Quickscan verkeer locaties flexwonen

Gemeente Westervoort

SWECO

Sweco Nederland B.V.	30129769		
Onderwerp	Quickscans Flexwonen Duiven/Westervoort		
Projectnummer	51015894		
Klant	Gemeente Duiven		
Auteur	Nikki Sweere	**Gecontroleerd door**	Jeroen Smink
Datum	2023-06-20	**Vrijgegeven door**	Robert Coffeng
Versie	D1		
Documentnummer	NL23-648800269-53200		

Inhoudsopgave

1 Inleiding 4
1.1 Aanleiding 4
1.2 Toetsingskader en onderzoeksmethode 4

2 Uitgangspunten 6
2.1 Ligging van de onderzoekslocaties 6
2.2 Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie 7

3 Quickscan Verkeer 9
3.1 Locatie 1: Achterse Weide 9
3.2 Locatie 2: Klapstraat/Rijndijk 11

4 Conclusie 14
4.1 Samenvatting locaties 14
4.2 Aanbevelingen 14

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Vanuit het samenwerkingsverband van de gemeenten Duiven en Westervoort vindt een verkenning plaats naar de mogelijkheden voor flexwonen in de gemeente. Onderdeel van deze verkenning is het onderzoeken van twee mogelijke locaties voor flexwonen. Onder flexwonen worden diverse typen woningen verstaan die voor een bepaalde tijd op een vooraf vastgelegde locatie komen te staan. Vooralsnog wordt uitgegaan van een periode van ten minste 15 jaar.

Voor de locaties dient een quickscan uitgevoerd te worden met betrekking tot de mobiliteitseffecten van de voorgenomen ontwikkeling. De uitkomst van de quickscan dient, op hoofdlijnen, de impact van de locatie te beschrijven en eventuele ‘showstoppers’ in beeld te brengen.

1.2 Toetsingskader en onderzoeksmethode

De quickscan bestaat uit een globale toets op de volgende maatgevende aspecten voor de inpassing en realisatie van een kleine woningbouwlocatie:

- **Mobiliteitstoets:** op basis van kengetallen wordt een berekening uitgevoerd naar de productie en attractie van het gebied en de gevolgen hiervan voor het omliggende wegennet. Wij richten ons hierbij op de autoritten die de locatie op gaat leveren. Fietsritten en de openbaar vervoerverplaatsingen bekijken wij in relatie tot de ontsluitingsstructuren. De omvang van de autoritten en het autobezit vormt de basis voor de belasting van het omliggende wegennet en de parkeerdruk.
- **Ontsluitingsstructuren voor auto, fiets en OV:** Op basis van de omvang van de locatie en de mogelijkheden voor de ontsluiting van de locatie, bepalen wij de omvang van het wegennet op de locatie en de aansluitpunten voor de ontsluiting op het bestaande wegennet. Hierbij nemen wij de huidige wegcategorisering van het omliggende wegennet in ogenschouw, alsmede de belangrijkste attractiepunten binnen de kern/regio (OV, winkelcentra e.d.) en geven wij aan waar eventuele mogelijke knelpunten in het wegennet kunnen ontstaan.

- **Nabijheid van voorzieningen:** Voor de locaties wordt de loopafstand naar de dagelijkse voorzieningen en de bestaande OV-lijnen bepaald. Voor voorzieningen is in deze quickscan met name gekeken naar de ligging van de locatie ten opzichte van voorzieningen gericht op de dagelijkse levensmiddelenbehoefte van particulieren (zoals boodschappen). Andere voorzieningen, zoals sportvoorzieningen, onderwijs en zorg, bevinden zich allemaal binnen een straal van circa 2 kilometer en zijn vanaf elke willekeurige locatie te bereiken. Daarmee zijn de afstanden tot sportvoorzieningen, maar ook onderwijs en zorg gering.
- **Parkeren:** Op grond van de omvang en de aard van de flexwoningen in relatie tot de verkeersproductie wordt de parkeerbehoefte ingeschat. Hierbij wordt gekeken naar de mogelijkheden om het parkeren binnen de locatie op te lossen of dat de parkeerbehoefte (deels) neerslaat in de directe omgeving.
- **Bestemmingsplan:** Ten slotte wordt getoetst of er in het bestemmingsplan voor de locatie conflicterende bepalingen zijn met betrekking tot mobiliteit en of er ruimte is voor uitbreiding van het bestaande wegennet, indien dat door de locatieontwikkelingen noodzakelijk is.

