

Verkeerskundig advies project Donkade

2016142

Cornelis Huygens Profero BV

november 2016

Documentnummer:

2016142

Status:

Concept

Revisie:

1

Opsteller:

MW

Kwaliteitscontroleur:

TK/JWE

Projectleider:

MW



Akertech Adviseurs BV

Postbus 89

5070 AB UDENHOUT

Handelsweg 5

5071 NT UDENHOUT

Telefoon: 013 522 99 00

Fax: 013 522 99 99

KVK: 578 12 918

IBAN:

NL42 RABO 0131970127

BTW: 8527.47.093.B.01

Lid KIVI-NIRIA

www.akertech.nl

info@akertech.nl

INHOUDSOPGAVE

INLEIDING	2
1. Huidige situatie	3
2. Parkeerplaatsen nieuwe situatie	4
3. Verkeersgeneratie en verkeersontsluiting	5
3.1 Verkeersgeneratie	5
3.2 Varianten verkeersontsluiting	5
3.3 Voorkeursvariant en aanbevelingen	9

INLEIDING

Cornelis Huygens Profero BV is bezig met het project Donkade, aan de Heuvel 15 te Dongen. Op het terrein ligt een oude leerlooierij. Het is een rijksmonument dat grotendeels dient te blijven staan. Het plan is om een deel van het complex te restaureren om er woningen in te realiseren. Daarnaast komt er nieuwbouw op het terrein. In het totaal wil de gemeente meewerken aan de realisatie van 23 woningen. De locatie ligt aan een beeldbepalend plein. Dit plein en de situering van het gebouw zorgen ervoor dat de mogelijkheden tot parkeren en de ontsluiting van de parkeerplaatsen beperkt zijn. De ontwikkelaar heeft de omwonenden tot op heden altijd betrokken om te komen tot een zo optimaal mogelijke oplossing. Op maandag 17 oktober 2016 heeft er een overleg plaatsgevonden met de buurtbewoners, de heer F. van Laarhoven (Cornelis Huygens Profero BV) en verkeerskundig adviseur mevrouw M. Weber van Akertech Adviseurs BV.

Cornelis Huygens Profero BV heeft aan Akertech Adviseurs gevraagd een verkeerskundig advies te geven gericht op:

1. analyse huidige situatie;
2. het benodigd aantal parkeerplaatsen voor de ontwikkeling en beoogde locatie;
3. de verkeersafwikkeling met de verwachte toename van de verkeersbewegingen in relatie tot de ontsluiting van het plan op de bestaande wegenstructuur.

Het ruimtelijk programma dat als basis dient voor de berekening van het parkeren in de nieuwe situatie en de verkeersgeneratie, ziet er als volgt uit:

Type woning	Aantal
Koop, etage, midden	13
Koop, etage, duur	10
Totaal aantal woningen	23

