

Opdrachtgever	Talis
Datum	1 augustus 2024
Auteur	Joost Verhoeven
Kenmerk	012533.20230309.N1.06
Kenmerk opdrachtgever	NP.2100.01
Status	Definitief
Pagina	1/10

Beschermd Wonen de Veenhof Wijchen, verkeersaspecten

1. Inleiding

Op het terrein van de voormalige Paschalisschool in Wijchen ontwikkelt Talis 54 woon-zorg appartementen voor psychogeriatrische patiënten (mensen met dementie). In het complex is ook voorzien in gemeenschappelijke ruimten. In deze notitie gaan we in op de ontsluiting, het parkeren en de hoeveelheid verkeer die samenhangt met de nieuwe functie.



Figuur 1: De huidige bebouwing (foto Cyclomedia 2021)

2. Verkeer en parkeren rond de Paschalisschool

In het verleden was de Paschalisschool met meer dan 500 leerlingen de grootste school van Wijchen. Het gebouw van de Paschalisschool heeft 8 lokalen, om alle leerlingen op te vangen hebben er in het verleden noodlokalen op het terrein gestaan en waren de woningen Veenhof 1714-1716 in gebruik als schoolwoning. Na de verhuizing van de school in 2009 is het gebouw tot 2018 als overlooplocatie in gebruik geweest. De hoofdingang was aan de noordzijde aan de 17^e straat.

Paschalisschool	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
leerlingen	528	550	570	590	579	566	538	524	490	464	474
groepen	22	23	24	25	24	24	23	22	21	20	20
groepen Veenhof	vol	vol	vol	vol	8	8	7	6	5	4	4

Tabel 1: verloop van het aantal groepen op de Paschalisschool aan de Veenhof

Na het vertrek van de Paschalisschool is het gebouw gebruikt voor buitenschoolse opvang en kinderdagverblijf. Het PRO College gaf er praktijkonderwijs aan 75-85 leerlingen en 25 medewerkers. De leerlingen en de medewerkers zijn er nooit allemaal tegelijk.

Jurisprudentie geeft aan dat bij het vergelijken van de verkeersgeneratie van de bestaande situatie en het plan niet meer dan vijf jaar mag worden teruggekeken. Om toch een beeld te schetsen van de oorspronkelijke situatie, beschrijven we hier de verkeersgeneratie en het parkeren voor de situatie dat het gebouw als basisschool. We nemen de 8 lokalen in het gebouw als uitgangspunt. Die bieden ruimte aan ongeveer 185 leerlingen, we houden rekening met 10 medewerkers.

Op basis van algemene kencijfers en de rekenmethode voor het autogebruik uit CROW-publicatie 272 (Verkeersgeneratie voorzieningen) komen we op ongeveer 250 autoritten (heen en terug) over de schooldag. Voor het halen en brengen van de leerlingen en het parkeren van de medewerkers zijn in totaal ongeveer 22 parkeerplaatsen nodig, 10 voor de medewerkers en 13 tijdens het halen en brengen. De berekening is opgenomen in bijlage 1 achteraan deze notitie. Tijdens schooluren was een deel van de auto's van de omwonenden in gebruik, een deel van de parkeerplaatsen is leeg. Daardoor kon het parkeren rond de school deels uitwisselen met het bewonersparkeren.

3. Verkeer en parkeren Beschermd Wonen

De bewoners van de 54 appartementen hebben zelf geen eigen auto's. Voor de verkeersgeneratie en de parkeervraag gaat het om de medewerkers, ambulante zorgverleners en bezoek. Daarnaast houden we rekening met leveranciers.

3.1 Parkeren

Voor het bepalen van het benodigde aantal parkeerplaatsen gaan we uit van de Beleidsregels Parkeernormen Wijchen, vastgesteld op 15 juli 2024. In de beleidsregels zijn parkeernormen opgenomen, voor functies waarvoor geen normen zijn opgenomen wordt verwezen naar de CROW-publicatie 381, waarbij rekening moet worden gehouden met naar de stedelijkheid van de gemeente (CBS-code 3) en de ligging (voor de Veenhof: 'rest bebouwde kom'). Het CROW hanteert in deze publicatie een bandbreedte voor de parkeerkcijfers, de gemeente Wijchen heeft de normen vastgesteld tussen de minimale waarde en het gemiddelde van de bandbreedte die het CROW aanhoudt. Voor een verpleeg- of verzorgingshuis geldt een parkeerkcijfer van 0,5 tot 0,7 per wooneenheid, inclusief het parkeren van werknemers en bezoek. De nieuwe norm wordt daarmee 0,55 (tussen het minimum 0,5 en het gemiddelde 0,6). Op basis van deze norm moeten voor 54 appartementen op basis van de norm in totaal 30 parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Deze parkeerplaatsen zijn bedoeld voor de werknemers en bezoek. Daarnaast moet er ruimte zijn voor het laden en lossen van leveranciers.

