Memo

Onderwerp: Verkeerskundige analyse uitrit Berkenlaan, Staphorst

Kampen, 30 juni 2022

Projectomschrijving:
Gemeente Staphorst, 22 0159 001

Van:
S. Wouterson
M. van Andel

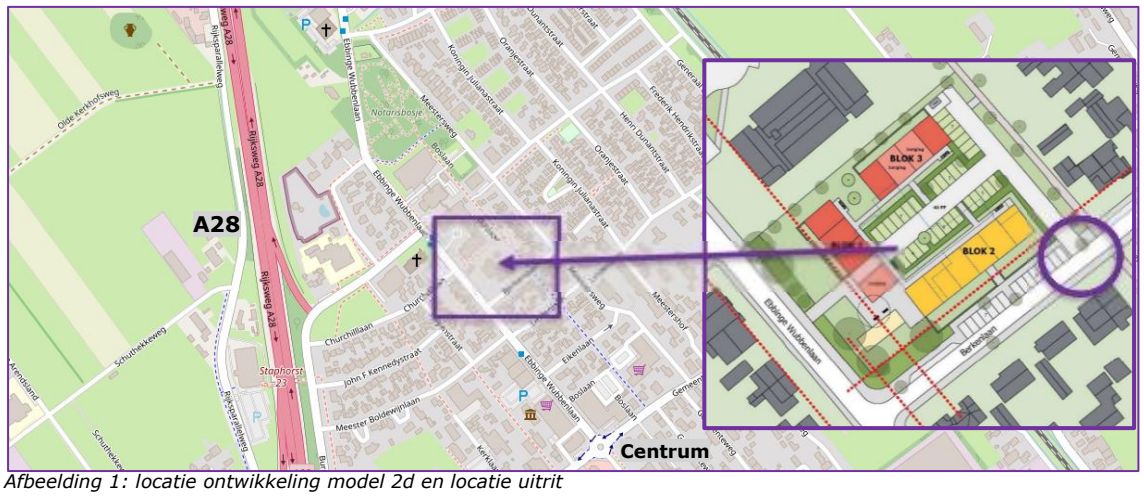
Aan:
B. Everts
Gemeente Staphorst

Aanleiding

Woningbouwvereniging Vechthorst is voornemens om 23 appartementen en een dienstencentrum te bouwen op de locatie van de voormalige basisschool aan de Berkenlaan 1 in Staphorst. Het dienstencentrum kan gezien worden als een wijkcentrum. Zij hebben hiervoor een plan ingediend bij de gemeente Staphorst. De gemeenteraad heeft bepaald voorkeur te geven aan de ontwikkeling van variant model 2d, zoals aangegeven in afbeelding 1. De gemeente heeft BonoTraffics gevraagd om de uitritconstructie aan de Berkenlaan te ontwerpen conform de beoogde locatie van de uitrit in model 2d. Vervolgens heeft de gemeente ook gevraagd om de verkeerskundige gevolgen van de woningbouwontwikkeling en de uitrit aan de Berkenlaan te beschrijven. Ten slotte wil de gemeente graag onderzocht hebben of een extra ontsluiting op de Ebbinge Wubbenlaan mogelijk is en de mogelijkheid van een extra ontsluiting voor langzaam verkeer.

Plangebied

De gemeenteraad van Staphorst heeft besloten om variant model 2d te ontwikkelen aan de Berkenlaan 1. De Berkenlaan is een erftoegangsweg en sluit aan op de Ebbinge Wubbenlaan, wat ook een erftoegangsweg is. Vanaf daar kan men gemakkelijk richting de A28 of het centrum van Staphorst. In hiernavolgende afbeelding zijn de ontwikkellocatie het gekozen model weergegeven, ook is de locatie van de uitrit aangeduid.



Afbeelding 1: locatie ontwikkeling model 2d en locatie uitrit

Vraag

De gemeente heeft gevraagd om advies en onderbouwing te geven op onderstaande punten met betrekking tot de ontsluiting en gevolgen van de ontwikkellocatie Berkenlaan 1.