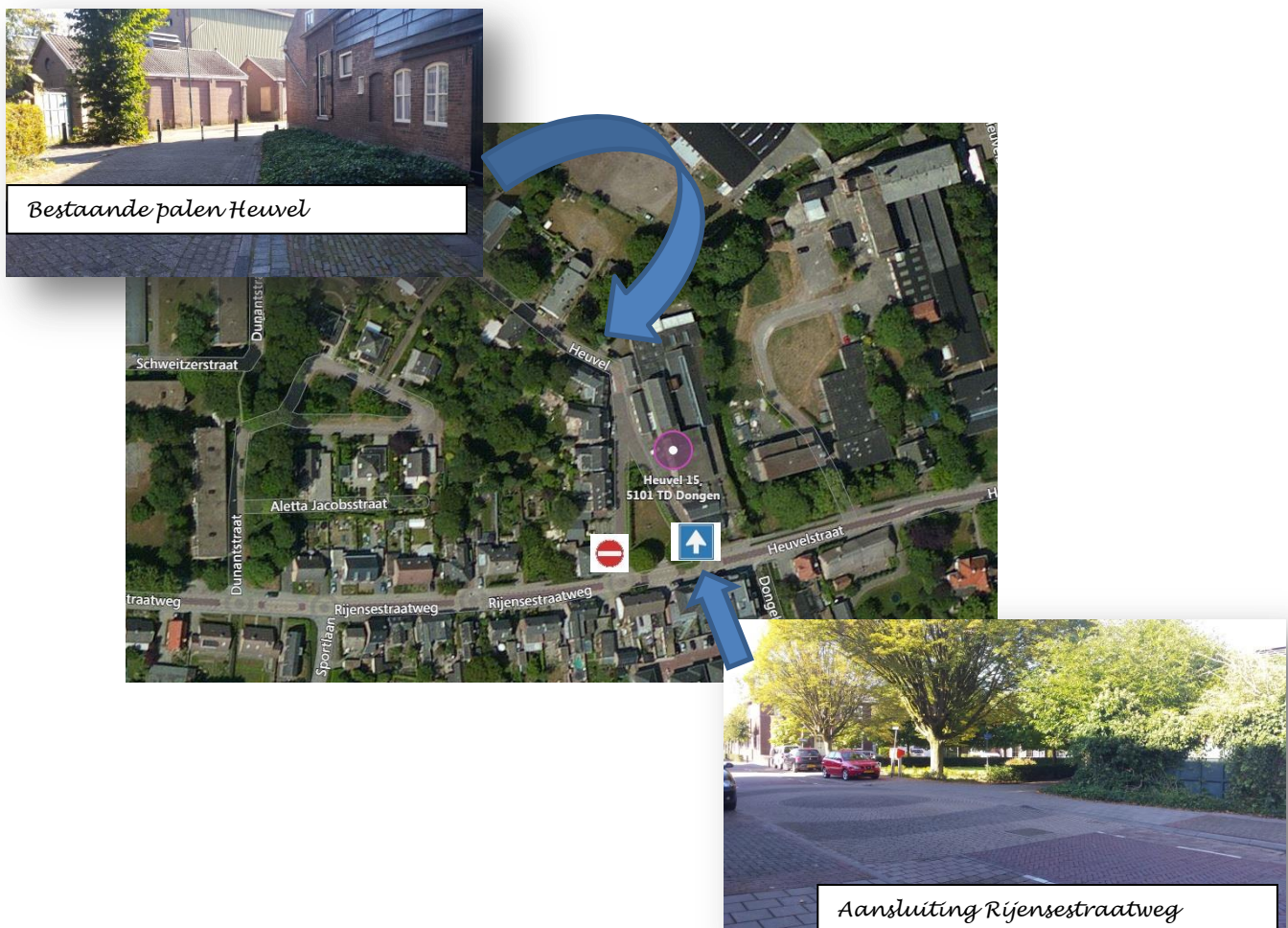
Voor het bepalen van het aantal benodigde parkeerplaatsen en de verkeersgeneratie als gevolg van de nieuwe ontwikkeling is het parkeerbeleid van de gemeente Dongen van toepassing. Voor de berekening worden voor de locatie de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Stedelijkheidsgraad: matig stedelijk gebied;
- Stedelijke zone: rest bebouwde kom;
- Norm is incl. bezoekers parkeren (0,3 ppl per woning);
- Bandbreedte met minimale en maximale normering.

In deze rapportage wordt de huidige situatie beschreven, wordt ingegaan op de richtlijnen en normen m.b.t. autoparkeren en verkeerstoename en wordt er in een aantal varianten beschreven hoe het verkeer naar het plangebied kan rijden. Tot slot wordt de voorkeursvariant benoemd en worden er aanbevelingen gedaan over de aanpassing van de huidige situatie.