3.2 Verkeersgeneratie

Voor de verkeersgeneratie heeft het CROW voor bijna alle soorten woningen en zorginstellingen kencijfers, maar dat geldt niet voor de woonvorm zoals die wordt gerealiseerd in de Veenhof. Daarom beredeneren we de verkeersgeneratie op basis van de informatie over het aantal medewerkers, zorgbezoek, leveranties en bezoek.

De woningen zijn geclusterd in 6 eenheden van telkens 9 woningen. Overdag zijn ongeveer 20 medewerkers gelijktijdig aanwezig. 's Nachts gaat het om twee medewerkers. Tijdens de wisseling van de wacht om zeven uur 's morgens en drie uur 's middags is er telkens een piek van medewerkers. Veel medewerkers wonen in Wijchen zelf, een deel van hen komt met de fiets. Als we uitgaan van een autogebruik van 75% en twee ploegen, gaat het om 60 autoritten in het woon-werk verkeer.

Daarnaast komt er medisch personeel langs voor specifieke zorg. We houden rekening met 5 van dit soort bezoeken met de auto per dag, 10 autoritten.

Leveringen vinden verspreid plaats over de week met bestelauto's. Op basis van de ervaring bij soortgelijke complexen gaat het om drie tot vier leveringen per dag, 8 ritten van bestelauto's. Reguliere leveringen met vrachtauto's worden niet verwacht. Bij andere zorginstellingen worden vrachtauto's ingezet bij het ophalen en brengen van de was. In dit geval wordt de was intern gedaan en vervalt het vrachtverkeer.

Bezoek (ook van vrijwilligers) vindt verspreid over de week plaats met een concentratie in de weekenden. Op basis van de ervaring bij andere zorgcomplexen verwachten we drie bezoeken met de auto per appartement per week, in totaal 162 per week. Per week betekent dat 324 ritten van bezoek en vrijwilligers, per dag naar boven afgerond ongeveer 50 ritten. Met deze aannames komt de totale ritgeneratie op afgerond 130 ritten per dag.

		aantal	autogebruik	ritten per dag
medewerkers	ochtendploeg	20 iedere dag	75%	30
	middagploeg	20 iedere dag	75%	30
	nacht	2 iedere nacht	100%	4
medisch personeel		5 iedere dag		10
leveringen		4 iedere dag		8
bezoek/vrijwilligers		162 per week		50
totaal				132

Tabel 2: Berekening verkeersgeneratie Beschermd wonen De Veenhof

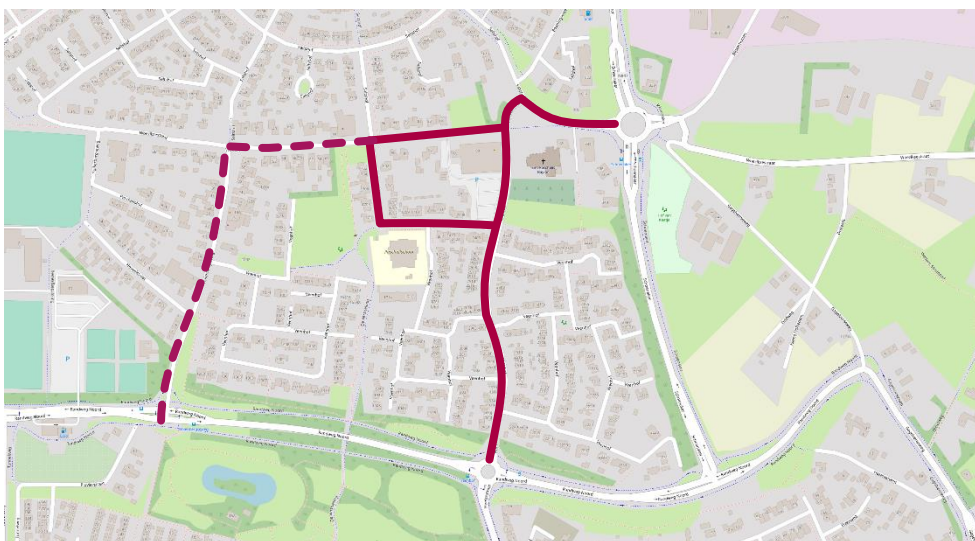
Ter vergelijking hebben we ook gekeken wat de verkeersgeneratie zou zijn als het appartementencomplex als serviceflat zou functioneren (aanleunwoningen voor zelfstandig wonende ouderen met beperkte zorgvoorzieningen). In dat geval geldt een verkeersgeneratiecijfer van 2,8 per woning, 151 ritten per weekdag, 166 ritten op een gemiddelde werkdag. De extra zorg leidt per saldo dus niet tot meer verkeer ten opzichte een complex voor zelfstandig wonende ouderen.