I. *Berkenlaan inclusief fiets-voetpad Boslaan*

1) *Effect op de verkeersstromen in de Berkenlaan door bouw appartementen en dienstencentrum;*
2) *Effect op verkeersstromen, de rijrichtingen en mogelijkheden beperking hinder van koplampen autoverkeer bij de uitrit van de parkeerplaats aan de Berkenlaan;*
3) *Voet-fietspad Boslaan en uitrit Berkenlaan: toetsen van de suggestie om een verbod in te stellen op het links afslaan van autoverkeer vanaf de parkeerplaats;*
4) *De extra ontsluiting voor fietsers en voetgangers ter hoogte van de geprojecteerde ingang (midden in de Berkenlaan) van het nieuwe dienstencentrum;*
5) *Een mogelijkheid aan te wijzen ter compensatie voor de vervallen parkeerplaats.*

II. *Mogelijke ontsluiting Ebbinge Wubbenlaan*

6) *Het toetsen/onderzoeken van de mogelijkheden van een (extra) auto-uitrit op de E. Wubbenlaan. Hierbij aspecten als het stedenbouwkundige ontwerp, de veiligheid en leefbaarheid voor het binnenterrein en de gevolgen voor de directe (woon)omgeving (Berghorst en appartementengebouw aan de E. Wubbenlaan) te betrekken;*
7) *Daarnaast dient rekening te worden gehouden met een nog te plaatsen relatief forse trafo (bedoeld voor de wijk) in hetzelfde gebied;*
8) *De extra parkeercapaciteit die de nabij gelegen gemeentelijke parkeerplaats bij het kerkgebouw "de Bron" biedt waardoor de parkeerdruk kan worden verlicht en daarmee (incidenteel) als overloop kan dienen;*
9) *Op welke wijze een uitrit/ontsluiting voor fietsers en wandelaars aldaar kan worden gerealiseerd.*

De verschillende onderdelen zijn vertaald in onderstaande opbouw om stapsgewijs de gemeentelijke opgave te kunnen beantwoorden.

- Gevolgen op structuurniveau (punt 1 en deels punt 2);
- Ontsluiting plangebied (punten 4, 6, 7 en 9);
- Verkeersveiligheid (punt 3)
- Parkeren (punten 5 en 8);
- Overige verkeerseffecten (punt 2).

Gevolgen op structuurniveau

In totaal worden 23 huurappartementen en 420 m2 (bruto vloeroppervlak) aan dienstencentrum gerealiseerd. Deze voorzieningen hebben een verkeersaantrekkende werking. Dit zal ervoor zorgen dat er meer verkeer gebruik gaat maken van de wegen rondom de Berkenlaan. Om personenauto's te kunnen parkeren in het plangebied moet een totaal van 48 parkeerplaatsen aangelegd worden.

Voor de berekening van de verkeersgeneratie moet eerst vastgesteld worden welke mate van stedelijkheid van toepassing is en welke kenmerken het plan heeft. Voor Staphorst is de stedelijkheidsgraad door het CBS vastgesteld op matig stedelijk. De planlocatie is gelegen in de schil van het centrum.

Voor het begrip dienstencentrum zijn de gegevens voor een bedrijfsverzamelgebouw genomen. Dit omdat er in het dienstencentrum verschillende (maatschappelijke) functies komen. De appartementen zullen worden verhuurd. In hiernavolgende tabel zijn de kencijfers en totale verkeersgeneratie per dag weergegeven.

Functie	Kencijfer	Aantal	Totaal per weekdag	Totaal per werkdag
Appartementen huur	3,4	23	78	86
Bedrijfsverzamelgebouw (per 100m2 bvo)	6,5	4,2	28	30

Het appartementencomplex zal per weekdag gemiddeld 78 verkeersbewegingen genereren. Doorgerekend naar een werkdag (x1,1), zal dit gemiddeld 86 verkeersbewegingen zijn. De berekeningen en kencijfers zijn conform CROW publicatie 'toekomstbestendig parkeren'.

Het dienstencentrum zal per weekdag gemiddeld 28 verkeersbewegingen genereren.
Per werkdag zal dit uitkomen op gemiddeld 30 verkeersbewegingen. In het drukste uur op de werkdag worden naar verwachting twaalf extra verkeersbewegingen verwacht (10% van etmaalintensiteit). Naast meer autoverkeer is het aannemelijk dat de ontwikkellocatie ook meer verkeersbewegingen van voetgangers en fietsers met zich meebrengt.

