

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0)570 666 222
F +31 (0)570 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

Den Haag
Casuariestraat 9a
2511 VB Den Haag

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Eindhoven
Emmasingel 15
5611 AZ Eindhoven

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

Gemeente Bodegraven-Reeuwijk

Verkeerskundige onderbouwing bestemmingsplan Markthof

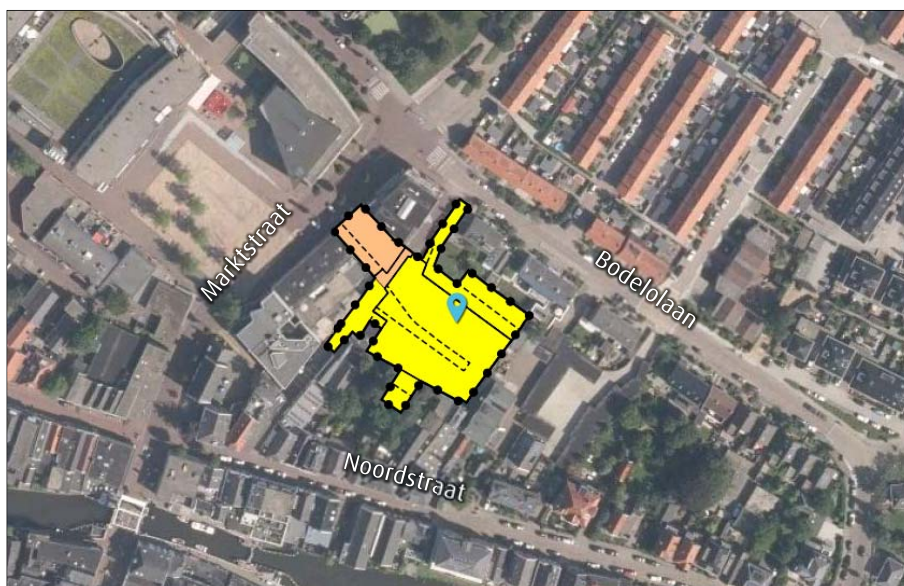
Second opinion

Datum
Kenmerk
Eerste versie

9 maart 2017
BDG013/Vnj/0036.01

1 Inleiding

Het plan Markthof ligt in het noordelijke centrumgebied van Bodegraven. Het plan grenst aan de Marktstraat en de Bodelolaan en beslaat verder het binnenterrein omsloten door beide straten en de Noordstraat. Het plan omvat de realisatie van tien appartementen en een commerciële ruimte aan de Marktstraat, alsmede een 'hofje' met elf woningen in het gebied achter de Marktstraat. In het plan is ook de parkeergelegenheid voor deze woningen opgenomen.



Figuur 1.1: Ligging van het plangebied

Bij het bestemmingsplan is door Hart voor Verkeer een verkeersadvies opgesteld voor de verkeerskundige onderbouwing, opgenomen als bijlage 1 bij de Toelichting bij het bestemmingsplan. De gemeente heeft Goudappel Coffeng BV verzocht de ontsluitingsvarianten opnieuw te beoordelen. Bij de commissiebehandeling van het plan is een derde ontsluitingsvariant ingebracht, op de Noordstraat. Deze derde variant nemen we in deze notitie mee.

2 Kwantitatieve toets

We hebben de verkeerskundige onderbouwing nagelopen op de gehanteerde uitgangspunten en op het correct toepassen van kentallen en aanbevelingen, zoals die door het CROW worden verwoord. Voor de toets op de maatvoering van de straten en de vormgeving van verkeersmaatregelen is dat de CROW ASVV 2012, hoofdstuk 11.

