



Verkeersonderzoek Park Nova Deventer

Ontsluiting en parkeren

16 juli 2021



BVA
verkeersadviezen
vormgevers van mobiliteit

Verkeersonderzoek Park Nova Deventer

in opdracht van

VanWonen
L. Alferink

pagina's

16

publicatienr.

20021

auteur(s)

J. Haveman

BVA Verkeersadviezen

Stationsplein 6
8011 CW Zwolle
(038) 460 67 47
www.bvaverkeer.nl



BVA
verkeersadviezen
vormgevers van mobiliteit



Inhoudsopgave

1. Inleiding	3
2. Beschrijving huidige situatie	4
3. Toekomstige situatie	6
3.1. Verkeersgeneratie herontwikkeling	6
3.2. Effecten op de huidige verkeerssituatie gemotoriseerd verkeer	7
3.3. Parkeerbehoefte	8
4. Ontsluiting plangebied	10
4.1. Eenrichtingslus	10
4.2. Hoofdontsluiting op Zwolseweg	12
4.3. Gecombineerde in- en uitrit Longoliusstraat	13
5. Conclusie en aanbevelingen	14



1. Inleiding

VanWonen is bezig met het opstellen van een ruimtelijke onderbouwing met betrekking tot de herontwikkeling van het voormalig kantorencomplex Carinova. Het complex bevindt zich in het zuidoostelijke kwadrant van de rotonde Zwolsestraat-Ceintuurbaan in Deventer (zie figuur 1). Binnen het plan wordt voorzien in de realisatie van 54 appartementen in het koop- en huursegment. Tevens is op de begane grond van het complex circa 680 m² gereserveerd voor de vesting van een apotheek en een huisartsenpraktijk met drie huisartsen. Ten behoeve van de ruimtelijke onderbouwing van de voorgenomen functiewijziging dient onder andere een onderzoek te worden uitgevoerd naar de verkeerskundige effecten van het plan. Met andere woorden hoeveel parkeerplaatsen zijn er nodig en hoeveel verkeer gaat de nieuwe invulling genereren? Met hierop aansluitend de vraag of deze hoeveelheid verkeer op adequate wijze kan worden ontsloten via de bestaande wegen?



Figuur 1: Ligging plangebied

VanWonen heeft BVA Verkeersadviezen gevraagd bovenstaande vragen te beantwoorden. In de voorliggende notitie doen wij verslag van onze bevindingen.

In hoofdstuk 2 beschrijven wij de huidige situatie van het onderzoeksgebied. Vervolgens gaan we in hoofdstuk 3 in op de toekomstige verkeersgeneratie en parkeerbehoefte op basis van landelijke en gemeentelijke kengetallen. Tevens komt in dit hoofdstuk de verkeersafwikkeling aan de orde. In hoofdstuk 4 gaan wij in op verschillende ontsluitingsvarianten die mogelijk zijn voor het plangebied. Ten slotte zijn de conclusies samengevat in hoofdstuk 5.



2. Beschrijving huidige situatie

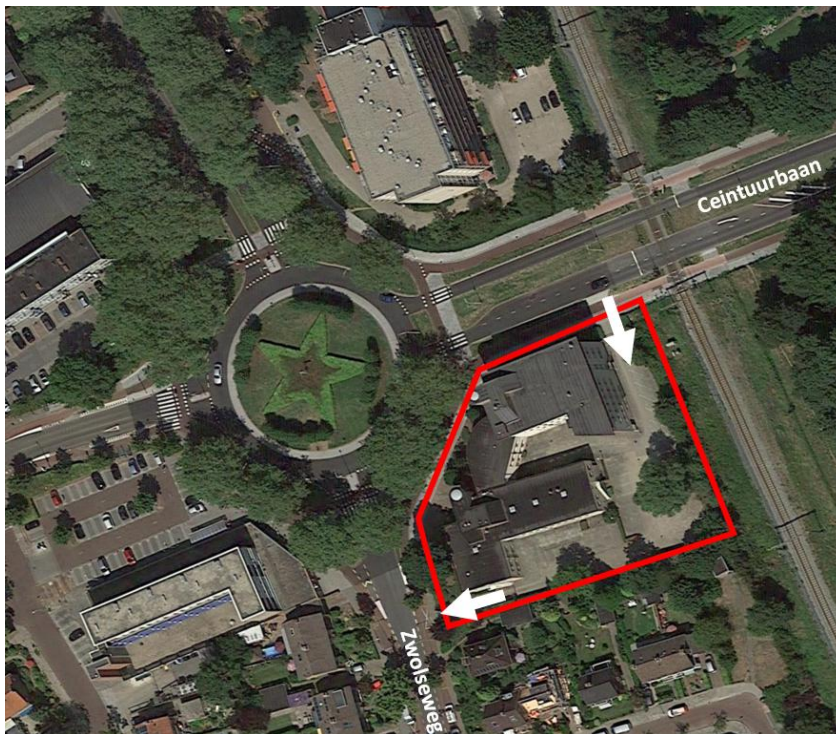
Zoals in de inleiding al aangegeven ligt het plangebied in het zuidoostelijke kwadrant van de rotonde Zwolsestraat-Ceintuurbaan in Deventer. Aan de oostzijde wordt het plangebied begrensd door het spoortracé en aan de zuidzijde grenst het perceel aan de tuinen van de vrijstaande woningen langs de Zwolseweg en de Thomas A. Kempisstraat. Momenteel bevindt zich in het plangebied het voormalig kantoorcomplex Carinova. In dit hoofdstuk gaan wij meer in detail in op de invulling van het plangebied en op de wijze waarop het gebied is ontsloten op het omliggende wegennet.

