

Rapportage Verkeersgeneratie Tellegenpark, Wijhe

Omgevingsvergunningen

Wijzigingsplannen

Uw specialist in Bestemmingsplannen

Rood voor Rood - Ruimte voor Ruimte

Ruimtelijk advies

Rapportage verkeersgeneratie

Tellegenpark, Wijhe

Plannaam: Tellegenpark, Wijhe
Plantype: Rapportage verkeersgeneratie
Datum: Oktober 2023

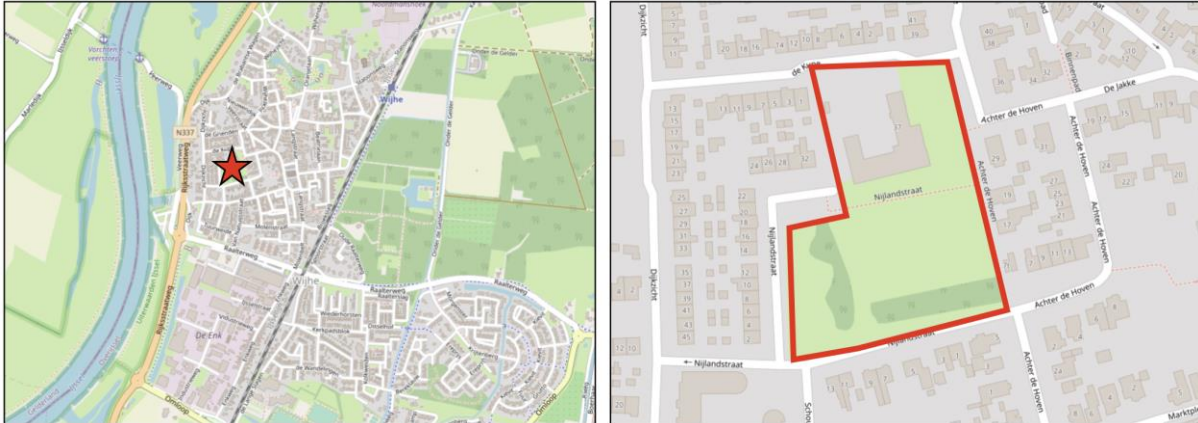


1. Inleiding

Voorliggende rapportage heeft betrekking tot de Tellegen-schoolloccatie te Wijhe in de gemeente Olst-Wijhe. Initiatiefnemer heeft het plan opgevat de locatie te herontwikkelen naar een woonlocatie. Het voornemen voorziet in de realisatie van vijftientig woningen. De bestaande bebouwing op de locatie wordt gesloopt, en er wordt een combinatie van grondgebonden woningen en een aantal appartementen mogelijk gemaakt.

De voorgenomen ontwikkeling brengt een verkeersgeneratie met zich mee. Voorliggende rapportage beschrijft deze verkeersgeneratie in de huidige situatie en de gewenste situatie. Hiermee wordt duidelijk wat per saldo de verandering is van de verkeersbewegingen van en naar het projectgebied.

Het projectgebied is gelegen in Wijhe, aan de Achter de Hoven 37. In afbeelding 1.1 is de locatie van het projectgebied opgenomen.



Afbeelding 1.1 Locatie projectgebied ten opzichte van Wijhe (rode ster) en de directe omgeving (rode omlijning) (Bron: OpenStreetMap.org)

2. Voorgenomen situatie

Initiatiefnemer is voornemens om de huidige bebouwing binnen het projectgebied te slopen en in de plaats daarvan 25 woningen te realiseren. Het woningbouwprogramma ziet toe op de realisatie van 16 grondgebonden rijwoningen en 9 appartementen. Verder voorziet het plan ook in een aantal groenvoorzieningen bestaande uit grasland, een wadi, een trapveldje, en een natuurinclusief park.

In voorliggend geval is door Weusten Liendenboam architecten een stedenbouwkundig plan opgesteld. Verder hebben zij ook de gevelaanzichten en plattegronden opgesteld. In afbeelding 2.1 is de gewenste situatie ter plaatse van het projectgebied weergegeven.



Afbeelding 2.1 Gewenste situatie ter plaatse van het projectgebied (Bron: Weusten Liendenbaum architecten)

3. Verkeergeneratie

3.1 Algemeen

Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen moet rekening worden gehouden met de verkeergeneratie die ontstaat door de nieuwe ontwikkelingen. In de volgende paragrafen wordt ingegaan op te hanteren uitgangspunten en de daaruit voortkomende verkeersgeneratie in de huidige en de gewenste situatie.