Bewoners

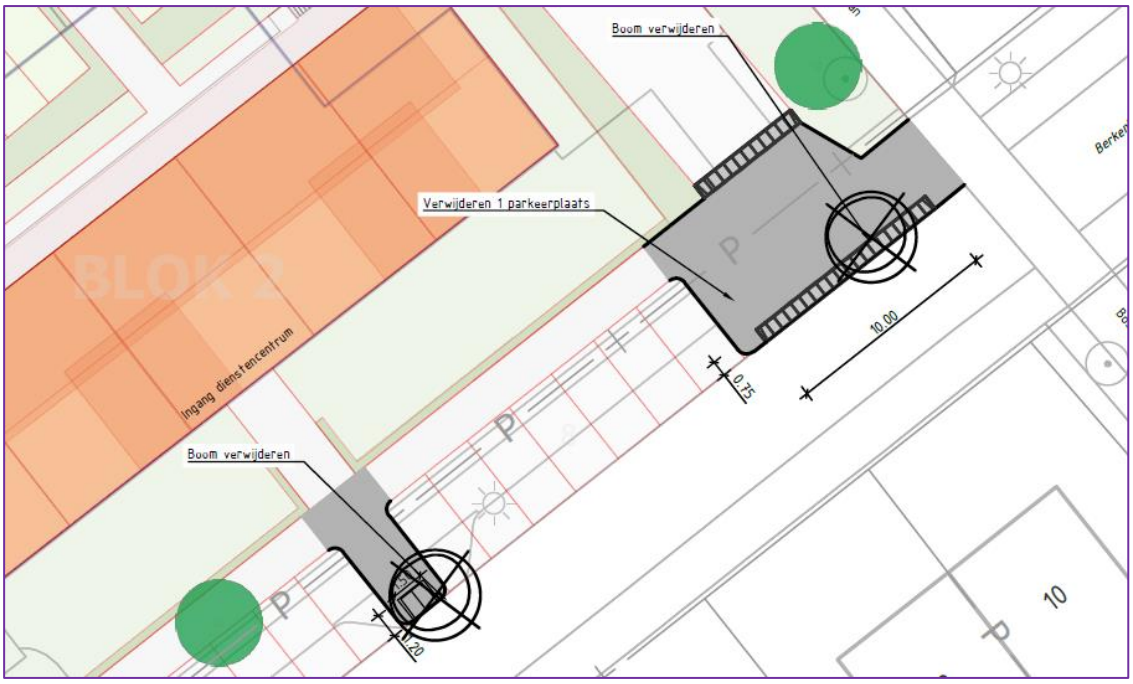
De bewoners van het appartementencomplex zullen naar verwachting voornamelijk gebruik maken van wegen waarop zij zo snel en gemakkelijk mogelijk naar hun bestemming kunnen rijden. Dit zal vooral bestaan uit ritten voor woon-/werkverkeer. De verwachting is dat zij bij woon-/werkverkeer voornamelijk rijden via de Ebbinge Wubbenlaan, om zo via de Burgemeester van de Walstraat of de Gemeenteweg in de richting van de snelweg A28 te rijden. Ritten om levensmiddelen te halen, gaan voornamelijk via de route Ebbinge Wubbenlaan en Gemeenteweg. Het winkelcentrum bevindt zich ten zuiden van het appartementencomplex. Dit winkelcentrum is op loop- of fietsafstand. Bij het bepalen van de routes is gebruik gemaakt van gangbare routeplanners, hiermee zijn de snelste en meest gebruikte routes richting de stroomwegen en overige voorzieningen bepaald. Afhankelijk van specifieke bestemming, stremming verkeer en dergelijke, komt het ook voor dat verkeer links afslaat vanuit het parkeerterrein richting de Meestersweg.

Ontsluiting plangebied

Voor het ontwerp van de uitritconstructie aan de Berkenlaan zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Locatie uitrit zoals aangegeven in Model 2D;
- De uitrit moet geschikt zijn voor het gelijktijdig in- en uitrijden van twee personenauto's;
- Een brandweerauto of vuilnisauto moet gebruik kunnen maken van de uitritconstructie;
- De uitrit moet in juridische zin voldoen aan de kenmerken van een uitrit;
- Uitrit voor langzaam verkeer tegenover ingang dienstencentrum.

