

Memo

Aan BrabantWonen

Van TVDP

Betreft Memo verkeer en parkeren BP Verdijkstraat 81-81B te Oss

Datum 31 oktober 2023

Inleiding

Aan Verdijkstraat 81-81B in Oss is de herontwikkeling van een bestaand woongebouw (GGZ-wooneenheden) beoogd. De bestaande bebouwing zal worden gesloopt en hiervoor in de plaats worden twee nieuwe woongebouwen gerealiseerd ten behoeve van kantoorruimte, GGZ-wooneenheden en sociale huurwoningen. De beoogde ontwikkeling heeft gevolgen voor de verkeers- en parkeersituatie ter plaatse. In voorliggend memo wordt beoordeeld in hoeverre de aspecten verkeer en parkeren een belemmering vormen voor de beoogde ontwikkeling.

Toetsingskader

In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient onder andere voldoende parkeergelegenheid aanwezig te zijn en mag een eventuele verkeerstoename niet leiden tot knelpunten in de verkeersafwikkeling.

Voor de beoogde ontwikkeling wordt de verkeersgeneratie berekend op basis van kencijfers uit CROW publicatie 381 (Toekomstbestendig Parkeren). Voor het juiste kencijfer wordt een ligging in de rest bebouwde kom aangehouden en de gemeente heeft een weinig stedelijk karakter op basis van de adressendichtheid. Er wordt bij de berekening van de verkeersgeneratie uitgegaan van de gemiddelde kencijfers uit CROW publicatie 381.

De parkeerbehoefte wordt berekend op basis van de meest recente gemeentelijke parkeernormen. Het parkeernormenbeleid is vastgelegd in Nota Parkeernormen Oss 2023 (mei 2023). Uit de gebiedsindeling uit dit beleidsstuk blijkt dat het plangebied zich in zone Rest bebouwde kom bevindt.