3.2 Uitgangspunten huidige situatie

Zoals aangegeven bevindt zich ter plaatse van het projectgebied een basisschool. Voor een basisschool kent het CROW geen kentallen voor wat betreft de verkeersgeneratie. In dit geval wordt voor wat betreft de verkeersgeneratie een schatting gedaan op basis van een vergelijkbare berekening die de CROW Rekentool Verkeersgeneratie en parkeren gebruikt.

Doordat er vanuit wordt gegaan dat de te slopen school 5 leslokalen heeft, is een vergelijking gemaakt met een verkeersgeneratieberekening voor een basisschool die qua omvang vergelijkbaar is. Voorgenoemde berekening is toegevoegd in bijlage 1. Op basis van de vergelijkbare berekening worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Verstedelijkingsgraad: niet stedelijk (Bron: CSB Statline)
- Stedelijke zone: rest bebouwde kom
- Functies: basisonderwijs (5 leslokalen)

De verstedelijkingsgraad en de stedelijke zone zijn vergelijkbaar met het projectgebied. Het aantal leslokalen is, zoals reeds beschreven niet met zekerheid vergelijkbaar.

3.3 Verkeersgeneratie voorgenomen situatie

Woningtype	Aantal leslokalen	Leerlingen per klas onderbouw	Leerlingen per klas bovenbouw	Verkeersgeneratie
basisonderwijs	5	21	20	265
Totaal				265 verkeersbewegingen per weekdagemaal

De basisschool in voorgaande situatie leidde tot een verkeersgeneratie van circa **265 verkeersbewegingen**.

3.4 Uitgangspunten voorgenomen situatie

Het voornemen ziet toe op de realisatie van 16 rijwoningen en 9 appartementen.

In dit geval wordt voor wat betreft de verkeersgeneratie aangesloten bij de gehanteerde kencijfers uit de CROW publicatie 381. De CROW gaat uit van een maximum en een minimum verkeersgeneratie. In voorliggend geval is uitgegaan van het gemiddelde. Qua verkeersgeneratie worden voor de verstedelijkingsgraad en stedelijk zone de volgende uitgangspunten gehanteerd:

Voorgenomen situatie

- Verstedelijkingsgraad: niet stedelijk (Bron: CSB Statline)
- Stedelijke zone: rest bebouwde kom
- Functies: wonen

3.5 Verkeersgeneratie voorgenomen situatie

Op basis van de uitgangspunten zoals hierboven beschreven, ontstaat als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling de volgende verkeersgeneratie:

Woningtype	Aantal	Verkeersgeneratie per woning	Verkeersgeneratie
Koop, tussen/hoek,	12	7,4	88,8
Huur, huis, sociale huur	4	5,6	22,4
Koop, appartement, goedkoop	2	5,6	11,2
Koop, appartement, middelduur	7	7,4	51,8
Totaal			175 verkeersbewegingen per weekdagemaal (afgerond)

De voorgenomen ontwikkeling resulteert in een verkeersgeneratie van **175 verkeersbewegingen**. Dit is een afname van verkeersbewegingen door het realiseren van het voornemen.

3.6 Routing

Bestaande situatie

Om de verkeersbewegingen in de bestaande situatie te bepalen, is gekeken naar de locaties waar toegang kan worden verkregen tot de bestaande school. De school heeft drie mogelijk ingangen en logische plekken waar kan worden geparkeerd voor het halen en brengen van leerlingen, danwel voor het parkeren van personeel. Enerzijds kan aan de voorzijde van school, aan De Kupe worden geparkeerd en kan via de school via de 'hoofdingang' worden bereikt. Daarnaast is aan de Achter de Hoven en de Nijlandstraat sprake van parkeergelegenheid en toegang tot de zijingangen van de school. Het is aannemelijk dat het merendeel van het verkeer de hoofdingang van de school gebruikt. Gelet hierop is de verkeersgeneratie als volgt verdeeld:

Route	% van totaal	Verkeersbewegingen
Hoofdingang via De Kupe	60%	159
Zijingang via de Achter de Hoven	20%	53
Zijingang via de Nijlandstraat	20%	53