1. HUIDIGE SITUATIE

De voormalige leerlooierij aan de Heuvel 15 in Dongen ligt in een bijzonder gebied. Rondom dit pleintje is Dongen ontstaan. Rondom het Heuvelpleintje staat een aantal woningen. In de huidige situatie geldt eenrichtingsverkeer rondom het pleintje, zie figuur 1. Tevens is er geen doorgaand verkeer mogelijk van de Rijensestraatweg naar de Dunantstraat. Parkeren in de Heuvel gebeurt langs de rijbaan. De aansluiting met de Rijensestraatweg is uitgevoerd als een uitritconstructie (verkeer op de Rijensestraatweg heeft voorrang). Er zijn geen gegevens bekend over de huidige intensiteiten. Aannemelijk is dat in de huidige situatie het aantal intensiteiten laag zijn: het is een doodlopende straat, voor de ontsluiting van een beperkt aantal woningen. Het gemotoriseerd verkeer is nagenoeg altijd bestemmingsverkeer. Fietzers kunnen in tegenstelling tot het gemotoriseerd verkeer wel vanaf de Rijensestraatweg naar de Dunantstraat rijden. De huidige situatie is geen reëel beeld, aangezien de voormalige leerlooierij al jaren leeg staat. Er komt dus ook geen verkeer naar dit pand. Wanneer het pand in gebruik is al fabriek zou dit verkeer aantrekken. Conform de huidige richtlijnen zouden dit 125 mvt/etmaal¹ zijn op een gemiddelde werkdag, waarvan een deel vrachtverkeer is (bevoorrading fabriek).



Figuur 1: Weergave huidige situatie plangebied (Google, 2016)

¹ Conform CROW publicatie 317, norm voorziening bedrijf arbeidsextensief / bezoekersextensief (incl. vrachtverkeer).

2. PARKEERPLAATSEN NIEUWE SITUATIE

Uitgangspunt is het parkeerbeleid van de gemeente Dongen². Deze is afgeleid van de landelijke richtlijnen van het CROW publicatie 317: Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie. In het parkeerbeleid van de gemeente Dongen is aangegeven dat het uitgangspunt is dat de bovenkant van de bandbreedte wordt aangehouden, enkel wanneer hier zwaarwegende argumenten voor zijn kan hiervan worden afgeweken. De bevoegdheid hiertoe ligt bij het college van Burgemeester & Wethouders.

In onderstaande tabel staat de berekening voor het benodigd aantal parkeerplaatsen, op basis van het ruimtelijk programma en de parkeernorm:

Functie		Norm Per woning		Berekening benodigd aantal parkeerplaatsen	
Type woning	Aantal	min	max	min	max
Koop, etage, midden	13	1.4	2.2	$13 \times 1.4 = 18.2$	$13 \times 2.2 = 28,6$
Koop, etage, duur	10	1.6	2.4	$10 \times 1.6 = 16.0$	$10 \times 2.4 = 24,0$
TOTAAL	23			$34.2 = 34$	$52,6 = 53$



Figuur 2: Getoetst ontwerp

Conform de parkeernorm dienen minimaal 34 en maximaal 53 parkeerplaatsen gerealiseerd te worden. De gemeente Dongen hanteert de bovenkant van de bandbreedte, de maximale norm. Concreet betekent dit dat er 53 parkeerplaatsen gerealiseerd dienen te worden. Dit zijn 2,3 parkeerplaatsen per woning.

De inrichting van het plan, zie figuur 2, voorziet op dit moment in de realisatie van 49 parkeerplaatsen. De afmeting van de parkeerplaatsen voldoen aan de richtlijnen zoals deze door het CROW zijn voorgeschreven.

Wanneer voldaan dient te worden aan de maximale parkeernorm (53 parkeerplaatsen) dan zijn er in het plan 4 parkeerplaatsen te weinig gesitueerd ($53 - 49 = 4$). Er wordt echter ruim voldaan aan de minimale parkeernorm van 34 parkeerplaatsen. Het college van B & W heeft op 12 januari 2016 ingestemd met de realisatie van maximaal 23 woningen/appartementen op de locatie Heuvel 15, met dien verstande dat de verkeersafwikkeling nader bezien dient te worden. Het college heeft ingestemd dat er op het terrein 49 parkeerplaatsen gerealiseerd worden: minimaal 2

parkeerplaatsen per woning op eigen terrein incl. ruimte voor bezoekersparkeren.

Conclusie: Het plan voorziet in 49 parkeerplaatsen op eigen terrein. Hiermee wordt voldaan aan het uitgangspunt van de gemeente Dongen: minimaal 2 parkeerplaatsen per woning. Akertech is van mening dat 49 parkeerplaatsen voldoende is voor de 23 te realiseren woningen. De situering van de parkeerplaatsen komt in hoofdstuk 3 aan de orde.

