

Advies Verkeerskundige ontsluiting Steenhuizen 6 Zevenaar

Datum : 21 september 2022

Opgesteld door : Arjan ter Haar

Aanleiding

Gemeente Zevenaar is voornemens om de voormalige basisschool gelegen aan Steenhuizen 6 in Zevenaar te amoveren en de locatie geschikt te maken voor woningbouw.

Het bestaande bestemmingsplan voorziet in schoolfunctie / maatschappelijke functie en was voorheen in gebruik door Caleidoz Welzijn. In de nieuwe situatie zijn appartementen voor 1 á 2 persoon huishoudens gepland voor de doelgroep vitale senioren. Er wordt gedacht aan circa 20 (huur)appartementen tot een prijsklasse van circa € 850,-. In eerste instantie is het perceel bereikbaar via de bestaande inrit op de Didamseweg.

De herontwikkeling van de bestaande situatie naar realisatie van bebouwing met 20 appartementen zal zorgen voor een verandering in de verkeersstromen en de parkeersituatie. In deze notitie wordt allereerst ingegaan op de effecten van de wijziging van het aantal verkeersbewegingen op de omgeving. Vervolgens wordt ingegaan op de vraag in hoeverre wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid en hoe deze te ontsluiten is.

Verkeersgeneratie

De nieuwe functies zorgen voor andere verkeersbewegingen. Op basis van de CROW kengetallen¹ is de verkeersgeneratie van de huidige en toekomstige functies in beeld gebracht. De uitgangspunten en de berekening zijn opgenomen in de bijlage. De rekenformules van het CROW gaan uit van een minimum en maximum en hebben een behoorlijke bandbreedte. Voor de berekening van de verkeersgeneratie is uitgegaan van gemiddelde CROW-normen. Dit geeft het meest realistische scenario. Uit de berekeningen blijkt dat de herontwikkeling van het plangebied 72 motorvoertuigbewegingen per etmaal genereert wanneer de appartementen verhuurd worden. Indien alle appartementen verkocht worden dan komt uit de CROW berekeningen een verkeersgeneratie van 112 mvt/etmaal.

Weliswaar staat het gebouw nu grotendeels leeg en is de school reeds enige jaren gesloten, aan de bestaande functie (onderwijs) zoals deze op basis van het vigerende bestemmingsplan is toegestaan, zijn 146 motorvoertuigbewegingen toe te kennen. Dat wil zeggen dat het bestemmingsplan voorziet om hier een school te vestigen waarbij de verkeersgeneratie 146 mvt/etmaal kan en mag bedragen. Deze huidige planologische verkeersgeneratie wordt in mindering gebracht op de nieuwe verkeersgeneratie aangezien deze functie verdwijnt. De planologische afname in verkeersbewegingen (lichte motorvoertuigen) bedraagt dan 74 mvt/etmaal.

¹ CROW-publicatie 381, 'Toekomst bestendig parkeren, Van parkeerkencijfers naar parkeernormen'.

Parkeren

Huidige situatie

In de huidige situatie is op de planlocatie een (voormalige) basisschool gevestigd. Deze functie genereert ook een (planologische) parkeerbehoefte. De parkeerbehoefte van een school met een dergelijke omvang bedraagt 21 parkeerplaatsen, waarvan 14 kiss & ride plaatsen en 7 vaste parkeerplaatsen voor personeel. Dit is op basis van 6 lokalen (1.088 m² bvo).

Nieuwe situatie

Om de nieuwe parkeerbehoefte te berekenen, is gebruik gemaakt van de parkeernormen van de gemeente Zevenaar, die heeft haar parkeerbeleid vastgesteld in het 'Paraplubestemmingsplan Parkeren', januari 2019. Hierin staat beschreven dat de parkeernorm voor een appartement (huur, etage, midden/goedkoop) 1,4 p.p. bedraagt. Op basis van 20 nieuwe appartementen komt de nieuwe parkeerbehoefte op 28 parkeerplaatsen. Dit is een toename van de parkeerbehoefte met 7 parkeerplaatsen ten opzichte van de huidige planologische parkeerbehoefte. Bij koopwoningen ligt de parkeernorm op 1,8 p.p. In dat geval bedraagt de parkeerbehoefte maximaal 36 parkeerplaatsen. De berekening is opgenomen in de bijlage.

Ontsluiting

Voor het bereiken van het nieuwe bouwplan zijn de volgende ontsluitingsmogelijkheden onderzocht:

1. Via de achter ontsluiting Bastion.
2. Via de Didamseweg;
3. Via de Didamseweg inrijden en via Bastion uitrijden.

1. Bastion

Het Bastion is een smalle straat welke is vormgegeven als een woonerf. Dat wil zeggen dat alle weggebruikers (gemotoriseerd verkeer, fietsers én voetgangers) gebruik maken van dezelfde ruimte. Er is namelijk geen ruimte aanwezig voor trottoirs gereserveerd voor voetgangers. De straat is met 4,8 meter een stuk smaller dan de Didamseweg. Ondanks dat het nieuwe woningcomplex relatief beperkt is met 20 woningen, is deze route minder geschikt om de totale verkeerstoename af te wikkelen.