• Invulling

Tot 2017 was de onderneming Stichting Carinova Thuiszorg gevestigd in het plangebied. Het plangebied voorziet in 3.900 m² kantoorruimte en circa 36 parkeerplaatsen.

• Ontsluiting

Het plangebied wordt voor gemotoriseerd verkeer oorspronkelijk ontsloten via een eenrichtingslus, waarbij verkeer het plangebied vanaf de noordzijde via de Ceintuurbaan kan inrijden en vervolgens weer in westelijke richting via de Zwolseweg kan verlaten (zie figuur 2). Momenteel is de locatie nagenoeg niet meer in gebruik en is de wijze waarop de verkeersafwikkeling geregeld is enigszins onduidelijk. De aangegeven ontsluitingsstructuur is er niet alleen voor het gemotoriseerde verkeer. Ook het langzame verkeer dient van deze wegen gebruikt te maken, formeel ook van de verplichte rijrichting, aangezien geen uitzonderingen van de verplichte rijrichting voor (brom)fietsverkeer zijn opgenomen. Op het terrein zijn geen aparte voorzieningen voor fietsers en voetgangers aanwezig.



Figuur 2: Situatietekening plangebied met oorspronkelijke circulatiemaatregelen



- **Ceintuurbaan**

Aan de noordzijde van het plangebied ligt de Ceintuurbaan. Op de Ceintuurbaan is een maximale snelheid van 50 km/uur toegestaan en de weg is voorzien van een geluidsarme asfaltverharding. Op het wegvak tussen de aansluiting met de Lookersdijk en rotonde Zwolseweg-Ceintuurbaan is de rijbaan voorzien van één rijstrook in zuidwestelijke richting met een breedte van circa 3 meter. In noordoostelijke richting zijn er op het genoemde wegvak twee rijstroken met een breedte van ruim 3,1 meter aanwezig. De overgang van één naar twee rijstroken bevindt zich circa 11 meter na de rotonde Zwolsestraat-Ceintuurbaan. De rijrichtingen zijn gescheiden door een middenberm met een breedte van circa 6 meter. Hiermee bedraagt de totale beschikbare breedte op het wegvak ter hoogte van het plangebied ruim 15 meter. Langs de Ceintuurbaan bevinden zich aan beide zijden van de rijbaan vrijliggende in één richting te berijden fietspaden en een trottoir. Beide voorzieningen zijn van de rijbaan gescheiden door een groenstrook. Voor de Ceintuurbaan is nog van belang om te vermelden dat er zich op circa 15 meter ten oosten van de aansluiting van het plangebied een spoorwegovergang bevindt, zie ook figuur 2.

- **Zwolseweg**

Aan de westzijde van het plangebied ligt de Zwolseweg. Het gaat hierbij eveneens om een weg met een asfaltverharding waarop een maximum snelheid van 50 km/uur van toepassing is. Op het wegvak ter hoogte van het plangebied heeft de rijloper een breedte van circa 7,8 meter en er zijn aan beide zijden van de weg rode fietsstroken aanwezig. Langs dit wegvak bevinden zich parkeerhavens aan beide zijden van de weg en er sluit een aantal percelen rechtstreeks aan op dit wegvak. Daarnaast zijn links en rechts van de weg voetpaden aangelegd.