²Actualisatie Verkeersbeleidplan gemeente Dongen, 2 juli 2013: paragraaf 4.6

3. VERKEERSGENERATIE EN VERKEERSONTSLUITING

3.1 VERKEERSGENERATIE

Voor de berekening van de verkeersgeneratie is uitgegaan van CROW publicatie 317: Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie. De verkeersgeneratie voor woningen wordt berekend per woning. In de kentallen is ook rekening gehouden met bezoekers, incidenteel verkeer (post, bezorgdienst enz.) en vrachtverkeer³. In onderstaande tabel staat de berekening van de verkeersgeneratie voor een gemiddelde weekdag, op basis van het ruimtelijk programma:

Functie		Norm Per woning		Berekening verkeersgeneratie	
Type	Aantal	min	max	min	max
Koop, etage, midden	13	5.2	6.0	$13 \times 5.2 = 67.6$	$13 \times 6.0 = 78.0$
Koop, etage, duur	10	6.7	7.5	$10 \times 6.7 = 67.0$	$10 \times 7.5 = 75.0$
TOTAAL	23			$134.6 = 135$	153.0

Conclusie verkeersgeneratie: De ontwikkeling zal maximaal 153.0 mvt/etmaal aantrekken. Dit is de verkeerstoename voor de ontwikkeling verdeeld over een gemiddelde weekdag. Het verkeer zal verspreid over de dag komen en gaan, waarbij het aannemelijk is dat er een piek in de ochtend en einde van de middag ligt. Ten opzichte van de situatie dat de leerlooierij nog in werking was, is de toename van verkeer gering. Er zijn geen knelpunten in de verkeersafwikkeling te verwachten.

3.2 VARIANTEN VERKEERSONTSLUITING

Het verkeer naar de nieuwe woningen kan op verschillende manieren gaan rijden. Waarbij rekening dient te worden gehouden dat het bestaande monument behouden dient te blijven, waardoor de mogelijkheden beperkt zijn. Er is geen ruimte om op maaiveldniveau één parkeerterrein aan te leggen voor alle 49 parkeerplaatsen. Er worden twee parkeerterreinen aangelegd, zodat het monument ook behouden kan blijven. In deze paragraaf worden verschillende mogelijkheden beschreven en voor- en nadelen worden benoemd.

Aangezien de huidige intensiteiten niet bekend zijn, wordt in deze paragraaf alleen aangegeven wat de toename van het verkeer op de wegen is. Een toename van maximaal 153 mvt/etmaal is geen forse toename in aantal (voor de huidige bewoners aan de Heuvel wel in beleving), waardoor er geen knelpunten in verkeersafwikkeling zijn te verwachten. Zowel de Rijensestraatweg als de Heuvel kunnen het toekomstig verkeer verwerken.



Figuur 3: krap profiel parkeren op de rijbaan

In de huidige situatie vindt parkeren op de rijbaan plaats rondom het Heuvelpleintje. De huidige wegen zijn niet breed en wanneer er een auto staat is er beperkt ruimte om er goed langs te rijden, zie figuur 3. Wanneer er meer verkeer in het gebied komt te rijden, is het wenselijk de huidige maatvoering en indien nodig het profiel

³ Het vrachtverkeer naar en van woongebieden is doorgaans verwaarloosbaar, maar is wel in de cijfers verwerkt. Als gemiddelde kan worden gehanteerd: 0,02 vrachtautobewegingen per woning per werkdag etmaal. (Bron: CROW publicatie 317)

te herzien, zodat parkeren op de rijbaan mogelijk blijft en het overig verkeer veilig langs de geparkeerde voertuigen kan rijden. Deze aanbeveling geldt voor meerdere varianten en wordt niet meer benoemd bij de beschrijving per variant.

In de varianten is gewerkt met een toename van 154 mvt/etmaal in verband met de verdeling over de rijrichtingen in het gebied. Met een even getal kan inzichtelijk gemaakt worden dat verkeer gelijkmatig verdeeld wordt over wegen.