Bovengenoemde voorwaarden hebben geleid tot het ontwerp, een uitsnede hiervan is opgenomen in afbeelding 2.



Afbeelding 2: vormgeving uitrit parkeerterrein Berkenlaan en ontsluiting langzaam verkeer.

Toelichting

De uitritconstructie sluit aan op de Berkenlaan (erftoegangsweg) en is aan de straatzijde 10.00 meter breed en daarmee is de uitrit voldoende breed voor twee personenauto's om elkaar te passeren. Tevens kan een verhuisauto (vrachtwagen 12 meter), brandweerwagen of vuilniswagen de uitritconstructie gebruiken. De diepte van de uitrit (circa 6.30 meter) is gebaseerd op het beoogde voetpad langs de parkeerplaatsen aan de Berkenlaan en is voldoende diep voor een personenauto om op de constructie te wachten. Voor de breedte aan de zijde van het parkeerterrein is de breedte van de parkeerweg uit model 2D gebruikt. De uitritconstructie voldoet juridisch aan de kenmerken conform landelijke richtlijnen:

- Inritblokken aan beide zijden;
- Doorlopend trottoir;
- Geen bochtbanden toegepast.

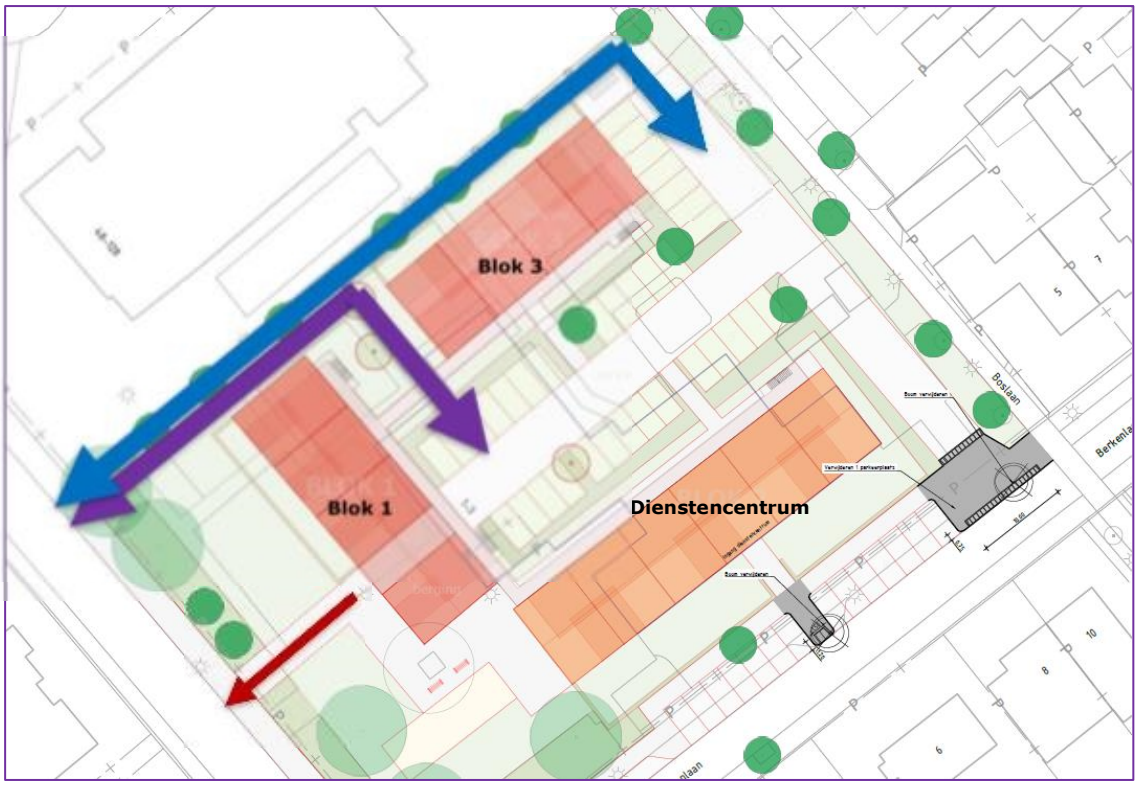
Voor het mogelijk maken van de extra ontsluiting voor langzaam verkeer is de ruimte gebruikt tussen de parkeerplaatsen conform model 2D (afbeelding 2). Het langzaam verkeer wordt ontsloten middels een flauwe inrit van 1.20 meter diep en minimaal 1.20 meter breed. Hierdoor kunnen ook voetgangers met hulpmiddelen eenvoudig naar het dienstencentrum.
De uitrit voldoet aan de richtlijnen conform CROW publicatie 'ASVV 2021, par. 14.1.2'.

