het activiteitenbesluit/de Wet milieubeheer moet mogelijk aandacht besteed worden aan deze aspecten. Rialto Vastgoedontwikkeling voert hier aanvullend onderzoek naar uit.

Geconcludeerd wordt dat er maatregelen genomen worden om de geluidsbelasting te beperken en dat er nader onderzoek naar hindergeluid gedaan moet worden. Rialto Vastgoedontwikkeling is hiervan uitgegaan. Er worden maatregelen in de gevel tegen een geluidsbelasting genomen.

5.2 Luchtkwaliteit

Met betrekking tot de paragraaf luchtkwaliteit zijn de volgende opmerkingen te maken:

- De werkwijze die gevolgd is, is in orde.
- Het onderzoek is niet uitgevoerd met de meest recente versie van de NIBM-tool. Deze tool is in oktober geüpdate.
- In de NIBM-tool is geen rekening gehouden met het aandeel vrachtverkeer. We nemen aan dat dit een standaardwaarde van 0,8% moet zijn.
- Op basis van een controle aan de hand van de meest recente NIBM-tool en met een klein percentage vrachtverkeer is er dan nog (net) sprake van een 'niet in betekende mate-bijdrage' aan de verslechtering van de luchtkwaliteit.

Geconcludeerd kan worden dat de luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor de uitvoering van de plannen.

5.3 Externe veiligheid

In paragraaf 4.9 van de toelichting van het bestemmingsplan wordt beschreven hoe rekening gehouden wordt met de externe veiligheid. Volgens het huidige beleid gebeurt dat door de effecten van bepaalde mogelijke ongevallen te berekenen en uit te drukken in de kans op (aantallen) doden. Volgens de risicokaart kent deze locatie geen belemmeringen.

6

Conclusies en aanbevelingen

6.1 Conclusies

Rialto Vastgoedontwikkeling heeft het voornemen een ontwikkeling te realiseren aan het Meester Van Coothplein te Uden. De Aldi supermarkt die momenteel al aan het plein gevestigd is wordt verplaatst en uitgebreid. Daarnaast worden er 27 appartementen gerealiseerd en is er ruimte voor detailhandel.

Goudappel Coffeng heeft de verkeerskundige gevolgen van de ontwikkeling onderzocht en getoetst. De huidige situatie en de autonome situatie (toekomstsituatie zonder ontwikkeling) zijn onderzocht om zo een beter beeld van de ontwikkeling (plansituatie) te krijgen. De conclusies van de studie naar de verschillende situaties zijn als volgt weergegeven.

Huidige situatie

- Het verkeer kan via de huidige ontsluitingsstructuur worden afgewikkeld. De intensiteiten in de omgeving voldoen aan richtlijnen.
- De ontsluiting van de huidige situatie is niet optimaal. Er zijn risico's voor de verkeersveiligheid. Het Schikspaadje is een risico voor de verkeersveiligheid, omdat deze smal is en direct langs de entree van de Lidl loopt.
- In de huidige situatie moet bevoorradingsverkeer voor de Aldi deels parkeren op de Sint Janstraat om te kunnen laden en lossen. Dit is een ongewenste situatie.
- In de huidige situatie worden de parkeerterreinen goed benut en kennen een hoge bezettingsgraad. Er is echter nog restcapaciteit beschikbaar. Geconcludeerd wordt dat de huidige situatie voldoende parkeercapaciteit kent.

Met het afsluiten van de tijdelijke doorgang, verbreden van de Kerkakkerstraat en het afsluiten van het Schikspaadje is het verkeerveiligheidsrisico beperkt. Laden en lossen op de Sint Jansstraat is een situatie die blijft bestaan.