Variant 1:



Dit is de variant zoals deze is opgesteld door Cornelis Huygens Profero BV. In deze variant vindt de ontsluiting naar de nieuwe woningen plaats via twee toegangen: een via de Heuvel en een via de Dunantstraat. Om doorgaand verkeer van de Rijensestraatweg naar de Dunantstraat te voorkomen, worden de huidige afzetpalen verplaatst. De toename van het verkeer wordt verdeeld over twee toegangen, waardoor de toename op de Rijensestraatweg 77 mv/etmaal is. Wanneer het gedeelte van de Heuvel naar het parkeerterrein ter hoogte van de

Rijenstraatseweg tweerichtingsverkeer wordt gemaakt (aanpassing van de wegbreedte is noodzakelijk) is er geen toename van het verkeer ter hoogte van de woningen aan het Heuvelpleintje.

Voordelen:

- De verkeerstoename wordt verdeeld over twee toegangen.
- Voor de bewoners Heuvel 8 – 12 geen toename van verkeer voor de woning.
- Door een gedeelte van de Heuvel tweerichtingsverkeer te maken, kan verkeer de kortste route rijden van en naar de parkeervoorziening. Omrijden via het pleintje is niet nodig.

Nadelen:

- De toename van het verkeer in de woonwijk (Schweitzerstraat – Dunantstraat e.o.) en de lange route naar het parkeerterrein aan de achterzijde.
- Verhoogde kans op straatparkeren in de Heuvel en Dunantstraat door zoekverkeer. Zoekverkeer ontstaat wanneer een parkeerterrein 85% vol is. Aangezien het niet mogelijk is om via de Heuvel van het ene naar het andere parkeerterrein te rijden, is de kans op straatparkeren groter.
- Aanpassing bestaande wegbreedte Heuvel nodig om gedeelte tweerichtingsverkeer te maken.

Variant 2:



Deze variant is door de bewoners benoemd tijdens het overleg van 17 oktober 2016. De bewoners geven aan dat ter hoogte van de huidige poort terrein Leerlooierij (zie figuur 4) ruimte is om een splitsing in de rijrichtingen aan te brengen. De bestaande boom en paaltjes vormen de fysieke scheiding. Verkeer kan vanaf de parkeerplaats kiezen hoe ze rijden (via de Rijensestraatweg of via de woonwijk), terwijl

het voor doorgaand verkeer niet mogelijk is om van de Rijensestraatweg naar de Dunantstraat te rijden. De overige ontsluiting is gelijk aan variant 1.

Voordelen:

- De verkeerstoename wordt verdeeld over twee toegangen.
- Ten opzichte van variant 1 minder verkeer via de Dunantstraat.
- Door een gedeelte van de Heuvel tweerichtingsverkeer te maken, kan verkeer de kortste route rijden van en naar de parkeervoorziening. Omrijden via het pleintje is niet nodig.

Nadelen:

- De toename van het verkeer in de woonwijk (Schweitzerstraat – Dunantstraat e.o.) en de lange route naar het parkeerterrein aan de achterzijde.
- Verhoogde kans op sluipverkeer via het parkeerterrein aan de achterzijde.
- Het verkeer wordt een optie geboden om via twee toegangen de wijk te verlaten, de kans bestaat dat in de praktijk maar voor 1 uitgang wordt gekozen.
- Aanpassing bestaande wegbreedte Heuvel nodig om gedeelte tweerichtingsverkeer te maken.



Figuur 4: Huidige poort naar terrein leerlooierij: voorstel bewoners om hier rijrichtingen te splitsen.

Variant 3:



In deze variant vindt de ontsluiting naar de 2 parkeerterreinen plaats via de Rijensestraatweg. Op de Rijensestraatweg betekent dit een toename van 154 mvt/etmaal. De Rijensestraatweg is een weg die de functie van verzamelweg heeft en dit verkeer goed kan verwerken. Op de Heuvel geldt eenrichtingsverkeer. Per rijrichting betekent dit een toename van 77 mvt/etmaal. Ter hoogte van Heuvel 16 zal de toename hoger zijn, daar geldt tweerichtingsverkeer.