2 Uitgangspunten

2.1 Ligging van de onderzoekslocaties

In onderstaand kaartbeeld is de ligging van de twee potentiële locaties in Westervoort weergegeven. Aanvullend is de nabijheid van een voorzieningencentrum, supermarkt, OV en fietsroutes in kaart gebracht.



Afbeelding 1: de ligging van de twee potentiële locaties ten aanzien van wandelen, fietsen, OV en voorzieningen (rode ster: voorzieningencentrum, gele ster: NS-station, oranje ster: supermarkt, blauwe lijn: buslijnen, gele lijn: fietsroutes).

Locaties:

1. Achterse Weide
2. Klapstraat/Rijndijk

2.2 Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie

Kencijfers verkeersgeneratie

Op basis van kengetallen van het CROW (CROW-publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren - Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie') kan een globale inschatting worden gemaakt van de te verwachten hoeveelheid autoverkeer van en naar de locatie met flexwoningen. Dit is op basis van het type woning en de (regionale/lokale) ligging van de locatie. De uitkomst is een indicatie van de verkeersgeneratie (som van de verkeersproductie en de verkeersattractie) op een gemiddelde weekdag. De gehanteerde categorie CROW-kencijfers is 'Huur, appartement, midden/goedkoop (incl. sociale huur)' en is weergegeven in onderstaande tabel. Gemeente Westervoort kan getypeerd worden als een 'matig stedelijke' gemeente (conform de toegewezen stedelijkheidsgraad van het CBS "Gemeentegrootte en stedelijkheid").

Tabel 1: gehanteerde kencijfers verkeersgeneratie

Verkeersgeneratie op basis van CROW kencijfers				
	Schil centrum		Rest bebouwde kom	
	Min.	Max.	Min.	Max.
Matig stedelijk	**3,0**	3,8	**3,2**	4,0

Voor het hanteren van de kengetallen verkeersgeneratie is uitgegaan van een duurzaam mobiliteitsprofiel. Dat wil zeggen dat ervan uitgegaan wordt dat de toekomstige bewoners een laag autobezit en autogebruik hebben en veel meer gebruik maken van fiets en openbaar vervoer. Een duurzaam mobiliteitsprofiel kan afhangen van verschillende factoren, zoals bijvoorbeeld de nabijheid van OV, het bieden van hoogwaardige en directe fietsverbindingen met zo min mogelijk oponthoud, goede fietsstallingsmogelijkheden en het aanbod in deelmobiliteit. Gezien de ligging van de locaties, op loop- of fietsafstand van het centrum en OV, ontstaat de kans om sterk in te zetten op duurzame mobiliteit en hiermee het autogebruik te verminderen. Om deze reden zijn voor het bepalen van de totale verkeersgeneratie de minimale kengetallen gehanteerd. Door verder in te zetten op duurzame mobiliteit, kan er een additionele reductie op de verkeersgeneratie plaatsvinden. Echter, omdat in alle gevallen de verkeersgeneratie, op basis van bovenstaande kengetallen, past op het aansluitende wegennet is het niet nodig om nu rekening te houden met een additionele reductie.

Kencijfers Parkeren

Bij de inrichting van de locaties dienen op eigen terrein de noodzakelijke parkeerplaatsen voor eigen bewoners en bezoekers te worden aangelegd. Hierbij wordt uitgegaan van de volgende situatie.

Gemeente Westervoort kan getypeerd worden als een 'matig stedelijke' gemeente (conform de Parkeernormnota Westervoort). Zowel locatie 1, Achterse Weide als locatie 2, Klapstraat/Rijndijk bevinden zich in rest bebouwde kom.

Onderstaande tabel geeft een indicatie van het benodigde aantal parkeerplaatsen op basis van de parkeernormennota van de gemeente Westervoort. De parkeernormen zijn inclusief de veronderstelde benodigde parkeerruimte voor bezoekers. Voor de doorvertaling naar het totale aantal benodigde parkeerplaatsen is uitgegaan van dertig flexwoningen met een gebruiksvloeroppervlak van <50 m^2.