Voor de verkeersgeneratie gaat het om CROW ASSV 2012, paragraaf 6.3: 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie en parkeerbalans'. We gebruiken de gemiddelde cijfers voor stedelijkheid klasse 3 (de CBS-categorisering voor Bodegraven). De CROW-kentallen voor koopwoningen zijn bedoeld voor eengezinswoningen. Gezien de doelgroep van de woningen in het hofje (senioren) hanteren we daarom voor deze woningen dezelfde iets lagere getallen, zoals die voor de appartementen gelden.

	aantal	kental verkeersgeneratie			verkeersgeneratie
		laag	hoog	gem.	
appartementen duur	2	6,4	7,2	6,8	14,4
appartementen midden	8	3,9	4,7	4,3	37,6
seniorenwoningen	11	3,9	4,7	4,3	51,7
	21				104

De woningen in het plan leveren ongeveer 100 extra autoritten (in twee richtingen) op. De verkeersgeneratie in deze notitie wijkt af van de bijlage bij het bestemmingsplan. Dit is te verklaren uit het feit dat daar in eerste instantie alleen is gekeken naar de seniorenwoningen. In de beantwoording van de zienswijzen door Hart voor Verkeer d.d. 13 januari 2017 is dit gecorrigeerd.

	aantal	parkeernorm	parkeerplaatsen	t.b.v. bezoek
appartementen duur	2,00	1,60	3,20	0,6
appartementen midden	8,00	1,40	11,20	2,4
seniorenwoningen	11,00	1,50	16,50	3,3
			30,9	6,3

Deze getallen wijken af van de bijlage bij het bestemmingsplan. Ook hier is dat te verklaren uit het feit dat daar in eerste instantie alleen gekeken is naar de woningen in het hofje. In het plan zijn 26 parkeerplaatsen opgenomen. Dat is op basis van de gemeentelijke parkeernormen voldoende voor het parkeren van de bewoners zelf. Bezoek moet parkeren in de openbare ruimte.

3 Ontsluiting

Voor het plangebied zijn meerdere ontsluitingsopties bekeken.



Figuur 3.1: Het plan in de omgeving met de ontsluiting

1. Een toegang vanaf de Marktstraat, in het plan bedoeld voor voetgangers en fietsers. In geval van calamiteiten is deze toegang ook beschikbaar voor de nood- en hulpdiensten, maar de voertuigen staan in dat geval op de Marktstraat.
2. Voor autoverkeer is de hoofdontsluiting de Bodelolaan. Via deze toegang zijn 23 parkeerplaatsen bereikbaar.
3. Als variant is ingebracht een auto-ontsluiting vanaf de Noordstraat ter vervanging van de ontsluiting vanaf de Bodelolaan. Deze route loopt via terreinen die niet in bezit zijn van de ontwikkelaar. In deze variant blijft ook de ondergeschikte ontsluiting vanaf de Noordstraat bestaan.
 - a. Er is in het plan een ondergeschikte ontsluiting voorzien vanaf de Noordstraat, uitsluitend bedoeld voor de drie parkeerplaatsen die daar liggen.

Het plan levert per werkdagemaal iets meer dan 100 autobewegingen (vertrekken + aankomsten). Daarvan zijn ongeveer 10 ritten te verwachten in het drukste spitsuur.



Figuur 3.2: Zicht op de uitrit (a) aan de Noordstraat (foto Cyclomedia)

Gezien de intensiteiten op de omringende wegen (zie tabel 3.1) leidt een verkeers-
toename van ruim 100 voertuigbewegingen per etmaal niet tot een wijziging van het
verkeersbeeld. Er zijn geen wachtrijen te verwachten, er zijn geen bijzondere verkeers-
maatregelen nodig. Een zorgvuldig vormgegeven uitrit met voldoende uitzicht op het
verkeer volstaat.

straat	intensiteit
Marktstraat	4.200
Bodelolaan	2.300
Noordstraat	1.000 (eenrichtingsverkeer)

*Tabel 3.1: Verkeersintensiteit 2025 omringende straten (Regionale Verkeers- en
Milieumodel Midden-Holland - RVMH 2.4)*



Figuur 3.3: Zicht op de beoogde uitrit aan de Noordstraat voor variant 3 (foto: Cyclomedia)

4 Varianten

Gezien het beperkte aantal woningen en de daarmee samenhangende beperkte hoeveelheid verkeer zijn alle ontsluitingen vanuit het oogpunt van verkeersafwikkeling en veiligheid zonder meer mogelijk.

