

Memo

OCM II BV
T.a.v. de heer Felix C.A. van Pelt
Noordzijde 99
2411 RD Bodegraven

Datum : 04-04-2016
Aan : OCM II BV, de heer Felix C. A. van Pelt
Betreft : Verkeersadvies inzake bestemmingsplanwijziging Marktstraat 23 te Bodegraven

Geachte heer Van Pelt,

Volgens afspraak ontvangt u hierbij het verkeersadvies inzake de bestemmingsplanwijziging rondom Marktstraat 23 te Bodegraven.

Aanleiding

OCM II BV heeft het voornemen om aan de Marktstraat 23 te Bodegraven seniorenwoningen en een lichte horecafunctie met daarboven appartementen te ontwikkelen. De lichte horecafunctie met daarboven 6 appartementen is volgens het bestemmingsplan toegestaan. Voor de seniorenwoningen is een wijziging van het bestemmingsplan noodzakelijk.

De ontwikkeling betreft, naast horecafunctie met daarboven appartementen, 11 seniorenwoningen op het binnenterrein (omsloten door de Bodelolaan, de Noordstraat en de Marktstraat). Het plan voor de seniorenwoningen voorziet in 16 parkeerplaatsen op eigen terrein en in 10 garageboxen waarin ook geparkeerd kan worden. Het binnenterrein zou voor gemotoriseerd verkeer kunnen worden ontsloten op de Bodelolaan of op de Marktstraat.

Het huidige bestemmingsplan voorziet in een ontsluiting voor de parkeerplaatsen via de Marktstraat. De parkeerplaatsen maken onderdeel uit van de toenmalige voorgenomen bouwplannen en ten tijde van de vaststelling van het bestemmingsplan was er geen andere ontsluiting mogelijk. De voorgenomen plannen zijn niet tot uitvoering gekomen en de ontwikkelaar heeft het plan aangepast naar de ontwikkeling van seniorenwoningen. Door een deel van perceel Bodelolaan 1 aan te kopen, is de eigendomssituatie veranderd waardoor ook een andere ontsluiting mogelijk is geworden.

In het kader van de wijzigingsprocedure heeft het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Bodegraven-Reeuwijk besloten dat zij onderzoek wil hebben of de ontsluiting (voor gemotoriseerd verkeer) van het plangebied haalbaar en wenselijk is. Naast de oorspronkelijke variant (1) is nu ook een andere variant (2) denkbaar:

1. Ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer op de Marktstraat, aan de westzijde van het plangebied (oorspronkelijk);
2. Ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer op de Bodelolaan, aan de noordzijde van het plangebied (nieuwe optie door gewijzigde eigendomssituatie). Daarnaast is er voor langzaam verkeer (en in geval van calamiteiten voor nood- en hulpdiensten) ook toegang vanaf de Marktstraat mogelijk.

Een ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer aan de zuidzijde (op de Noordstraat) werd en wordt door de projectontwikkelaar en door de gemeente niet als een wenselijk optie gezien en wordt daarom niet opnieuw onderzocht.

OCM II BV heeft aan Hart voor Verkeer gevraagd om een verkeerskundige onderbouwing op te stellen en een advies uit te brengen ten aanzien van de beste verkeerskundige ontsluiting(svariant) voor het plangebied. De bevindingen van de verkeerskundige onderbouwing en het verkeersadvies zijn in dit memo opgenomen.

Bestaande verkeerssituatie

Het plangebied is hieronder globaal weergegeven.



Het plangebied wordt begrensd door de Bodelolaan aan de noordzijde, de Noordstraat aan de zuidzijde en de Marktstraat aan de westzijde. Alle genoemde straten zijn gecategoriseerd als erftoegangswegen en hebben daarom (onder meer) een gemengd profiel, gelijkwaardige kruisingen en een snelheidsregime van 30 km/uur.

De Marktstraat grenst aan het Raadhuisplein en er zijn winkels en horeca aanwezig. Daarom lopen er in deze straat meer voetgangers dan in de Bodelolaan (laatstgenoemde straat heeft voornamelijk een woonfunctie). Ook rijdt er in de Marktstraat meer gemotoriseerd verkeer dan in de Bodelolaan (zie ook verkeerskundige onderbouwing, punt 2).