Tabel 2: gehanteerde kencijfers parkeren

Plaats	**Stedelijkheids-graad**	**Parkeernorm per woning 'overig' (< 50 m^2 gbo)**	**Normatieve parkeer-behoefte voor 30 woningen**	**Parkeernorm fiets per woning 'overig' (< 50 m^2 gbo)**	**Aantal fietsstallings-plaatsen**
Rest bebouwde kom	Matig stedelijk	0,7	21	1,0	30

3 Quickscan Verkeer

3.1 Locatie 1: Achterse Weide



Afbeelding 2: ligging van locatie 1, Achterse Weide (blauw omlijnd)

<table>
<tr><td></td><td>Locatie 1: Achterse Weide C3176</td></tr>
<tr><td>Oppervlakte</td><td>0,67-2,00 ha</td></tr>
<tr><td>Aantal woningen</td><td>20-30 flexwoningen sociale huur (met name PMC 11, 12, met een deel middenhuur)</td></tr>
<tr><td>Autoproductiviteit</td><td>
<table>
<tr><th>Gebieds-indeling</th><th>Aantal woningen</th><th>Typering CROW</th><th>CROW bandbreedte kencijfers verkeersgeneratie (per woning)</th><th>Totaal</th></tr>
<tr><td>Matig stedelijk/ Rest bebouwde kom</td><td>Max. 30</td><td>Huur, appartement, midden/goedkoop (incl. sociale huur)</td><td>3,2 - 4,0</td><td>96</td></tr>
</table>
</td></tr>
<tr><td>Ontsluitings-mogelijkheden auto</td><td>

(+) De locatie is eenvoudig te ontsluiten door gebruik te maken van de huidige uitrit naar de korfbalvereniging (Wesstar).
(+) Indien de korfbalvereniging naast de flexwoningen wordt behouden, is de locatie nog steeds eenvoudig te ontsluiten via de Achterse Weide. Wel dient er rekening te worden gehouden met mogelijke conflicten in de avondspits met de bewoners van de flexwoningen. Bij een sportvereniging kan ervan uitgegaan worden dat de ochtendspits niet samenvalt. Om een conflictsituatie in de avondspits voor bewoners van de flexwoningen te voorkomen is het gewenst deze aparte uitrit, evenals de huidige parkeerplaatsen, te behouden. Er dient een aparte hoofdontsluiting naar het gebied gerealiseerd te worden vanaf de hoofdrijbaan (Achterse weide). Het realiseren van een extra ontsluiting richting de Achterse Weide gaat mogelijk ten koste van de huidige sportvelden en/of uitgeefbare grond van de bouwlocatie.

</td></tr>
</table>

	• (+) Het centrum, maar ook de route richting Arnhem of de A12, is goed bereikbaar met de auto via Die Denweide, Heilweg en de Rivierweg. Met betrekking tot de toename van 96 voertuigbewegingen op deze wegen, ten gevolge van de flexwoningen, worden geen problemen voorzien.
Ontsluitings-mogelijkheden fiets	• (+) Er loopt een fietsroute achter het perceel langs, via de Hosterparklaan. Deze route loopt richting het station, centrum en richting de hoogwaardige fietsroute de Liemers. Naast een ontsluiting aan de westzijde van het perceel, ontstaat de mogelijkheid om een aparte fietsontsluiting richting de achterkant van het perceel te realiseren.
Ontsluitings-mogelijkheden OV	• Het dichtstbijzijnde NS-station (Duiven) is op circa 3,0 km afstand. Op circa 3,3 km fietsafstand bevindt zich NS-station Westervoort. • Op circa 450 meter bevindt zich de dichtstbijzijnde bushalte (Heilweg) in Westervoort. • Circa 900 meter tot de bushalte Engelstraat in Duiven.
Nabijheid van voorzieningen	• De locatie bevindt zich op circa 3,2 km fietsafstand tot centrum (Winkelcentrum De Wyborg) in Westervoort. • De locatie bevindt zich ook in de nabijheid van Duiven, met circa 3,6 km fietsafstand vanaf de noordzijde van het perceel (via Die Denweide) en circa 3,4 km fietsafstand via de Hosterparklaan tot het centrum in Duiven (Remigiusplein). • Op circa 550 meter ligt de dichtstbijzijnde supermarkt (Plus Westervoort).
Mogelijkheden parkeren	• (+) De huidige parkeerplaatsen van de korfbalvereniging kunnen worden ingezet voor de flexwoningen. Indien de korfbalvereniging behouden wordt, kan parkeren ook op eigen erf worden gerealiseerd.
Bestemmingsplan	• (+) Er zijn geen belemmeringen vanuit het bestemmingsplan, inzake mobiliteit en eventuele uitbreiding van het wegennet.