Gevolgen en risico's uitritconstructie Berkenlaan

Het aanleggen van de uitritconstructie heeft gevolgen voor de directe omgeving. Zo is het voor de realisatie van de uitritconstructie en de uitrit ter hoogte van het dienstencentrum noodzakelijk om twee bomen te kappen. Daarnaast vervalt een parkeerplaats. De uitritconstructie zorgt ervoor dat bestuurders komende uit het plangebied Berkenlaan 1 al het overige verkeer voor moeten laten gaan. Dit principe is een duidelijke en veilige voorrangsregeling en passende bij de situatie. Voor bestuurders komende vanuit het parkeerterrein kunnen geparkeerde voertuigen aan de Berkenlaan enigszins het zicht belemmeren. Voor langzaam verkeer vanuit het dienstencentrum geldt ook dat geparkeerde auto's enigszins het zicht kunnen belemmeren.

Extra ontsluiting op Ebbinge Wubbenlaan

De gemeente wil onderzocht hebben of een extra ontsluiting mogelijk is op de Ebbinge Wubbenlaan en heeft twee routes aangedragen als optie voor een extra ontsluiting (afbeelding 3). Dit onderdeel gaat in op de gevolgen van de routes. Route 1 sluit aan vanaf het parkeerterrein bij het trafohuis, langs blok 3 en blok 1 en vervolgens sluit de route aan op de Ebbinge Wubbenlaan. Route 2 sluit aan op de parkeerkoffer en gaat tussen blok 1 en blok 3 door met een bocht naar de Ebbinge Wubbenlaan. Voor langzaam verkeer is het mogelijk om in het verlengde van het al ingetekende pad een uitrit te realiseren (rode pijl). Deze uitrit zal qua uitvoering gelijkwaardig zijn als de uitrit voor langzaam verkeer van het dienstencentrum.



Afbeelding 3: beoogde routes extra ontsluiting Ebbinge Wubbenlaan (route 1: blauw, route 2: paars, langzaam verkeer: rood)

Gevolgen ruimtelijke kwaliteit

Route 1 heeft als gevolg dat de rijbaan langs de achtergevel van blok 3 ligt en daarmee de mogelijkheid ontneemt om een achtertuin of balkon te ontwikkelen. Tevens is de ruimte tussen blok 3 en de erfgrens dusdanig beperkt, dat de rijbaan niet voldoende breed zal zijn voor twee auto's om elkaar te passeren. Een ander nadelig gevolg is dat een lange rechtstand onjuist gebruik in de hand kan werken zoals parkeren op de rijbaan. Deze route zou ook ten koste gaan van circa 350m2 groen, een parkeerplaats en acht bomen. Daarbovenop komt dat het trafohuis, die een deel van de wijk bedient, een nieuwe locatie moet krijgen. De locatie van het trafohuis is vastgesteld in de voorkeursvariant model 2D. Het verplaatsen heeft ook gevolgen voor de locatie waar deze geplaatst zou worden zoals het verlies van meer parkeerplaatsen die ook weer gecompenseerd moeten worden.

Route 2 heeft als gevolg dat circa 320m2 groen, zes bomen en vijf parkeerplaatsen verloren gaan en zorgt voor extra conflictpunten tussen langzaam verkeer en autoverkeer op het terrein. De extra verharding en meer conflictpunten zorgen voor een verminderde verblijfskwaliteit. De hoek van blok 1 is ook nadelig voor het zicht van verkeer op de parkeerweg en kan voor verkeersonveilige situaties zorgen. De vijf parkeerplaatsen moeten gecompenseerd worden op een andere locatie om aan de gestelde parkeernorm te voldoen. Het verplaatsen van deze parkeerplaatsen gaat mogelijk ook weer ten koste van groen.