Autonome situatie

- Het afsluiten van het Schikspaadje en de tijdelijke doorgang (voornemen gemeente Uden) betekent dat aanpassingen nodig zijn aan de Kerkakkerstraat om deze toegankelijk te maken voor verkeer in twee richtingen. Hiervoor bestaan goede mogelijkheden. Een aanpassing van de Kerkakkerstraat is vereist op het moment dat de tijdelijke doorgang en het Schikspaadje afgesloten worden.
- Ook in de toekomstige autonome situatie blijven de intensiteiten binnen richtlijnen.
- Het afsluiten van het Schikspaadje betekent dat verkeersveiligheidsrisico's rondom de entree van de Lidl verkleind worden. Het afsluiten van het Schikspaadje voor gemotoriseerd verkeer is een verbetering voor de verkeersveiligheid.
- Omdat de Kerkakkerstraat verbreed moet worden, wordt de parkeercapaciteit in deze straat verminderd. De resterende parkeervraag van de Kerkakkerstraat kan opgevangen worden op het Meester Van Coothplein.

De Kerkakkerstraat is verbreed, waardoor deze geschikt is voor verkeer in twee richtingen. Ook de tijdelijke doorgang en het Schikspaadje zijn reeds afgesloten. Het parkeeraanbod is verminderd, maar kan opgevangen worden op het Meester Van Coothplein.

Plansituatie

- De ontwikkelingen leiden tot een toename van circa 930 verkeersbewegingen per werkdag. De extra verkeersbewegingen leiden tot een toename op de omliggende wegen. De verkeersintensiteiten voldoen ook in de plansituatie aan gestelde richtlijnen voor de maximaal toelaatbare intensiteit voor de betreffende wegcategorie.
- Als gevolg van de herplaatsing van de expeditieruimte verbetert de verkeersveiligheidssituatie omdat vrachtverkeer niet meer op de rijbaan hoeft te parkeren.
- De parkeercapaciteit volgens bestemmingsplan voldoet aan het beleid van de gemeente Uden en is in lijn met actuele CROW-kencijfers. Er is voldoende parkeercapaciteit om de parkeervraag van de ontwikkeling te kunnen opvangen.

Samenvattend wordt geconcludeerd dat de ontwikkeling geen negatieve gevolgen heeft met betrekking tot verkeer en parkeren. De wijzigingen in de autonome situatie en de plansituatie bieden een kans voor een verbetering van de verkeerssituatie.

Daarnaast is de toelichting die BügelHajema heeft geschreven voor het bestemmingsplan onderzocht op de aspecten geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid. Geconcludeerd wordt dat er maatregelen genomen worden om de geluidsbelasting te beperken en dat er nader onderzoek naar hindergeluid gedaan moet worden. Rialto Vastgoedontwikkeling is hier al van uitgegaan. De toelichting voor luchtkwaliteit en externe veiligheid is in orde.

6.2 Aanbevelingen

Om de toekomstige verkeers- en parkeersituatie te optimaliseren, worden de volgende aanbevelingen gedaan:

- Aanpassen van de Kerkakkerstraat op het moment dat de tijdelijke doorgang en het Schikspaadje afgesloten worden. Het is aan te bevelen deze geschikt te maken voor verkeer in twee richtingen. De ruimte is beschikbaar, wel komen de gestoken parkeerplaatsen te vervallen. Er is ruimte om langsparkeerplaatsen te realiseren.
- Om te voldoen aan de gemeentelijke normen voor invaliden wordt aanbevolen twee parkeerplaatsen te realiseren.
- Om de verkeersveiligheid te verbeteren bij de huidige expeditieruimte die blijft bestaan worden de volgende aanbevelingen gedaan: kleinere bevoorradingseenheden, laden en lossen op meest gunstige venstertijden, het laden en lossen begeleiden met verkeersregelaars.

De eerste aanbeveling (aanpassen van de Kerkakkerstraat is in het voorjaar van 2013 gerealiseerd.

Het Schikspaadje is volgens de wet afgesloten door middel van een geslotenverklaring (verkeersbord C1). Fysiek is het Schikspaadje nog niet afgesloten, waardoor handhaving noodzakelijk is. De aanbeveling is om het Schikspaadje af te sluiten door middel van het plaatsen van een paaltje, zodat gebruik (met uitzondering van fietsers) onmogelijk wordt.

Vestiging Eindhoven

Flight Forum 92-94

5657 DC Eindhoven

T (040) 235 25 00

F (040) 235 25 55

www.goudappel.nl

goudappel@goudappel.nl

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**