Afbeelding 3: Voorstel voor de ontsluiting locatie 1 Achterse Weide (oranje: ontsluitingsmogelijkheden fiets, groen: ontsluitingsmogelijkheden auto).

Belangrijke afwegingen

Voor de locatie kan er eenvoudig gebruik worden gemaakt van de bestaande ontsluiting aan de westzijde van het perceel. Ook wanneer de vereniging wordt behouden, kan er eenvoudig een ontsluiting richting de Achterse Weide worden gerealiseerd. Er zijn voor deze locatie geen grote infrastructurele aanpassingen nodig.

Vanuit duurzaam mobiliteitsoogpunt bevindt de locatie zich, vergeleken met de andere locatie, op grotere afstand tot een NS-station (zowel station Duiven als Westervoort) en het centrum. Echter, de hoogwaardige fietsroute de Liemers ligt nabij. Hierdoor ontstaat er een aanvullende kans om een verbinding te maken met de fietsroute aan de achterkant van het perceel.

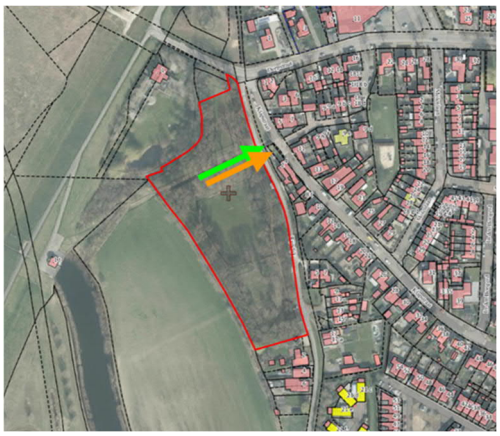
3.2 Locatie 2: Klapstraat/Rijndijk



Afbeelding 4: ligging van locatie 2, Klapstraat/Rijndijk (rood omlijnd)

<table>
<tr><td></td><td colspan="5">Locatie 2: Klapstraat/ Rijndijk A 3807</td></tr>
<tr><td>Oppervlakte</td><td colspan="5">1,39 ha</td></tr>
<tr><td>Aantal woningen</td><td colspan="5">20-30 flexwoningen sociale huur (met name PMC 11, 12, met een deel middenhuur)</td></tr>
<tr><td>Autoproductiviteit</td><td colspan="5"><table>
<tr><th>Gebieds-indeling</th><th>Aantal woningen</th><th>Typering CROW</th><th>CROW bandbreedte kencijfers verkeersgeneratie (per woning)</th><th>Totaal</th></tr>
<tr><td>Matig stedelijk/ Rest bebouwde kom</td><td>Max. 30</td><td>Huur, appartement, midden/goedkoop (incl. sociale huur)</td><td>3,2 - 4,0</td><td>96</td></tr>
</table></td></tr>
<tr><td>Ontsluitings-mogelijkheden auto</td><td colspan="5">• (+) Het is mogelijk om een eenvoudige ontsluiting aan de oostzijde van het perceel op de Rijndijk te realiseren. Hierbij worden er geen problemen voorzien in het verwerken van de toename van 96 voertuigbewegingen per etmaal op de Rijndijk. Om de doorstroom te behouden zou het eerste deel van de Rijndijk, vanaf de Dorpsstraat, verbreed kunnen worden.</td></tr>
</table>