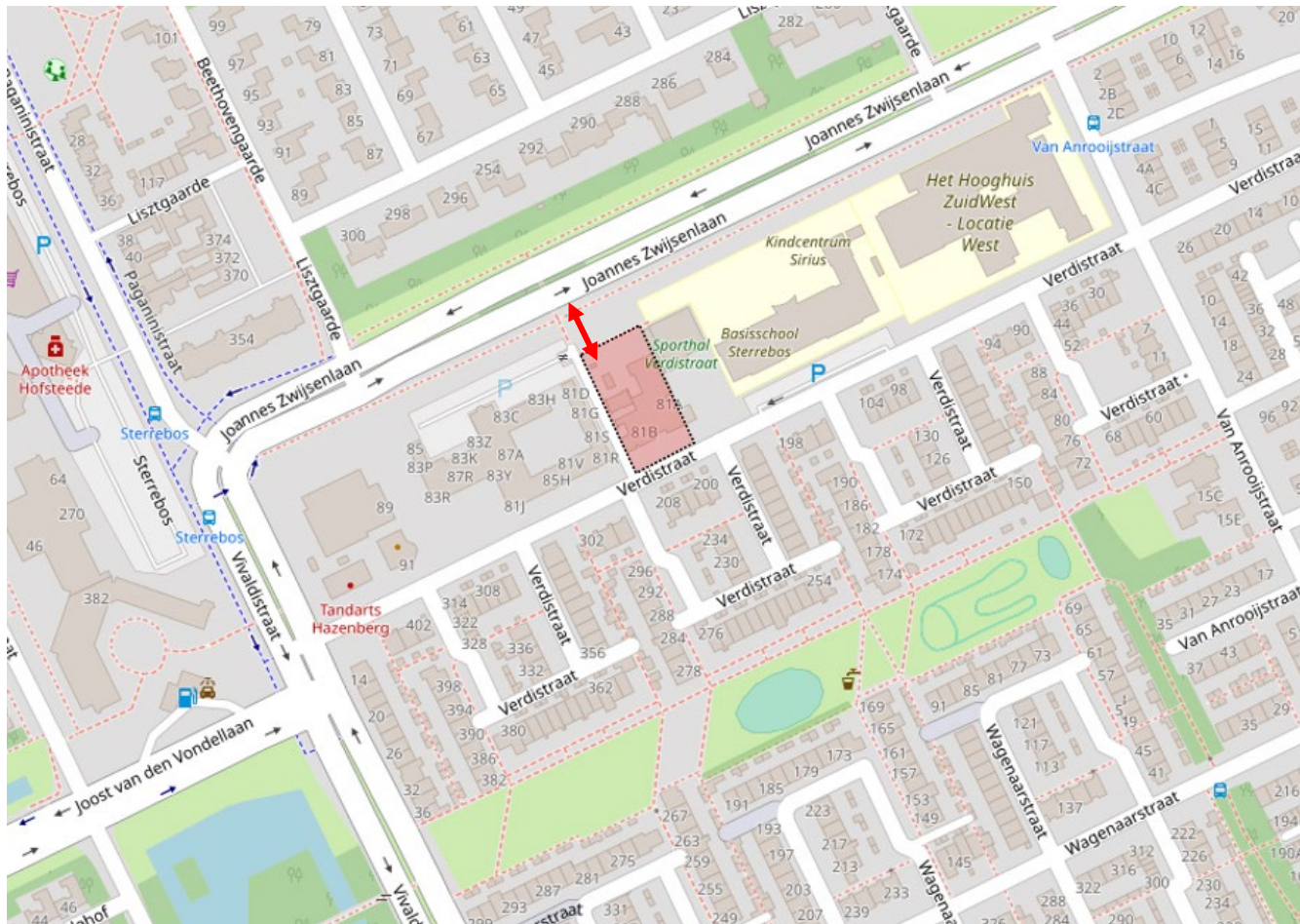
Ontsluiting

In de huidige situatie wordt het plangebied aan de zuidzijde ontsloten door de Verdijkstraat. De Verdijkstraat is een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom (30 km/uur) en ingericht als fietsstraat. De weg ontsluit onder andere het achterliggend woongebied en enkele scholen. Circa 200 meter in westelijke richting vanaf het plangebied sluit de Verdijkstraat middels een voorrangskruispunt aan op de Vivaldistraat (gebiedsontsluitingsweg, 50 km/uur).

In de beoogde situatie wordt een nieuw parkeerterrein gerealiseerd aan de noordzijde van het plangebied. Dit terrein krijgt een nieuwe, directe aansluiting op de Joannes Zwijzenlaan. De Joannes Zwijzenlaan ligt in het verlengde van de Vivaldistraat en is gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg (50 km/uur). De nieuwe aansluiting wordt vormgegeven middels een uitritconstructie. Gelet op de middenberm tussen beide rijrichtingen van de Joannes Zwijzenlaan, komt inrijdend verkeer altijd uit westelijke richting en uitrijdend verkeer altijd in oostelijke richting. Omkerend verkeer kan gebruikmaken van nabijgelegen kruispunten.

Fietsers maken op de Joannes Zwijzenlaan gebruik van een fietssuggestiestrook aan de zuidzijde van de weg. Fietsverkeer van en naar het plangebied kan eventueel ook gebruikmaken van de Verdijkstraat (ingericht als fietsstraat).

Onderstaande afbeelding geeft de ligging van de projectlocatie ten opzichte van het omliggend wegennet en beoogde ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer (rode pijl) weer.



Afbeelding 1 Ligging en ontsluiting plangebied

Parkeren

De parkeerbehoefte van de toekomstige functies in het plangebied wordt berekend aan de hand van de gemeentelijke parkeernormen. Voor zorginstellingen geeft het gemeentelijk parkeernormenbeleid normen voor intramurale zorgwoningen en extramurale zorgwoningen. De huidige en beoogde GGZ-instelling valt in de categorie 'intramuraal', aangezien cliënten geen eigen auto bezitten. Voor de sociale huurwoningen wordt aangesloten bij de categorie 'Appartement, sociaal 50 - 75 m² gbo'. De kantoorruimte is ondersteunend aan de zorgfunctie en wordt om die reden niet meegerekend in de parkeerbalans.

Onderstaande tabel toont de berekende parkeerbehoefte in de toekomstige situatie.

Tabel 1 Parkeerbehoefte plangebied auto (toekomstig)

Functie	Categorie	Aantal	Norm	Parkeerbehoefte
Toekomstige situatie				
Zorgappartementen GGZ	Zorgwoningen intramuraal (verpleeg- en verzorgingstehuis)	20 woningen	0,6 per woning	12 pp
Sociale huurwoningen	Appartement, sociaal 50 - 75 m ² gbo	19 woningen	0,95 per woning	18 pp
Totaal				30 pp

De totale parkeerbehoefte van het plangebied bedraagt 30 parkeerplaatsen, zonder rekening te houden met eventueel dubbelgebruik. Het mogelijk om bij woningbouwontwikkelingen rekening te houden met het dubbelgebruik van parkeerplaatsen door bewoners en hun bezoek.

Binnen het plangebied wordt met de beoogde ontwikkeling een nieuw parkeerterrein gerealiseerd, ten noorden van het woon-/zorgcomplex. Op eigen terrein worden 28 parkeerplaatsen gerealiseerd. Wanneer met dubbelgebruik rekening wordt gehouden zijn de 28 parkeerplaatsen binnen het plangebied voldoende om te kunnen voorzien in de parkeerbehoefte.

Fietsparkeren

Het benodigd aantal stallingsplaatsen voor fietsen wordt berekend aan de hand van de gemeentelijke fietsparkeernormen. Voor zorginstellingen/intramurale zorg geven het gemeentelijk parkeernormenbeleid en de landelijke kencijfers geen normen voor het berekenen van het benodigd aantal stallingsplaatsen. Voor de zorgappartementen wordt aangesloten bij de laagste fietsparkeernorm voor woonfuncties (omvang < 50 m²). De sociale huurappartementen krijgen ieder een individuele berging, deze worden daarom buiten de fietsparkeerbalans gelaten. Bezoekers van de zorgappartementen en sociale huurappartementen stallen hun fiets in een gezamenlijke fietsenstalling, hiervoor geeft het gemeentelijk parkeernormenbeleid aparte normen. Voor wooncomplexen met meer dan 20 woningen wordt een korting toegepast.