De parkeerweg van de routes zou op één meter van de gevel liggen, waarvan bij blok 3 dit de achtergevel betreft. De situatie kan zorgen voor trillingen, geluidsoverlast en ongewenst parkeren op de parkeerweg. Daarbovenop komt dat de parkeerweg tegen de perceelsgrens van naastgelegen appartementencomplex Berghorst te liggen. Waar nu beide percelen gescheiden worden door opgaand groen, zal dan een weg liggen. Bewoners van Berghorst zullen als gevolg van deze route verkeer voor hun huis langs krijgen. Meer verharding is tevens nadelig voor de afwatering en kan zorgen voor meer hittestress. Beide routes creëren de mogelijkheid tot een routering op het parkeerterrein en dat kan oneigenlijk gebruik van het parkeerterrein in de hand werken. Het parkeerterrein moet een zichtbaar beperkte bestemming hebben en alleen gebruikt worden door bewoners en bezoekers van de appartementen. Met een uitrit aan de Ebbinge Wubbenlaan bestaat de kans dat bezoekers van de nabijgelegen kerk ook gebruik gaan maken van het parkeerterrein als het openbare parkeerterrein vol is.

Gezien het beperkte aantal verkeersbewegingen op een gemiddelde week-/werkdag en de nadelige gevolgen voor de ruimtelijke kwaliteit (groen, leefbaarheid, verblijfskwaliteit en klimaat), is de toegevoegde waarde van de ontsluiting nihil en daarmee niet wenselijk.

Verkeersveiligheid

Vanuit de gemeente en omwonenden zijn zorgen uitgesproken over de verkeersveiligheid van de oversteek van het fiets-/voetpad Boslaan op de Berkenlaan in relatie tot de nieuw uitritconstructie.

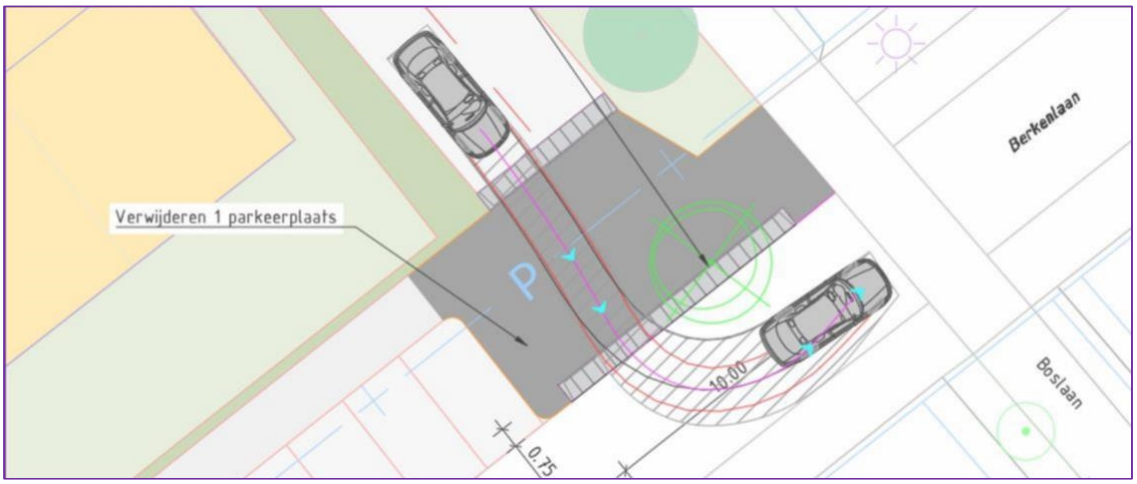
De Boslaan is een onverplicht fietspad dat de Berkenlaan doorkruist en pal langs het plangebied loopt. De locatie waar het fietspad de Berkenlaan kruist is dan ook direct naast de toekomstige uitrit gelegen. Vanuit de gemeenteraad zijn zorgen uitgesproken over de verkeersveiligheid in relatie tot de ontwikkeling van het appartementencomplex aan de