4. Ontsluiting en invulling parkeren

4.1 Ontsluiting

De wegen rond de locatie veranderen niet. Het complex wordt in de toekomst net als in de huidige situatie vooral ontsloten via de 17^e straat. Van buiten de wijk is de locatie bereikbaar via de 25^e straat vanaf de Randweg Noord en de Woeziksestraat en daarnaast via de route Holenbergseweg-Woeziksestraat. Bevoorradend verkeer levert de goederen af op eigen

terrein aan de voorkant van het gebouw. Figuur 4.1 laat de routes zien die dit verkeer door de wijk rijdt. Op deze straten leidt dat niet tot onveilige situaties.



Figuur 2: Routes (bevoorradend) verkeer vanaf de hoofdwegen Randweg Noord en Schoenaker

Bij de wisseling van het personeel 's morgens vroeg en in de middag is het tijdelijk wat drukker met personenauto's. De wisseling van personeel 's morgens vindt om 07.00 uur plaats, dus voor de ochtendspits. Dit is ook ruim voor het moment dat kinderen uit de omringende woningen naar school lopen of fietsen. Ook in de middag vindt de wisseling van personeel plaats op een moment dat buiten de spits valt en leidt daardoor niet tot een drukke situatie.

De hoeveelheid verkeer die samenhangt met het zorgcomplex en de typen voertuigen kan goed worden verwerkt via de huidige straten. Het verkeer dat samenhangt met het zorgcomplex leidt niet tot andere beoordeling van de verkeersveiligheid. Er is geen aanleiding de inrichting of de straatprofielen te wijzigen.

4.2 Parkeren

Aan de voorkant (noordzijde) van het gebouw liggen nu in de huidige situatie 6 geoordeelde langspaarkeerplaatsen (aangegeven met een bord P BSO) en 5 haakse paarkeerplaatsen, naast het gebouw liggen aan de Veenhof 18 haakse paarkeerplaatsen.



Figuur 3: Huidige openbare parkeerruimte rond het plan



Figuur 4: Het plan met 33 nieuwe parkeerplaatsen (in blauw de 23 bestaande openbare parkeerplaatsen die gehandhaafd blijven)

Het plan voorziet in 7 haakse parkeerplaatsen voor het gebouw en 6 haakse parkeerplaatsen om de hoek. De bestaande zes geormerkte langspaarkeerplaatsen worden hier gecompenseerd. Aan de achterzijde, voor de woningen 1714 en 1716, zijn 20 nieuwe haakspaarkeerplaatsen voorzien. Daarmee worden 33 parkeerplaatsen rond het plan gerealiseerd. Daarmee

is er voldoende parkeerruimte rond het plan om de maximale parkeervraag van 30 parkeerplaatsen op werkdagen overdag op te vangen.

In de avond verwachten ongeveer 15 auto's van medewerkers en beperkt bezoek en vrijwilligers. Ook dan is het aantal beschikbare parkeerplaatsen dus ruim voldoende.

Nachts zijn in beginsel twee medewerkers aanwezig, deze medewerkers parkeren op eigen terrein.

4.3 Bevoorrading

De bevoorrading vindt plaats met bestelauto's, voor de reguliere bevoorrading worden geen vrachtauto's ingezet. Ook voor onderhoud en andere leveringen zijn bestelauto's het uitgangspunt. Deze voertuigen kunnen voor laden- en lossen kort terecht op het voterrein.

Indien een voertuig langer aanwezig is, kan van een parkeerplaats worden geplaatst.

Afval wordt – net als overal – met een vrachtauto opgehaald. Deze stopt kort langs de straat om containers te legen.

Als voorbeeld voor de voertuigen die verwacht kunnen worden is in Bijlage 2 een weergave opgenomen van de voertuigen die bij woonlocatie De Weegbree worden ingezet.