	• (+) Via ontsluiting op de Rijndijk is er, via de Dorpsstraat en Brugweg, een goede bereikbaarheid naar Arnhem en Duiven. De Dorpsstraat is een 50 km/u weg binnen de bebouwde kom. Zowel voor de Dorpsstraat als de IJsseldijk zal een toename van 96 extra voertuigbewegingen per etmaal, als gevolg van de ontwikkellocatie, geen problemen veroorzaken. Wel dient er rekening te worden gehouden met incidenteel vrachtverkeer langs de locatie.
Ontsluitings-mogelijkheden fiets	• (+) Het is gewenst om een ontsluiting aan de oostzijde van het perceel naar de Rijndijk te realiseren. • (-) Via de Rijndijk en de Dorpstraat kan het centrum, station, de hoogwaardige fietsroute de Liemers of de F12 Duiven-Westervoort worden bereikt. Echter, met het oog op fietsveiligheid is de Dorpsstraat minder geschikt gezien de suggestiestroken, de meerdere zijwegen en wordt de weg incidenteel gebruikt door vrachtverkeer. Op een 50 km/uur gebiedsontsluitingsweg verdient een vrijliggend fietspad de voorkeur. Echter, gezien de beschikbare ruimte op de Dorpstraat is dit niet mogelijk. Er kan overwogen worden om de suggestiestroken op te waarderen naar fietsstroken. Conform CROW-richtlijnen is hierbij de voorkeursbreedte: 1,5–2,5 meter, een rode kleur met fietssymbool en bij voorkeur niet in combinatie met parkeerhavens. Door de huidige fietsstroken te verbreden, wordt de weg optisch versmald, wat mogelijk voor snelheidsvermindering van autoverkeer zorgt. Voorgestelde infrastructurele aanpassingen, ten behoeve van de fietsveiligheid, gaan gepaard met de nodige kosten en omgevingshinder ten tijde van realisatie. Het optimaliseren van de fietsvoorzieningen van de Dorpstraat zou eventueel meegenomen kunnen worden tijdens algemeen onderhoud van de weg.
Ontsluitings-mogelijkheden OV	• Op circa 800 meter ligt het NS-Station Westervoort. • Op circa 750 meter bevindt zich de dichtstbijzijnde bushalte (Vredenburg).
Nabijheid van voorzieningen	• De locatie bevindt zich op circa 750 meter fietsafstand tot het centrum (Winkelcentrum De Wyborg).
Mogelijkheden parkeren	• (+) Het realiseren van parkeervoorzieningen op eigen terrein is mogelijk.
Bestemmingsplan	• (+) Er zijn geen belemmeringen vanuit het bestemmingsplan, inzake mobiliteit en eventuele uitbreiding van het wegennet.



Afbeelding 5: Voorstel voor de ontsluiting locatie 2 Klapstraat/Rijndijk (oranje: ontsluitingsmogelijkheden fiets, groen: ontsluitingsmogelijkheden auto)

Belangrijke afwegingen

De locatie is eenvoudig, zonder grote infrastructurele aanpassingen, te ontsluiten via de Rijndijk. Op deze manier is er een goede bereikbaarheid voor de auto van het centrum en de omliggende kernen, zoals Duiven en Arnhem.

Vanuit oogpunt voor stimuleren van duurzame mobiliteit, is deze locatie echter minder aantrekkelijk. De hoogwaardige fietsroute de Liemers en de F12 Westervoort-Zevenaar liggen op een relatief grote afstand. Daarnaast zijn de fietsvoorzieningen op de fietsroute richting het centrum en NS-station minimaal. Om de fietsveiligheid te borgen en fietsgebruik te stimuleren zijn een aantal aanpassingen aan de inrichting van de Dorpstraat gewenst.

4 Conclusie

4.1 Samenvatting locaties

De resultaten van de quickscan zijn vertaald in een samenvattend overzicht voor de verschillende locaties. Per locatie en aspect zijn de voor- en nadelen afgewogen en in een eindoordeel, per aspect weergegeven.

Daar uit de quickscan blijkt dat geen van de locaties onmogelijk is, zitten de verschillen tussen de locaties vooral in de kosten voor de ontsluiting, de extra mogelijkheden voor het stimuleren van duurzame vervoerwijzen als de fiets en het openbaar vervoer en de impact op de omgeving. Groen gemarkeerde aspecten scoren daarmee relatief beter dan de oranje.

	Omschrijving
	Aanvullende kansen voor onder andere fiets en openbaar vervoer mogelijk, goed te ontsluiten voor de auto en fiets en geen hinder voor de omgeving.
	Geen nadelen voor de omgeving en relatief eenvoudig te ontsluiten, parkeren kan op eigen terrein.
	Nadelen door grote infrastructurele aanpassingen (en bijkomende financiële investeringen) die nodig zijn, directe ontsluiting voor auto en fiets mogelijk.