Berkenlaan. De Boslaan is ten zuiden van de Berkenlaan onverplicht fietspad en ten noorden van de Boslaan is dit pad niet specifiek aangeduid als fietspad of voetpad. Na circa 30 meter gaat dit pad over in een voetgangersgebied aangeduid met verkeersbord G09. Dit houdt in dat daar niet gefietst mag worden. Gezien de structuur wordt aangenomen dat dit pad ook gebruikt wordt als fietspad. De Boslaan wordt daarom ook veelvuldig door schoolgaande kinderen en hun ouders gebruikt. Daar waar de Boslaan de rijbaan kruist, is dit vormgegeven met andere kleur materialisering. Het type kruispunt is wel een gelijkwaardig kruispunt.



Afbeelding 4: oversteek Boslaan - Berkenlaan

De gereden snelheid van autoverkeer, dat het parkeerterrein verlaat, is laag vanwege de uitritconstructie. Autoverkeer dat linksaf gaat vanuit het parkeerterrein rijdt op ongeveer zeven meter vanaf de fietsoversteek. Dit is voldoende ruimte om haaks op de fietsoversteek te staan en te kijken of er een fietser aan komt (afbeelding 5). Rondom de oversteek staan wel enkele zichtbeperkende elementen zoals bomen en groenvakken. Het advies is om deze objecten zo veel mogelijk uit zichtlijnen te verwijderen.



Afbeelding 5: uitrit linksaf

Binnen 30km/u zones is het gebruikelijk om gelijkwaardige kruispunten toe te passen, dat geldt ook voor kruispunten met een fietspad. Enkel wanneer sprake is van een drukke hoofdfietsroute wordt hier van afgeweken en het fietspad 'in' de voorrang gelegd. Het fietspad verhoogd aanleggen zou de suggestie kunnen wekken dat de fietser voorrang heeft. Dit kan leiden tot onveilige situaties. Tevens zou een aanpassing van deze fietsdoorsteek een

precedent creëren voor de andere fietsoversteken van de Boslaan (Lindenlaan, Eikenlaan en aansluiting Gemeenteweg). Vanuit uniformiteit zouden dan alle oversteken aangepast moeten worden. Kortom; de voorrangssituatie behoeft geen wijziging.

De gemeente heeft ook gevraagd of een verbod op linksafslaan vanuit het parkeerterrein wenselijk en mogelijk is. Dit verbod zou dan bij voorkeur vormgegeven worden met de verplichting rechtsaf te slaan (verkeersbord D05r). Om een geloofwaardig verbod op linksaf toe te passen, zou de Berkenlaan éénrichtingsverkeer moeten worden. Als eenrichtingsverkeer niet wordt toegepast, is een linksafverbod alleen geloofwaardig als hierop ook adequaat gehandhaafd wordt.

Een verplichte rijrichting (het verbod op links afslaan) vanaf het parkeerterrein is, gezien de beperkte verkeersgeneratie en de handhaafbaarheid aan de Berkenlaan, niet gewenst. Het advies is om geen verplichte rijrichting in te stellen, maar te zoeken naar andere oplossingen om de veiligheid te waarborgen. Zoals eerder benoemd kan dit door het zicht te verbeteren. Mocht de gemeente besluiten om een linksafverbod in te stellen, dan is het advies om dit voor te leggen aan de verkeersadviseur van de politie.

Parkeren

De uitrit aan de Berkenlaan en heeft gevolgen voor het parkeren. Ten minste één parkeerplaats vervalt in het ontwerp. Aangezien 48 parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden volgens de parkeernorm van de gemeente in model 2D, is een compensatielocatie gewenst. Deze parkeerplaats zou gecompenseerd kunnen worden door het haaks parkeren aan de Berkenlaan uit te breiden richting het kruispunt met de Ebbinge Wubbenlaan. De verwachting is dat de bezoekers van het dienstencentrum voornamelijk aan de zuidzijde van het complex aan de Berkenlaan gaan parkeren. Dit omdat deze parkeerplekken gemakkelijk zijn om in- en uit te rijden en deze voor het dienstencentrum liggen. Bewoners zullen naar verwachting vooral op eigen terrein parkeren.