Aan de Marktstraat (aan de overzijde van het Raadhuisplein) liggen haakse parkeervakken. Hier geldt een parkeerschijfregime (blauwe zone) met een maximale parkeerduur van anderhalf uur. De Bodelolaan ligt buiten de parkeerschijfzone. Er liggen geen parkeervakken en er mag gewoon op de rijbaan geparkeerd worden.

De Marktstraat heeft een rijbaanbreedte van circa 7 meter (exclusief parkeervakken). De Bodelolaan heeft een breedte van circa 8 meter; als er op de rijbaan aan weerszijden geparkeerd wordt, resteert een effectieve rijbaanbreedte van ruim 4 meter, afhankelijk van de breedte van de voertuigen en wijze waarop men geparkeerd staat (ofwel de afstand van het geparkeerde voertuig tot de trottoirband).

Verkeerskundige onderbouwing

De verkeerskundige onderbouwing bestaat uit de volgende onderdelen:

1. Toetsing richtlijnen en beleid;
2. Verkeersafwikkeling en capaciteit;
3. Verkeersveiligheid.

In de verkeerskundige onderbouwing worden de beide ontsluitingsvarianten (Bodelolaan en Marktstraat) beschouwd.

Ad 1: Toetsing richtlijnen en beleid

Het verkeersbeleid van de gemeente Bodegraven-Reeuwijk is onder meer gebaseerd op de uitgangspunten van Duurzaam Veilig. Eén van de uitgangspunten van Duurzaam Veilig is dat het wegennet gecategoriseerd is in wegen met een (overwegende) verkeersfunctie en wegen met een (overwegende) verblijfsfunctie.

Zowel de Bodelolaan als de Marktstraat hebben een overwegende verblijfsfunctie en zijn daarom gecategoriseerd als erftoegangswegen binnen de bebouwde kom. Op dit type wegen is het gebruikelijk dat er erfontsluitingen voorkomen. De ontsluiting van de seniorenwoningen is daarmee niet strijdig met de uitgangspunten van Duurzaam Veilig.

De richtlijnen van het CROW (ASVV 2012) vermelden diverse uitgangspunten die van toepassing zijn bij erfontsluitingen. Er dient onder meer sprake te zijn van een duidelijke voorrangssituatie er het zicht op en vanaf de erfontsluiting dient voldoende te zijn. Voorts dient de afwikkelcapaciteit voldoende te zijn; bij te grote wachttijden, zal verkeer wellicht (te) grote risico's nemen om in te voegen op de kruisende weg. Zowel de verkeersafwikkeling / capaciteit als verkeersveiligheidsrichtlijnen (zicht en voorrang) worden in de hierop volgende stappen getoetst.

Ad 2: Verkeersafwikkeling en capaciteit

Op basis van de kencijfers van het CROW, genereren 11 koopwoningen¹ in het centrum van Bodegraven gemiddeld 74 motorvoertuigbewegingen (totaal van aankomsten en vertrekken) per weekdagemaal.

De verkeersintensiteiten in de ochtend- en in de avondspits, voor 2014 en (geprognosticeerd) voor 2025, zijn in onderstaande tabel weergegeven (bron: het Regionale Verkeers- en milieumodel Midden-Holland - RVMH 2.4).

<i>straat</i>	<i>richting</i>	<i>2014 7-9u</i>	<i>2014 16-18u</i>	<i>2025 7-9u</i>	<i>2025 16-18u</i>
Marktstraat	Bodelolaan	110	210	110	240
	Noordstraat	270	500	280	540
Bodelolaan	Dirk Bavolaan	80	80	80	60
	Marktstraat	170	330	180	330

Om te bepalen of, in algemene zin, verkeersafwikkelingsproblemen te verwachten zijn en of maatregelen nodig zijn om het verkeer af te wikkelen, zijn twee berekeningen uitgevoerd. De intensiteitsgegevens uit het verkeersmodel en de verkeersgeneratie van de 11 woningen zijn hierbij als input gebruikt:

- Met de methode Harders kan worden bepaald welke wachttijden er optreden op de aansluiting;
- Met de methode Slop kan bepaald worden of in algemene zin maatregelen (bijvoorbeeld een verkeersregelinstallatie) nodig zijn om het verkeer af te wikkelen.