Tabel 3: Een samenvatting van de locaties

Locaties	**1. Achterse Weide**	**2. Klapstraat/ Rijndijk**
Oppervlakte	0,67-2,00 ha	1,39 ha
Aantal woningen	Max. 30	Max. 30
Autoproductiviteit	96	96
Ontsluitingsmogelijkheden auto		
Ontsluitingsmogelijkheden fiets		
Ontsluiting-mogelijkheden OV	3,3 km	800 m
Nabijheid van dichtstbijzijnde voorziening	550 m	750 m
Mogelijkheden parkeren		
Bestemmingsplan		

4.2 Aanbevelingen

Deze quickscan geeft een overzicht van de verschillende mobiliteitsaspecten die van invloed zijn op een locatie voor flexwoningen in de gemeente Westervoort.

‘Showstoppers’

Er kan geconcludeerd worden dat beide locaties vanuit het oogpunt van mobiliteit geschikt zijn voor de plaatsing van flexwoningen. Er zijn geen showstoppers geconstateerd.

Op basis van de ontsluiting voor autoverkeer is locatie 1, Achterse Weide het eenvoudigst te ontsluiten. Locatie 2, Klapstraat/Rijndijk is wat dit betreft minder aantrekkelijk. Dit heeft te maken met het treffen van infrastructurele aanpassingen ten behoeve van een veilige ontsluiting en de kosten en de omgevingshinder die hiervan het gevolg is.

Voorkeurslocaties

Wat betreft het aanwijzen van een voorkeurslocaties kunnen verschillende getoetste criteria leidend zijn. Denk hierbij aan de bereikbaarheid van de locatie, de afstand tot het station en voorzieningen en benodigde infrastructurele aanpassingen.

Voor locatie 1, Achterse Weide zijn minimale infrastructurele aanpassingen aan de huidige infrastructuur nodig. Daarnaast biedt deze locatie een aanvullende kans om aan te sluiten op een bestaande fietsroute en hiermee een aantrekkelijke fietsverbinding richting het centrum te realiseren. Echter, bevinden het voorzieningencentrum en NS-station zich voor deze locatie op grotere afstand. Dit kan leiden tot een hoger autobezit onder de bewoners. Desalniettemin, heeft de toename van autoverkeer van en naar de locatie geen tot weinig effect op omliggend wegennet en de bereikbaarheid van de locatie. Ook het realiseren van parkeervoorzieningen op eigen terrein is mogelijk.

Locatie 2, Klapstraat/Rijndijk is eenvoudig te ontsluiten. Deze locatie bevindt zich dichter bij het centrum en NS-station en biedt daarom kansen voor het stimuleren van duurzame mobiliteit. Echter, het optimaliseren van huidige fietsvoorzieningen, ten behoeve van de verkeersveiligheid, op de Dorpstraat is gewenst.

Bandbreedte

Uitgangspunt bij de quickscan is het ontwikkelen van een duurzaam mobiliteitspatroon bij de bewoners van de nieuwbouwlocaties, waarbij gebruik van het OV en de fiets prevaleren. Mocht na realisatie van de bouwlocatie blijken dat de nieuwe bewoners voor een minder duurzame vorm van mobiliteit kiezen en een traditioneel verplaatsingspatroon gaan hanteren, dan leidt dit tot een hoger autobezit en autogebruik.

Voor locatie 1, Achterse Weide heeft een verdubbeling van het autoverkeer van en naar de locatie geen effect op de ontsluitingswijze of de bereikbaarheid. Des te meer, gezien het voorstel om een aparte fietsontsluiting richting de fietsroute aan de achterkant van het perceel te realiseren. Hierdoor wordt autoverkeer zo veel mogelijk gescheiden van het fietsverkeer en blijft de verkeersveiligheid optimaal geborgd.

Ook voor locatie 2, Klapstraat/Rijndijk wordt geen negatief effect verwacht op de ontsluitingswijze of de bereikbaarheid. Wel wordt het opwaarderen van de fietsvoorzieningen op de Dorpstraat belangrijker, gezien de toename in autoverkeer ten gevolge van de flexwoningen, tezamen met het huidige gebruik (waaronder vrachtverkeer) van de weg.