De gemeente vraagt of het parkeerterrein bij de kerk De Bron incidenteel als overlooplocatie gebruikt kan worden om de parkeerdruk te verlichten. Dit parkeerterrein bedient zowel de kerk als de wijk en ligt binnen een acceptabele loopafstand (circa 90 meter) van het ontwikkelgebied. Het is goed mogelijk dat dit terrein voor dubbelgebruik ingezet kan worden. Om zekerheid te bieden is het advies om een parkeeronderzoek uit te voeren en een parkeerbalans op te stellen.



Afbeelding 6: afstand parkeerterrein bij kerk De Bron (loopafstand circa 90 meter)

Overige verkeerseffecten

Het parkeerterrein van het complex zal door middel van een uitritconstructie worden aangesloten op de Berkenlaan. Extra verkeer heeft gevolgen voor de directe omgeving. Verkeer vanaf het parkeerterrein kan zorgen voor lichthinder bij de percelen Berkenlaan 8 en 10. Dit omdat de automobilist, ten opzichte van de Berkenlaan, op een verhoging staat. Daarnaast zal verkeer vanaf het parkeerterrein aan het verkeer op de Berkenlaan voorrang moeten verlenen. Het is aannemelijk dat het eventuele wachten, in combinatie met het staan op een verhoging, kan gaan zorgen voor lichthinder bij de omwonenden.

Door de toename van het verkeer en daarbij extra parkeerplekken ten opzichte van de oude situatie, gaan er meer parkeerbewegingen worden gemaakt. Hierbij kan meer geluid, door optrekkend en afremmend verkeer en dichtslaande autodeuren, worden waargenomen.

Conclusie

Elke ontwikkeling heeft gevolgen voor de omgeving en er zal voor omwonenden een periode van gewenning moeten zijn. Het is van belang om de gevolgen voor de omgeving zo veel mogelijk te beperken. De ontwikkeling van de 23 appartementen zorgt voor ongeveer 78 ritten per etmaal extra. Het dienstencentrum kan tot 30 verkeersbewegingen per dag genereren. Verkeer vanuit het parkeerterrein zal voornamelijk naar de Ebbinge Wubbenlaan rijden om van daaruit vlot op de snelweg A28 te geraken. De uitritconstructie aan de Berkenlaan voldoet aan de (juridische) richtlijnen van een uitrit en is passende bij de functie van het gebied.

Extra verkeer kan zorgen voor extra overlast, zoals lichthinder vanuit de uitrit of meer geluid van optrekkende voertuigen en dichtslaande deuren. Het verkeerskundig effect beperkt zich voornamelijk tot de directe omgeving van de ontwikkellocatie.

Om de veiligheid van de oversteek Boslaan – Berkenlaan te verbeteren is het advies om het zicht te verbeteren door hinderlijke objecten te verwijderen. Een linksafverbod is, gezien het beperkte verkeersgeneratie en de handhaafbaarheid, niet gewenst.

Een extra ontsluiting voor langzaam verkeer ten behoeve van het dienstencentrum is mogelijk tegenover de ingang van het dienstencentrum. Een andere ontsluiting voor langzaam verkeer is mogelijk aan de Ebbinge Wubbenlaan op de beoogde locatie volgens model 2D.

Een extra ontsluiting voor autoverkeer vanaf het parkeerterrein op de Ebbinge Wubbenlaan heeft aanzienlijke gevolgen voor de ruimtelijke kwaliteit, groen, het verblijfsklimaat en de leefbaarheid van de ontwikkellocatie en het naastgelegen perceel van Berghorst. Daarbij komt dat de rijbaan dicht op de woningen komt te liggen (circa 1.00 meter) en dat kan voor overlast zorgen zoals trillingen. Het advies is om geen extra ontsluiting voor autoverkeer te realiseren.

Incidenteel kan het openbare parkeerterrein bij kerk De Bron dienen als overlooplocatie om een hogere parkeerdruk op te vangen. Bij een extra ontsluiting op de Ebbinge Wubbenlaan ontstaat het risico dat bezoekers van de kerk gebruik gaan maken van het parkeerterrein op de ontwikkellocatie. Om de daadwerkelijke gevolgen en baten te onderzoeken, is het advies om een parkeeronderzoek uit te voeren en een parkeerbalans op te stellen.