Op basis van een capaciteitsberekening volgens methode Harders² blijkt dat er geen (of nauwelijks) wachttijden te verwachten zijn bij het in- en uitrijden van het binnenterrein. Op basis van een capaciteitsberekening volgens methode Slop blijkt dat over het algemeen geen verkeersmaatregelen nodig zijn om het verkeer af te wikkelen.

Voor parkeren ten aanzien van de seniorenwoningen geldt, op basis van de kencijfers van CROW, een minimale parkeerbehoefte van 13 parkeerplaatsen en een maximale parkeerbehoefte van 21 parkeerplaatsen. Aangezien het plan voorziet in 16 parkeerplaatsen en 10 garageboxen, lijkt het parkeeraanbod voldoende. Het is dan ook niet aannemelijk dat bewoners of bezoekers de parkeerplaatsen in het omliggende gebied gaan gebruiken.

Ad 3: Verkeersveiligheid

Op basis van de globale capaciteitsberekening (zie vorig punt 2) blijkt dat de nieuwe ontsluiting (zowel op de Marktstraat als op de Bodelolaan) niet zal leiden tot verkeersafwikkelingsproblemen. Er zijn ook geen aanvullende maatregelen (zoals een verkeersregelinstallatie) nodig zijn om het verkeer vlot en veilig af te wikkelen.

¹ in de berekening van de verkeersgeneratie is categorie 'koop tussen/hoek' aangehouden voor de stedelijkheidsgraad 'Bodegraven-Reeuwijk'; 'seniorenwoningen' komen in de kencijfers van CROW niet als aparte categorie voor

² De volgende aannames zijn gehanteerd bij methoden Harders en Slop: de avondspits in 2025 is de drukste periode en daarom als maatgevend beschouwd; van de avondspits (twee uren) is het drukte uur 60% van de waarde uit het verkeersmodel; het drukste uur is 10% van de etmaaintensiteit; van het verkeer van/naar het binnenterrein slaat de helft linksaf en de helft rechtsaf

Aangezien de wachttijden om het terrein te verlaten minimaal zijn, is niet te verwachten dat weggebruikers onnodige risico's zullen nemen om de weg op te rijden.

Ten aanzien van de verkeersveiligheid zijn drie aspecten belangrijk: een duidelijke voorrangssituatie, voldoende zicht en het voorkomen van conflicten met andere weggebruikers (met name voetgangers en fietsers). Daarnaast is het van belang dat het binnenterrein goed bereikbaar en toegankelijk is voor nood- en hulpdiensten.

Vorrang

De duidelijkste manier om een erfontsluiting op een erftoegangsweg (qua voorrangssituatie) vorm te geven, is door middel van een uitritconstructie. Dit is ongeacht de locatie van de aansluiting (Marktstraat of Bodelolaan). Bij de aanleg van een uitritconstructie zijn de richtlijnen van het CROW leidend; het is onder meer belangrijk dat de uitrit met uitritblokken (en bijvoorbeeld niet met een verlaagde trottoirband) wordt vormgegeven. Zodoende kan er geen twijfel bestaan over het feit dat weggebruikers die het terrein verlaten, voorrang dienen te verlenen aan kruisend verkeer inclusief voetgangers.

Zicht

Het benodigde zicht op en vanaf de uitrit is afhankelijk van de afstand die een voertuig op de kruisende weg (Bodelolaan of Marktstraat) nodig heeft om comfortabel te stoppen. De stopafstand van personenauto's met een rijsnelheid van 30 km/uur (rekenend met een remvertraging van $2,5 \text{ m/s}^2$ en 1,0 seconde reactietijd) bedraagt 22,2 meter (ASVV 2012).

