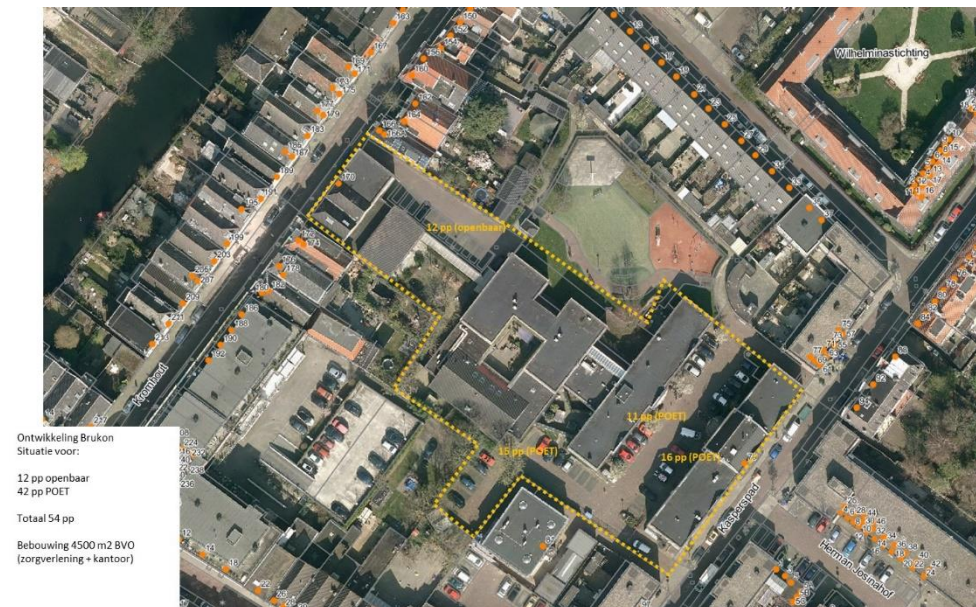


MEMO

Vergelijking verkeerssituatie bouwontwikkelingen Kromhout-Warmoezierspad-Kasperspad

Bewoners hebben zorgen uitgesproken over groei van het verkeer door de bouwontwikkelingen aan het Kasperspad/Kromhout en op de hoek Kromhout/Warmoezierspad. Het betreft transformaties van kantoorgebouwen en gebouwen van zorgverlener Yulius.

Ontwikkelaar Brukon transformeert de gebouwen van zorgverlener Yulius naar een klein groener woonbuurtje:



Situatie locatie Brukon voor ontwikkeling



Situatie locatie Brukon na ontwikkeling

Er wordt 4500 m² aan ruimte die werd gebruikt voor psychologische zorgverlening (o.a. poliklinisch) en kantoor omgebouwd naar 28 woningen. Er komt meer openbare ruimte met 25 nieuwe openbare parkeerplaatsen. Het parkeeraanbod in de openbare ruimte neemt toe. Drie nieuwe woningen hebben straks een parkeerplaats op eigen terrein. De overige bewoners parkeren door middel van een parkeervergunning in de openbare ruimte. Hiervoor worden bestaande (gekoppeld Kromhout 140) en nieuwe parkeervergunningrechten gebruikt.

Ontwikkelaar Readyforliving sloopt en transformeert een klein kantorencomplex en vijf woningen om plaats te maken voor 35 nieuwe woningen. Hier verdwijnt dus 1010 m² BVO kantoor voor dienstverlening en komen er per saldo 30 woningen bij.



Ontwikkeling Readyforliving
 Situatie voor:
 0 pp openbaar
 44 pp POET
 Totaal 44 pp
 1.010 m² Kantoor
 5 woningen

Situatie locatie Readyforliving voor ontwikkeling



Ontwikkeling Readyforliving
 Situatie na:
 0 pp openbaar
 42 pp POET
 Totaal 42 pp
 35 woningen

Situatie locatie Readyforliving na ontwikkeling

Het parkeren blijft plaatsvinden op eigen terrein. Om plaats te maken voor extra grondgebonden woningen wordt de parkeerplaats aangepast en verdwijnen er twee parkeerplaatsen ten opzichte van de oude situatie. De parkeerplaats biedt voldoende plek voor de nieuwe bewoners. Bewoners van deze ontwikkeling kunnen geen parkeervergunning aanvragen en de auto dus niet permanent parkeren op de bestaande parkeerplaatsen in de openbare ruimte.

Vergelijking Verkeersgeneratie

De vraag is of er door de ontwikkelingen extra verkeer zal komen.

Dat kan worden bekeken door de theoretische verkeersgeneratie van de oude invulling van de locaties te vergelijken met de nieuwe. Dit doen we op basis van kencijfers van het CROW, op vergelijkbare wijze waarmee ook de parkeervraag berekend wordt. We gaan dus in principe uit van de kencijfers zoals die bij verschillende functies worden aangegeven voor 'Schil centrum / sterk stedelijk'. Net zoals bij de parkeernormen kijken we hier in de 19^e -eeuwse schil in principe naar de lage kencijfers.

De verkeersgeneratie, ofwel het aantal verkeersbewegingen wordt berekend aan de hand van oppervlaktes of eenheden, zoals aantal woningen. Voor deze vergelijking worden de door het CROW opgegeven omrekenfactoren gebruikt om de verkeersgeneratie van een werkdag te bepalen.