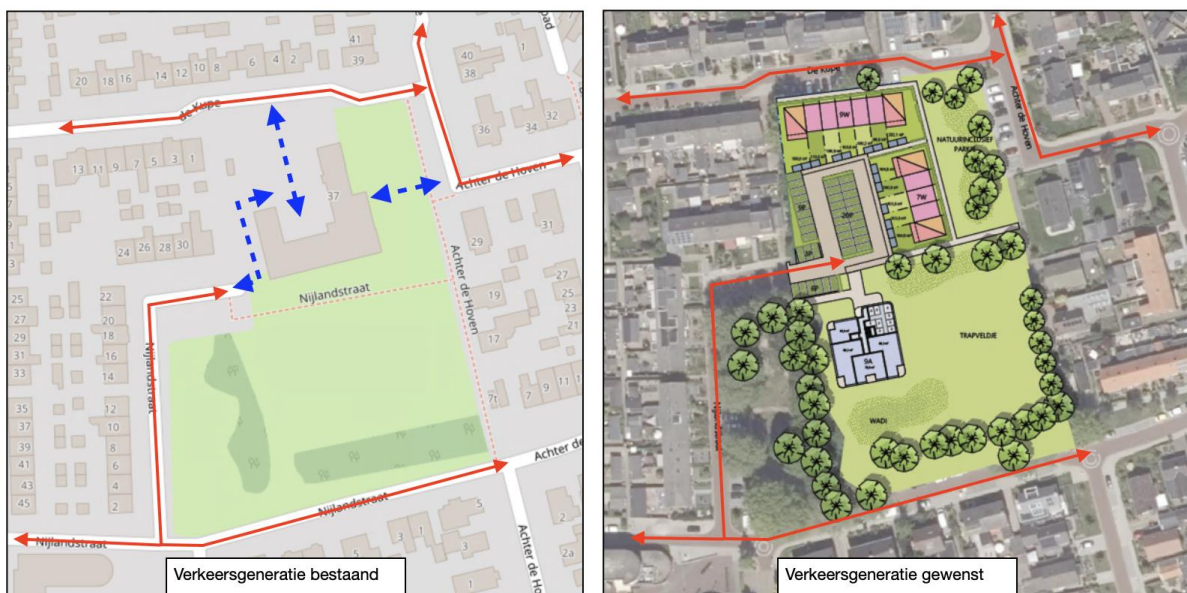
In afbeelding 3.1 is dit visueel weergegeven. Hierin is in het rood aangegeven hoe het verkeer de locatie kan benaderen en in het blauw de routes om de school ter voet te bereiken.

Gewenste situatie

In de gewenste situatie zal de routes die (kunnen) worden afgelegd om de te realiseren woningen te bereiken niet veranderen. Gelet op waar de parkeervoorzieningen komen, is wel een verschuiving van het aandeel van verkeer per route te verwachten. Doordat het merendeel van de parkeerplaatsen zich aan de route via de Nijlandstraat bevinden, wordt verwacht dat hier het merendeel van het verkeer gebruik van zal maken. Echter, ter plaatse van de woningen georiënteerd op De Kupe en de Achter de Hoven is het ook niet ondenkbaar dat bewoners de auto 'voor de deur' gaan parkeren. Voor deze woningen zal daarom ook nog gebruik worden gemaakt van deze routes. Doordat gedrag van toekomstige bewoners niet is te sturen, kan in dit geval alleen een inschatting worden gemaakt tan aanzien van de verdeling van het verkeer over de routes.

Route	% van totaal	Verkeersbewegingen
Via De Kupe	15%	26
Via de Achter de Hoven	15%	26
Via de Nijlandstraat	70%	123

In afbeelding 3.1 is dit visueel weergegeven. Hierin is in het rood aangegeven hoe het verkeer de locatie kan benaderen.



Afbeelding 3.1 Routing (Bron: Plattekaart.nl + Weusten Liendenbaum architecten, bewerkt door BJZ.nu)

Verandering per saldo

Op basis van de vorenstaande inschattingen is per route de volgende verandering van de verkeersbewegingen te verwachten.

Route	Aantal verkeersbewegingen bestaande situatie	Aantal verkeersbewegingen gewenste situatie	Verschil
Via De Kupe	159	26	-133
Via de Achter de Hoven	53	26	-27
Via de Nijlandstraat	53	123	+70

In de gewenste situatie is sprake van een toename van 70 verkeersbewegingen op de Nijlandstraat. Verdeeld over de dag is een dergelijke verandering van verkeer nauwelijks waarneembaar.