Ontsluiting via Bastion

2. Didamseweg

De huidige inrit naar het perceel ligt aan de oostzijde en sluit aan op de Didamseweg. Voor de nieuwe situatie is dit ook een logische en aanvaardbare locatie. Enerzijds omdat dit in de huidige situatie ook al gebruikt wordt. Anderzijds ligt de inrit iets voorbij de bocht (gezien vanuit het centrum) waardoor er voor het gemotoriseerde verkeer voldoende tijd en ruimte aanwezig is om te anticiperen op andere weggebruikers. De Didamseweg is bovendien onderdeel van de centrumring en heeft als functie ETW (erftoegangsweg) en daarmee een meer ontsluitende functie. Het uitrijden van de parkeerplaats hier heeft wel als consequentie dat tijdens donkere uren de koplampen van de vertrekkende auto's de



woonkamers van de tegenoverliggende woningen beschijnen.

Ontsluiting via Didamseweg

3. Didamseweg en Bastion

Een derde mogelijkheid is om de twee ontsluitingsmogelijkheden te combineren door een (eenrichtings) circuit in te stellen waarbij het inrijden via de Didamseweg plaatsvindt, en het uitrijden via het Bastion. Op deze manier wordt enerzijds het verkeer verdeeld en rijdt slechts de helft van het verkeer via Bastion (alleen het vertrekkende verkeer rijdt deze route) en anderzijds wordt voorkomen dat vertrekkende auto's de woningen aan de overzijde van de Didamseweg verlichten.

Voorkeursalternatief

Verkeerskundig heeft een directe ontsluiting van de nieuwbouwlocatie op de Didamseweg de voorkeur. Enerzijds geniet het afwikkelen van verkeersgeneratie op een hogere orde weg (centrumring) de voorkeur boven het afwikkelen van verkeer op een lagere orde weg. Anderzijds is het Bastion een woonerf waar de verblijfsfunctie dominant is.

Verkeersveiligheid

Met de voorgestelde maatregelen worden als gevolg van de beoogde ontwikkeling geen problemen verwacht in de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid. De relatief beperkte toename van verkeer past binnen de dynamiek op de centrumring (Didamseweg). Bovendien ligt de inrit op voldoende afstand van het kruispunt met Steenhuizen en de fietsoversteek richting de Brederostraat. Deze ligt bovendien op een (verhoogd) kruispuntplateau. De aanwezigheid van een bocht zorgt bovendien voor

een snelheidsremmend effect.

Het uitzicht vanuit de inrit op het gemotoriseerde verkeer op de hoofdrijbaan is redelijk goed te noemen door de overzichtelijkheid. Wel wordt aanbevolen om de zichtlijnen op en voorbij de bocht te handhaven door (middel)hoge begroeiing achterwege te laten in de binnen bocht. Daarnaast vindt op dit moment een variantenstudie plaats om de fietsoversteek te optimaliseren. Een van de varianten behelst om het fietspad verder in de richting van de binnenbocht uit te buigen. Bovendien is in de huidige situatie ook al sprake van een inrit op deze locatie waardoor het verkeer op de Didamseweg al gewend is aan oprijdend en afslaand verkeer op deze locatie.

Resumé

Er worden als gevolg van de toename van maximaal 20 appartementen 72 verkeersbewegingen/ etmaal (lichte motorvoertuigen) verwacht. Dat is een afname van 74 verkeersbewegingen/ etmaal ten opzichte van de huidige planologische mogelijkheden. Het toevoegen van deze woningen in de plaats van de bestaande bebouwing leidt niet tot negatieve verkeerskundige gevolgen voor de omgeving. De te realiseren parkeervoorzieningen kunnen voldoende voorzien in de behoefte van de nieuwe functies. Voor de ontsluiting zijn 3 scenario's mogelijk, waarbij de ontsluiting via de bestaande inrit op de Didamseweg het meest kansrijk lijkt.

Om de overlast van eventuele inschijnende koplampen te beperken wordt geadviseerd om de inrit constructie naar het nieuwe pand uit te voeren middels een verlaagde band. Dit maakt het ook makkelijker om de hoofdrijbaan op te rijden. Daarnaast wordt geadviseerd om de inrit zo dicht mogelijk langs Didamseweg 11 te situeren, zodat de inrit tegenover de inrit van de overburen wordt geplaatst en de afstand tot de bocht wordt vergroot. Als laatste kan gedacht worden aan afschermende beplanting in de voortuin (op eigen terrein).

Bijlage

Verkeersgeneratie								
Woningtype		aantal	minimaal	maximaal	gemiddeld	minimaal	maximaal	gemiddeld
Appartementen	huur (midden)	20	3,2	4	3,6	64	80	72
Totaal		20						72
CROW								
• Stedelijkheidsklasse V (niet stedelijk);								
• Rest bebouwde kom								

Woningtype		aantal	minimaal	maximaal	gemiddeld	minimaal	maximaal	gemiddeld
Appartementen	koop (midden)	20	5,2	6	5,6	104	120	112
Totaal		20						112
CROW								
• Stedelijkheidsklasse V (niet stedelijk);								
• Rest bebouwde kom								

Parkeerbehoefte				
Woningtype		aantal	parkeernorm	parkeerbehoefte totaal
Appartementen	huur (midden)	20	1,4	28
Totaal		20		28
			Bruto	parkeerbehoefte
Woningtype		aantal	parkeernorm	totaal
Appartementen	koop (midden)	20	1,8	36
Totaal		20		36