Berekening verkeersgeneratie locatie Brukon

Voor de oude situatie maken we op basis van de kencijfers een inschatting van het aantal verkeersbewegingen voor de 4500 m² BVO die door Yulius gebruikt werd.

Er bestaat geen kencijfer voor de verkeersgeneratie van een complex voor psychologische zorgverlening. Er bestaan wel kencijfers voor kantoorruimte/commerciële dienstverlening en voor gezondheidscentra. We kiezen niet voor de kencijfers van een gezondheidscentrum. Deze achten we te hoog omdat bezoeken aan Yulius (consulten, polikliniek) langer duren dan bij een huisarts of fysiotherapeut. We gaan daarom bij deze berekening uit van de kencijfers voor commerciële dienstverlening, maar dan van het gemiddelde tussen de minimale en maximale kencijfers in plaats van de lage kencijfers. We gaan dus uit van meer verkeersgeneratie dan bij een kantoor met baliefunctie, maar minder dan bij een huisarts of fysiotherapeut.

Verkeersgeneratie Yulius:

$4500 \text{ m}^2 \text{ bvo} \times 8,7 \times 1,33 / 100 \text{ m}^2 \text{ bvo} = 521 \text{ autoverplaatsingen/etmaal werkdag}$

Voor de nieuwe woningen wordt overeenkomstig het bouwplan gerekend met de kencijfers voor grondgebonden koopwoningen en voor de appartementen met de kencijfers voor 'appartement midden' .

24 woningen (koop/tussen/hoek) $6,4 \times 1,11 \text{ per woning} = 169 \text{ autoverplaatsingen/etmaal werkdag}$
4 woningen (koop appartement goedkoop) $4,7 \times 1,11 \text{ per woning} = 21 \text{ autoverplaatsingen/etmaal werkdag}$

Berekening verkeersgeneratie locatie Readyforliving

Voor de oude situatie wordt op basis van de kencijfers een inschatting gemaakt van het aantal verkeersbewegingen voor de 1010 m² BVO kantoorruimte met baliefunctie en de kencijfers voor 5 grondgebonden koop/huur woningen.

1010 m² kantoor (dienstverlening) $1010 \times 7,5 \times 1,33 / 100 \text{ m}^2 \text{ bvo} = 101 \text{ autoverplaatsingen/werkdag}$
5 woningen (grondgebonden/duur) $6,4 \times 1,11 \text{ per woning} = 36 \text{ autoverplaatsingen/werkdag}$

Voor de nieuwe situatie worden de kencijfers gebruikt voor grondgebonden woningen en dure appartementen. Deze zijn gelijk aan elkaar.

35 woningen (koop/tussen/hoek/appartement duur) 6,4 x 1,11 per woning = 249 autobewegingen

In onderstaande tabellen worden de wijzigingen op een rij gezet:

Situatie oud	Aantal PP openbaar	Aantal PP eigen terrein	Aantal pp totaal	Gegenereerde verkeersbewegingen
Brukon	12	42	54	512
Readyforliving	0	44	44	137
Totaal	12	86	98	649

Situatie nieuw	Aantal PP openbaar	Aantal PP eigen terrein	Aantal pp totaal	Gegenereerde verkeersbewegingen
Brukon	37	3	40	190
Readyforliving	0	44	44	249
Totaal	37	47	84	439

	Aantal PP openbaar	Aantal PP eigen terrein	Aantal pp totaal	Gegenereerde verkeersbewegingen
Saldo nieuw	+25	-39	-14	-210

In de tabellen is te zien dat het totaal aantal parkeerplekken door de ontwikkelingen afneemt. Er zijn dus minder plekken waar auto's naar toe of vandaan kunnen rijden. De nieuwe ontwikkelingen hebben een lagere parkeerbehoefte dan de oude functies en genereren iets verkeer.

Per saldo zal er dus iets minder autoverkeer zijn dan tijdens de situatie waarbij de voormalige functies nog in bedrijf waren.

Het aantal openbare parkeerplekken in de omgeving neemt toe. Aangezien er meer openbare plekken bij komen dan de nieuwe bewoners zullen gebruiken wordt de kans voor omwonenden om in de buurt een parkeerplek te vinden iets groter. Hopelijk zorgt dit ook voor minder zoekverkeer naar een parkeerplaats.

Waarschijnlijk zijn in de praktijk het aantal verkeersbewegingen lager dan berekend. Bij het bepalen van de kencijfers houdt het CROW geen rekening met demping van het aantal autobewegingen door betaald parkeren en de toepassing van parkeervergunningen, wat het aantal auto's per huishouden beperkt.

Verkeersveiligheid

De voorziene bouwontwikkelingen geven geen directe aanleiding om aanpassingen te doen aan de wegen in de buurt van de ontwikkelingen. De gemeente is echter altijd bereid om in overleg met bewoners te bekijken welke knelpunten worden ervaren (o.a. breedte Kasperspad, kruising Kasperspad-Vrieseweg) en wat daar eventueel met draagvlak van de omwonenden aan gedaan kan worden. Op dit moment wordt naar aanleiding van een handtekeningenactie gekeken naar de inrichting van het Kasperspad. Binnenkort zal een schouw en overleg met bewoners plaatsvinden.