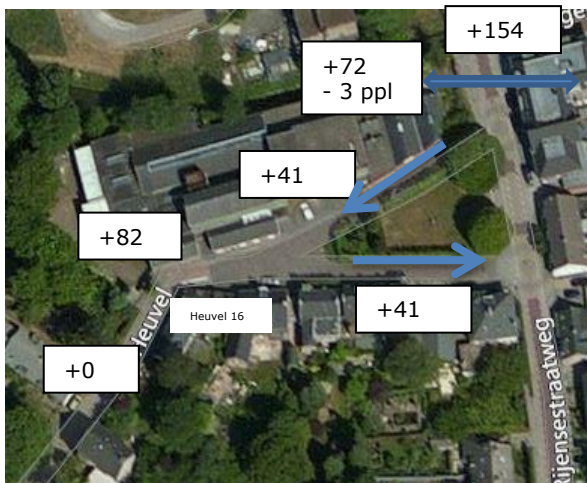
Voordelen:

- Geen toename van verkeer door de woonwijk (Schweitzerstraat – Dunantstraat e.o.).
- De ontsluiting van de nieuwbouw vindt plaats via de kortste weg.
- Geen aanpassing van bestaande wegbreedte Heuvel nodig. Bestaande verkeerscirculatie blijft gehandhaafd.

Nadelen:

- De bewoners aan het Heuvelpleintje krijgen al het verkeer langs hun woning, waardoor de beleving gewekt kan worden dat het heel druk wordt in de straat.
- Ter hoogte van Heuvel 16 is de ruimte beperkt. Aanvullende maatregelen zijn nodig om tweerichtingsverkeer te combineren met de doorgaande fietsverbinding.

Variant 4:



In deze variant vindt de ontsluiting van de parkeerplaatsen aan de Rijensestraatweg rechtstreeks via de Rijensestraatweg plaats. Er vervallen 3 parkeerplaatsen uit het plan en 1 openbare parkeerplaats langs de Rijensestraatweg. Er zijn mogelijkheden om deze 3 parkeerplaatsen in het plan te compenseren. Het parkeerterrein aan de achterzijde wordt ontsloten via de Heuvel. Het parkeerterrein aan de achterzijde is groter, vandaar dat de verdeling tussen de parkeerplaatsen niet gelijk is. Met een aparte aansluiting op de Rijensestraatweg voor het parkeren ontstaat er een extra aansluiting op

deze straat. Alle aansluitingen worden vormgegeven als uitritconstructie, waardoor er geen problemen met de verkeersafwikkeling op de Rijensestraatweg verwacht worden.

Voordelen:

- Geen toename van verkeer door de woonwijk (Schweitzerstraat – Dunantstraat e.o.).
- De ontsluiting van de nieuwbouw vindt plaats via de kortste weg.
- Geen aanpassing van bestaande wegbreedte Heuvel nodig. Bestaande verkeerscirculatie blijft gehandhaafd.
- De bewoners aan het Heuvelpleintje krijgen minder verkeer langs hun woning dan in variant 3.

Nadeel:

- Ter hoogte van Heuvel 16 is de ruimte beperkt. Aanvullende maatregelen zijn nodig om tweerichtingsverkeer te combineren met de doorgaande fietsverbinding.

3.3 VOORKEURSVARIANT EN AABEVELINGEN

Zoals in hoofdstuk 2 al is aangegeven zijn 49 parkeerplaatsen voldoende voor de 23 te realiseren woningen. Cornelis Huygens Profero BV heeft ervoor gekozen om de te realiseren parkeerplaatsen te vedelen over twee parkeerterrein. Gezien het gegeven dat het bestaande monument behouden dient te blijven is dit een goede oplossing. Het realiseren van 23 woningen betekent een toename van maximaal 153 mvt/etmaal. Voor de bewoners aan het Heuvelpleintje is de toename van 153 mvt/etmaal in beleving fors. De bewoners dienen zich wel te realiseren dat ze de laatste jaren een luxe positie hebben gehad: de fabriek staat al jaren leeg en trekt dus ook geen verkeer aan. Ten opzichte van de situatie dat de leerlooierij nog in werking was, is de toename van verkeer gering (125 ten opzichte van 153). De Rijensestraatweg en de Heuvel kunnen het verkeer afwikkelen, er zijn geen knelpunten in de verkeersafwikkeling te verwachten.

Voorkeursvariant.