De zichtafstand op de Bodelolaan en op de Marktstraat voldoet hier ruim aan mits het zicht niet geblokkeerd wordt door geparkeerde voertuigen. Het is daarom aan te bevelen om aan weerszijden van de uitrit te voorkomen dat er geparkeerd wordt; bij voorkeur door het trottoir uit te bouwen. Bij een ontsluiting op de Bodelolaan wordt aanbevolen om (komende van de uitrit) één parkeervak aan de rechterzijde op te heffen; aan de andere zijde liggen geen parkeervakken en is daarom al voldoende zicht. Indien de uitrit op de Marktstraat zou uitkomen, wordt aanbevolen om aan weerszijden van de uitrit twee (dus in totaal vier) parkeervakken op te heffen.

Conflicten andere weggebruikers

Aangezien er geen problemen met de verkeersafwikkeling verwacht worden (zie punt 2) en indien er sprake is van een duidelijke voorrangssituatie en voldoende zicht, worden conflicten met andere weggebruikers zoveel mogelijk voorkomen.

Over het algemeen komen er in de Marktstraat meer fietsers, voetgangers en gemotoriseerd verkeer voor dan in de Bodelolaan. De Marktstraat is een winkelstraat. Verkeer van en naar het binnenterrein moet hier een breed trottoir kruisen waar voetgangers meer recreatief gedrag vertonen en door de inrichting minder alert zullen zijn op kruisende voertuigen. De Bodelolaan is een woonstraat waar nu al enkele inritten in aanwezig zijn. De voorgenomen aansluiting past daarom beter in de bestaande inrichting dan in de inrichting van de Marktstraat.

Bereikbaarheid nood- en hulpdiensten

In de variant met een ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer op de Bodelolaan, wordt ook een langzaam verkeerspassage vanaf de Marktstraat gerealiseerd. De ontsluiting via de Marktstraat is, in geval van calamiteiten, ook bruikbaar voor nood- en hulpdiensten. Daarmee is de bereikbaarheid van het binnenterrein voor nood- en hulpdiensten in de variant 'Bodelolaan' beter dan in het geval er alleen op de Marktstraat een ontsluiting wordt gerealiseerd.

Conclusie en aanbeveling

Het binnenterrein met de 11 seniorenwoningen kan zonder verkeersafwikkelingsproblemen en op een verkeersveilige manier worden ontsloten mits wordt voldaan aan de volgende voorwaarden:

- De ontsluiting dient dusdanig te worden vormgegeven dat de voorrangssituatie duidelijk is. De voorkeur gaat uit naar een uitritconstructie;
- Er dient voldoende zicht te zijn op kruisend verkeer. Voldoende zicht kan worden gegarandeerd door parkeren direct aan weerszijden van de uitrit op te heffen.

Op basis van de kencijfers van het CROW voorziet het aantal geplande parkeervoorzieningen (op het binnenterrein of in de garagebox) aan de parkeerbehoefte. Het is dan ook niet aannemelijk dat bewoners of bezoekers de parkeerplaatsen in het omliggende gebied gaan gebruiken.

Een ontsluiting op de Bodelolaan heeft verkeerskundig de voorkeur en wordt daarom ook aanbevolen boven een ontsluiting op de Marktstraat. Hiervoor gelden vier hoofdargumenten:

1. Er hoeft 'slechts' één parkeervak te worden opgeheven (versus vier parkeerplaatsen in de Marktstraat).
2. Langs de Marktstraat lopen meer (winkelende) voetgangers. In de Bodelolaan is de inrichting van een inrit logischer en beter in te passen (onder meer omdat er in de huidige situatie al een uitrit ligt). De inrit op de Marktstraat kan gerealiseerd worden maar het eventuele conflict met voetgangers blijft een minpunt.
3. De verkeersintensiteiten op de Bodelolaan zijn lager dan in de Marktstraat. Hierdoor kan verkeer beter in- en uitvoegen.
4. Bij een ontsluiting op de Bodelolaan wordt ook een langzaam verkeerspassage van/naar de Marktstraat gerealiseerd. Nood- en hulpdiensten hebben bij calamiteiten zowel de mogelijkheid om het binnenterrein via de Bodelolaan als via de Marktstraat te bereiken.