Onderstaande tabel toont de berekende fietsparkeerbehoefte in de toekomstige situatie.

Tabel 2 Parkeerbehoefte plangebied fiets (toekomstig)

Functie	Categorie	Aantal	Norm	Parkeerbehoefte fiets
Toekomstige situatie				
Zorgappartementen GGZ	Woning < 50 m ²	20 woningen	2,0 per woning	40 fpp
Sociale huurwoningen	Woning (50 - 75 m ² gbo) met berging (minimaal 2,7 m ²)	19 woningen	0,0 per woning	0 fpp
Bezoekers	Bezoekers woningen t/m 20 woningen	20 woningen	0,5 per woning	10 fpp
Bezoekers	Bezoekers woningen vanaf de 21e woning	19 woningen	0,25 per woning	5 fpp
Totaal				55 fpp

Het benodigd aantal stallingsplaatsen voor de beoogde functies bedraagt totaal 55 stuks, zonder rekening te houden met eventueel dubbelgebruik. In een gezamenlijke fietsenstalling wordt voorzien in voldoende stallingsplaatsen. Bewoners van de sociale huurappartementen stallen hun fiets in individuele fietsenbergingen.

Verkeersgeneratie en -afwikkeling

Op basis van de huidige en toekomstige functies binnen het plangebied wordt de verkeersgeneratie berekend. Voor zorginstellingen en verpleeg- en verzorgingstehuizen geeft CROW geen kencijfer voor het berekenen van de verkeersgeneratie. Om die reden wordt aangesloten bij de categorie 'Kamerverhuur, zelfstandig, niet-studenten'. Voor de sociale huurwoningen wordt aangesloten bij de categorie 'Huur, appartement, midden/goedkoop (incl. sociale huur)'. Met de CROW-kencijfers wordt de verkeersgeneratie op een gemiddelde weekdag berekend. Deze wordt vervolgens omgerekend naar werkdaggemiddelden met behulp van de standaard omrekenfactor 1,11 voor woonfuncties en 1,33 voor werkfuncties (bron: CROW).

Onderstaande tabel geeft een inschatting van de huidige en toekomstige verkeersgeneratie van het plangebied weer.

Tabel 3 Verkeersgeneratie huidige en toekomstige situatie

Functie	Categorie CROW	Aantal	Kencijfer	Verkeersgeneratie	
				Weekdag	Werkdag
Huidige situatie					
Zorgappartementen GGZ	Kamerverhuur, zelfstandig (niet-studenten)	20 woningen	2,1 per woning	42 mvt/etm	47 mvt/etm
Toekomstige situatie					
Zorgappartementen GGZ	Kamerverhuur, zelfstandig (niet-studenten)	20 woningen	2,1 per woning	42 mvt/etm	47 mvt/etm
Sociale huurwoningen	Huur, appartement, midden/goedkoop	19 woningen	3,6 per woning	68 mvt/etm	76 mvt/etm
Totaal				110 mvt/etm	123 mvt/etm
Toename verkeersgeneratie				68 mvt/etm	76 mvt/etm

De verkeerstoename als gevolg van de beoogde ontwikkeling wordt op basis van bovenstaande berekening geschat op circa +76 motorvoertuigbewegingen per etmaal op een gemiddelde werkdag.

De toekomstige verkeersgeneratie zal volledig afwikkelen over de Joannes Zwijnsenlaan. De verkeersintensiteit op de Joannes Zwijnsenlaan bedraagt op basis van prognosegegevens uit verkeersmodel afgerond 5.300 mvt/etmaal¹ (beide richtingen) in 2040.

De verkeerstoename als gevolg van de ontwikkeling zal zich verspreiden over de dag, met een mogelijke piek rondom de spitsperiodes. Echter is de toename als gevolg van de beoogde ontwikkeling ten opzichte van de intensiteit op de Joannes Zwijnsenlaan dermate beperkt dat verwacht wordt dat deze zal opgaan in het heersende verkeersbeeld. Er worden als gevolg van de ontwikkeling geen verkeersknelpunten verwacht op het omliggend wegennet.

Conclusies

De ontsluiting van het plangebied is goed voor de verschillende vervoerswijzen. De ontwikkeling leidt niet tot een significante verkeerstoename en het verkeer kan zodoende goed worden afgewikkeld via de bestaande ontsluitingswegen. Het aspect verkeer staat de ontwikkeling daarom niet in de weg.

De parkeerbehoefte is berekend voor de ontwikkeling aan de hand van de gemeentelijke parkeernormen. Het beoogde parkeeraanbod op eigen terrein voorziet in de berekende parkeerbehoefte voor de bewoners en bezoekers van het nieuwe plan. Er wordt voorzien in voldoende stallingsplaatsen voor fietsen. Het aspect verkeer en parkeren staat de ontwikkeling dan ook niet in de weg.

¹ Gemeente Oss (2022). Verkeersmodel gemeente Oss 2022. Wegvak Joannes Zwijnsenlaan.