Akertech heeft de varianten 1 t/m 4 beoordeeld en benoemd variant 4 tot de voorkeursvariant. In onderstaande tabel staat de beoordeling van alle varianten.

Variantnummer	Beoordeling Akertech
1	Ontsluiting via de Dunantstraat is niet wenselijk. Voor de bewoners naar de nieuwe woningen is dit niet de kortste route. Met een parkeervoorziening aan de Heuvel bestaat de kans dat bewoners alleen die parkeervoorziening gebruiken en langs de rijbaan gaan parkeren langs het pleintje. Dit komt de verkeersveiligheid niet ten goede. Ook de gemeente Dongen heeft aangegeven niet in te kunnen stemmen met een ontsluiting via de Dunantstraat.
2	Net als in variant 1 is er een ontsluiting via de Dunantstraat. Dit is niet wenselijk zoals reeds vermeld bij de beoordeling van variant 1. Daarnaast bestaat in deze variant de kans op sluipverkeer door de wijk via het parkeerterrein aan de achterzijde. Dit is geen gewenste situatie.
3	Deze variant valt af, omdat de kans bestaat dat verkeer naar het parkeerterrein aan de Rijensestraatweg zich niet houdt aan het eenrichtingsverkeer rondom het Heuvelpleintje en het parkeerterrein via de toegangsweg verlaat. Hierdoor kunnen er gevaarlijke situaties ontstaan op de rijbaan langs het Heuvelpleintje en ter hoogte van de aansluiting met de Rijensestraatweg.
4	De ontsluiting van de parkeerplaatsen aan de Rijensestraatweg is rechtstreeks via de Rijensestraatweg. Dit verkeer komt dus niet langs de woningen aan het Heuvelpleintje. Via een uitritconstructie is een veilige aansluiting op de Rijensestraatweg te maken. Het verkeer naar het achterparkeerterrein kan via het bestaande eenrichtingsverkeer rijden. De verkeerstoename van 41 mvt/etmaal is een beperkte toename ten opzichte van de huidige situatie, maar minder dan wanneer de Looierij nog in bedrijf zou zijn. De aanbevelingen zoals hieronder genoemd dienen wel meegenomen te worden in de verdere uitwerking van deze variant.

Aanbevelingen aanpassen bestaande omgeving:

- Rijbaan Heuvel: De huidige wegen zijn niet breed en wanneer er een auto staat is er beperkt ruimte om er goed langs te rijden. Met een kans op de toename van straatparkeren langs het pleintje, is het wenselijk de huidige maatvoering en indien nodig het profiel te herzien, zodat parkeren op de rijbaan mogelijk blijft en het overig verkeer veilig langs de geparkeerde voertuigen kan rijden. Voor een eenrichtingsweg met parkeren op de rijbaan geldt een rijbaanbreedte van 3.85 meter.

- Extra voorzieningen ter hoogte van Heuvel 16: de ruimte ter hoogte van Heuvel 16 is beperkt. Voorkomen dient te worden dat auto's de gevel rakken. In de nadere uitwerking dient onderzocht te worden hoe het gebouw beschermd kan worden, door bijvoorbeeld het plaatsen van groen of een hekwerk. Daarnaast dient onderzocht te worden hoe het doorgaand fietsverkeer veilig de in- en uitgang van het parkeerterrein kan passeren. De snelheden van het autoverkeer bij het uitrijden van het parkeerterrein zijn laag. Fietzers en automobilisten dienen voldoende overzicht te hebben om op een juiste manier elkaar te kunnen passeren. Ter hoogte van de uitgang van het parkeerterrein kunnen fietsers en automobilisten op elkaar geattendeerd worden (bijv. door afwijkende bestrating of het plaatsen van borden). Een mogelijk alternatief is om de toegangsweg naar het parkeerterrein achterzijde te verplaatsen naar het midden van de Heuvel zodat er ter hoogte van Heuvel 16 geen toename van verkeer is, zie figuur 5. Dit alternatief heeft gevolgen voor de inrichting van de openbare ruimte van het plan en mogelijk op de positionering van de woningen. Onderzocht zal moeten worden of dit alternatief bouwkundig te realiseren is.



Figuur 5: alternatief op voorkeursvariant (indien bouwkundig mogelijk)