4.1 Marktstraat

De Marktstraat is de drukste van de hier bekeken straten en is onderdeel van het winkelgebied. Ter hoogte van de beoogde uitrit zijn haaks-parkeerplaatsen aanwezig. Een veilige auto-ontsluiting is hier mogelijk, maar voor het uitzicht is het gewenst de parkeer ruimte langs de Marktstraat anders in te delen.

Een toegang tot het terrein voor voetgangers en fietsers, zoals nu in het plan opgenomen, past goed bij de functie van de straat. Daarvoor zijn geen maatregelen op straat nodig.

Een toegang aan de Marktstraat vraagt een aanpassing binnen het plan om alle parkeerplaatsen in het plan goed bereikbaar te maken. Voor de toegang vanaf de Marktstraat geldt een hoogtebeperking: de toegang is vormgegeven als een poort onder een van de appartementen.

4.2 Bodelolaan

De Bodelolaan is een straat met woningen met aan twee zijden langsparkeren. Een uitrit naast de al bestaande uitrit van het appartementencomplex op de hoek Marktstraat - Bodelolaan is hier goed in te passen. Net als bij de al bestaande uitrit is een kruis op de weg een goede aanvullende maatregel om foutparkeren te voorkomen.

We geven in overweging om beide uitritten te combineren tot één uitrit. De totale hoeveelheid verharding wordt daarmee kleiner. En voor de bestaande garages onder de appartementen wordt het eenvoudiger om de auto de garage in en uit te rijden.



Figuur 4.1: Beperkte manoeuvreerruimte bij de garages onder de appartementen (foto: Cyclomedia)

4.3 Noordstraat

De Noordstraat is vanaf de Marktstraat een smalle eenrichtingsstraat met eenzijdig parkeren. In het verdere verloop is de straat breder en heeft parkeerplaatsen aan beide zijden. De ontsluiting (a) wordt in het plan benut voor een drietal parkeerplaatsen. Een zwaardere functie voor deze uitrit is niet gewenst, gezien het beperkte uitzicht vanuit de uitrit en gezien het nauwe straatprofiel op dit deel van de Noordstraat.

In variant 3 maakt het verkeer gebruik van een bestaande uitrit tussen de huisnummers 40 en 42. Aangezien de straat hier breder is en daarmee een goed uitzicht aanwezig is, zijn hier op straat geen maatregelen nodig. Voor de nieuwe bewoners is het eenrichtingsverkeer een klein nadeel. Afhankelijk van de naderingsrichting moet soms een stukje worden omgereden. De omrijafstanden zijn overigens beperkt.

De route tussen de Noordstraat en het plangebied sluit aan op de verkaveling en de ligging van de parkeerplaatsen in het plan. Maar de route loopt via het terrein van derden. Deze inrit wordt in de huidige situatie benut om panden en garageboxen te ontsluiten. Verkeerskundig zijn er geen bezwaren tegen deze route als ontsluiting. Er is verkeerskundig gezien ook geen meerwaarde, er zijn geen duidelijke voordelen ten opzichte van de aansluiting op de Bodelolaan. Het is niet bekend of de eigenaar of eigenaren bereid zijn mee te werken aan de realisatie van deze route.

5 Conclusie

De gehanteerde werkwijze bij de verkeerskundige onderbouwing bij bestemmingsplan Markthof zoals opgesteld door Hart voor Verkeer, is op zichzelf correct. Aangezien daarbij in eerste instantie alleen is uitgegaan van de woningen in het hofje, is de berekende verkeersgeneratie te laag. Met de beantwoording van de zienswijzen door Hart voor Verkeer d.d. 13 januari 2017, is dit gecorrigeerd. De hier opnieuw berekende verkeersgeneratie leidt niet tot andere aanbevelingen ten aanzien van de ontsluiting.

Een ontsluiting op de Noordstraat is uit oogpunt van verkeer gelijkwaardig aan een ontsluiting op de Bodelolaan. We zien geen duidelijke voor- of nadelen. De eigendomsituatie maakt dat de haalbaarheid van deze variant onzeker is.