De Nijlandstraat is en blijft een doodlopende 30 km/uur weg. Op basis van het CROW geldt voor een 30 km/uur weg een capaciteit van 1.700 voertuigen per uur. Gelet op het geringe aantal bestaande woningen aan de Nijlandstraat, wordt op voorhand geconcludeerd dat de verkeersbewegingen van de te realiseren woningen past binnen de capaciteit van de weg.

4. Conclusie

Geconcludeerd wordt dat er vanuit verkeerskundig oogpunt geen belemmering zijn in verband met de voorgenomen ontwikkeling.

BIJLAGE BIJ DE PARKEERONDERBOUWING

Bijlage 1 Vergelijkbare berekening Rekentool Verkeersgeneratie en parkeren

Rekentool Verkeersgeneratie & Parkeren

BASISSCHOOL

Functieprofiel

	onderbouw	bovenbouw
aantal klassen	2	2

Profiel - op basis eigen voorkeursinstellingen

	onderbouw	bovenbouw
leerlingen per klas	21.0	20.0
overblijf percentage	30	30 %
leerlingen begeleid naar school	80	30 %
aantal leerlingen per ouder/verzorger (per auto)	1.33	1.18
aantal leerlingen per ouder/verzorger (overige vervoerswijzen)	1.20	1.20
turnover parkeerruimte ouders/verzorgers	2.0	4.0
% ouders/verzorgers per auto		37 %
% personeel per auto		100 %
docenten per klas		1.8
overig personeel per klas		0.5
turnover parkeerplaatsen personeel		1.0

Resultaat - Verkeersgeneratie

	onderbouw	bovenbouw	docenten	overig pers.	totaal
autoritten per openingsdag	64	24	14	4	106
voor begin schooldag	0	0	7	1	8
begin schooldag	19	7	0	1	27
begin middagpauze	13	5	0	0	18
eind middagpauze	13	5	0	0	18
eind schooldag	19	7	0	1	27
na eind schooldag	0	0	7	1	8

Resultaat - Parkeren

	onderbouw	bovenbouw	docenten	overig pers.	totaal
benodigde parkeerplaatsen			7	2	9
benodigde parkeerruimte K&R	5	1			6

Rekentool Verkeersgeneratie & Parkeren

Achtergrond

Het halen en brengen van kinderen genereert verplaatsingen van auto's en daarmee een vraag naar parkeerruimte bij basisscholen en kinderdagverblijven, al is het meestal maar voor een korte periode. Deze rekentool bevat een methode om inzicht te krijgen in zowel het aantal verplaatsingen als de benodigde parkeerruimte en het moment van de dag dat deze optreden.

Wanneer een gemeente besluit om aan de vraag naar parkeerruimte tegemoet te komen, moet het soort en de locatie van de voorzieningen zorgvuldig worden gekozen. Een veilige schoolomgeving kenmerkt zich (voor wat betreft parkeren) door onder andere een kiss & ride-locatie langs de doorgaande route en/of locatie(s) met kortparkeerplaatsen voor halen en brengen, parkeren voor ouders en verzorgers (en mogelijke omwonenden) op enige afstand van de ingang van het schoolgebouw en aparte parkeervoorzieningen voor personeel. Voor een school met een regionale functie moet bij de dimensionering van de parkeerruimte er rekening mee worden gehouden dat ook personenbusjes er gebruik van kunnen maken.

disclaimer: Hoewel zorgvuldigheid in acht is en wordt genomen bij het samenstellen en onderhouden van de rekentool verkeersgeneratie & parkeren en daarbij gebruik wordt gemaakt van bronnen die betrouwbaar geacht worden, kan CROW niet instaan voor de juistheid, volledigheid en actualiteit van de geboden informatie. De informatie uit de rekentool is bedoeld ter informatie en als hulpmiddel. De informatie is met nadruk niet bedoeld als vervanging van enig advies. Indien u zonder verificatie of nader advies van de geboden informatie gebruik maakt, doet u dat voor eigen rekening en risico. Dit geldt zowel voor (gevolgen van) eventuele onvolkomenheden van de rekentool zelf als voor informatie die via de rekentool wordt verstrekt of verzonden. CROW aanvaardt geen enkele aansprakelijkheid.