Bijlage 1 Berekening verkeersgeneratie en parkeren basisschool

Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Rekentool basisschool versie 6.0	Klassen	Onderbouw	Bovenbouw	Docenten	Overig personeel	Totaal	Opmerkingen / bronnen
Stap 1 aantal leerlingen onderbouw en bovenbouw en aantal medewerkers							
- aantal klassen en percentage boven- en onderbouw	8,0	38%	63%				Het gemiddeld aantal leerlingen in de onderbouw bedraagt 23,3 en in de bovenbouw 23,1. Bron: Groepsgrootte en personele inzet in het basisonderwijs 2006, Inspectie van het Onderwijs, afdeling Communicatie, Inspectierapport 2007, 7 mei 2007
- aantal leerlingen, docenten en overig personeel per klas		23,3	23,1	1,0	0,3		
- aantal leerlingen, docenten en overig personeel		70	116	8	2		
- totaal aantal leerlingen en medewerkers		185		10			
Stap 2 overblijfspercentage leerlingen		30%	30%				- Van de 1.542.800 kinderen op de basisscholen blijven er per dag gemiddeld ruim 460 000 over (30%). Bron: Brief 'Kinderopvang' van de staatssecretaris van VWS aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal, Den Haag, 20 maart 2002. - Ruim een op de zes (17%) van de kinderen blijft over op school. Bron: Reisgedrag kinderen basisschool TT02-95, Traffic Test, 9 juni 2004 - Van de leerlingen in de onderbouw komt circa 70 tot 80% begeleid naar school en van de leerlingen in de bovenbouw circa 30%. Bronnen: Onderzoek schoolroutes gemeente Gouda, Goudappel Coffeng BV, 2005 en Reisgedrag kinderen basisschool, TT02-95, Traffic Test, 9 juni 2004. - Circa 59% van alle leerlingen gaat begeleid naar school. Bron: Fietsverkeer nr 5, maart 2003.
- aantal overblijvende leerlingen		21	35				
- aantal niet overblijvende leerlingen		49	81				
Stap 3 percentage leerlingen begeleid naar school		80%	30%				
- aantal leerlingen begeleid naar school		56	35			49%	- Het gemiddelde aantal kinderen per auto bedraagt 2,2. In het overgrote deel van de gevallen (82%) wordt meer dan één kind vervoerd als met de auto naar school wordt gereisd. Bron: Reisgedrag kinderen basisschool TT02-95, Traffic Test, 9 juni 2004. - NB. De reductiefactor voor het aantal kinderen per auto is voor de onderbouw 0,75 en voor de bovenbouw 0,85. Dit zou inhouden dat per auto respectievelijk 1,33 en 1,18 kind aanwezig is. Bron: CROW-publicatie 182 Parkeerkencijfers - basis voor parkeernormering. Uit eigen berekening.
- aantal leerlingen onbegeleid naar school		14	81				
Stap 4 autogebruik en bezettingsgraad							
- autogebruik van begeleiders, docenten en overig personeel		45%	45%	80%	80%		
- aantal leerlingen per begeleider per auto		1,33	1,18				- Het autogebruik van leerlingen ligt gemiddeld over Nederland in de range van 15% tot 18%. Bron: Reisgedrag kinderen basisschool TT02-95, Traffic Test, 9 juni 2004/OVG 2001. - NB. Doorlopende onderzoeken van SOAB Adviseurs op 30 basisscholen geven gemiddeld een waarde van 26%. Bron: Spitsuur rond school, Marjjan Schouten, 2003, 30% in 2012.
- aantal leerlingen per begeleider overige vervoerswijze		1,2	1,2				
- aantal leerlingen per begeleider alle vervoerswijze		1,3	1,2				
- aantal begeleiders		44	29				
- aantal leerlingen per auto		27	15			23%	De reductiefactor voor het aantal parkeerplaatsen voor de onderbouw is 0,5 (10 minuten gebruik in een periode van 20 minuten) en voor de bovenbouw 0,25 (2,5 minuten gebruik in een periode van 10 minuten). De turnover is dan respectievelijk 2 en 4. Bron: CROW-publicatie 182 Parkeerkencijfers - basis voor parkeernormering.
Aankomsten en vertrekken begeleiders, docenten en overig personeel		302	198	16	5		
Stap 5 autoritten per werkdag (aankomsten en vertrekken)		136	89	13	4	242	
- voor begin schooldag		0	0	6	1	7	
- begin schooldag		40	26	0	1	67	
- begin middagpauze		28	18	0	0	46	
- eind middagpauze		28	18	0	0	46	
- eind schooldag		40	26	0	1	67	
- na eind schooldag		0	0	6	1	7	
Stap 6 parkeergelegenheid							
- turnover parkeerplaatsen		2,0	4,0	1,0	1,0		invoercel
- benodigd aantal parkeerplaatsen		10	3	6	2	22	controlecel
- totaal benodigd aantal parkeerplaatsen begeleiders en medewerkers		13		8		22	einduitkomst

Bijlage 2 Bevoorrading bij woonlocatie De Weegbree