Figuur 3: Zwolseweg

- **Rotonde Ceintuurbaan-Zwolseweg**

Beide hiervoor beschreven wegen zijn met elkaar verbonden door middel van een rotonde, waarop ook de Johannes van Vlotenlaan aan de westzijde aansluit. Het betreft hier een viertaks enkelstrooksrotonde met vrijliggende fietsvoorzieningen, waarbij het fietsverkeer op een vrijliggend in één richting bereden fietspad rond de rotonde (in de voorrang) wordt afgewikkeld. Daarnaast is op de vier takken van de rotonde een oversteekplaats voor voetgangers (zebra) aanwezig.



Figuur 4: Rotonde Zwolseweg-Ceintuurbaan (vanaf oostelijke tak)



3. Toekomstige situatie

Om de verkeerskundige effecten van de herontwikkeling inzichtelijk te maken, dient bekend te zijn hoeveel verkeersbewegingen de herontwikkeling gaat genereren. Zoals in de inleiding al aangegeven worden 54 woningen in het koop- en huursegment en 680 m² maatschappelijke voorzieningen, bestaande uit een apotheek en een huisartsenpraktijk met 3 huisartsen, gerealiseerd. In deze paragraaf berekenen wij de te verwachten verkeersgeneratie van de te realiseren woningen en de maatschappelijke ruimte.

3.1. Verkeersgeneratie herontwikkeling

Voor de berekening van de te verwachten verkeersgeneratie gaan we van de realisatie van 54 woningen uit. Er wordt uitgegaan van een verdeling over de diverse woningtypen zoals in tabel 1 weergegeven.

Tabel 1: Verwachte invulling plangebied

woningtype	aantal
huur, appartement, midden/goedkoop	22
koop, appartement, midden	11
koop, appartement, duur	21
totaal	54

Voor de berekening van de verkeersgeneratie van de geplande ontwikkeling is gebruik gemaakt van CROW publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren'. Hierbij is uitgegaan van de gebiedsdefinities 'sterk stedelijk' en 'schil centrum', een en ander conform de gebiedsindeling zoals opgenomen in de Nota Parkeernormen Deventer 2013. In tabel 2 is de te verwachten verkeersgeneratie voor de woningen en maatschappelijke voorzieningen opgenomen. Hierbij merken wij op dat voor de maatschappelijke voorzieningen is uitgegaan van een huisartsenpraktijk met drie behandelkamers en een apotheek.

Tabel 2: Verwachte verkeersgeneratie herontwikkeling

functie	aantal	eenheid	kengetal		verkeersgeneratie	
			min.	max.	min.	max.
huur, appartement, midden/goedkoop	22	woningen	2,8	3,6	61,6	79,2
koop, appartement, midden	11	woningen	4,7	5,5	51,7	60,5
koop, appartement, duur	21	woningen	6,4	7,2	134,4	151,2
behandelkamer huisartsenpraktijk	3	behandelkamers	19,6	24,1	58,8	72,3
apotheek	1	per apotheek	106,1	127,4	106,1	127,4
totaal					412,6	490,6

De berekening wijst uit dat de woningen circa 250 tot 300 ritten per etmaal genereren. Voor de huisartsenpraktijk en apotheek bedraagt de gemiddelde verkeersgeneratie ruim 180 ritten per etmaal, waarbij hierbij nog geen rekening is gehouden met mogelijke combinatiebezoeken van de huisarts en apotheek. Aangenomen mag worden dat (een deel van) de bezoekers van de huisartsenpraktijk ook een bezoek brengen aan de apotheek. Een en ander betekent dat de verwachte verkeersgeneratie van gemiddeld 180 ritten per etmaal waarschijnlijk een lichte overschatting van de daadwerkelijke verkeersgeneratie geeft.



Uit tabel 2 blijkt dat de toekomstige ontwikkeling een totale verkeersgeneratie van gemiddeld 450 ritten per etmaal heeft. Wij merken op dat het hierbij niet alleen om de ritten van bewoners en bezoekers van de maatschappelijke voorzieningen gaat, maar ook bezoekers van bewoners, post, koeriers, vuilniswagens etc.

Ten opzichte van de oorspronkelijke situatie, waarin Carinova in het complex gevestigd was, is er dus geen sprake van een volledige toename met 450 ritten per etmaal. Indien wordt uitgegaan van een kantorencomplex met een omvang van 3.900 m² bvo en de kengetallen voor een 'kantoor zonder baliefunctie' worden gehanteerd, dan blijkt dat het kantorencomplex 240 ritten per etmaal genereerde. Hiermee komt het verschil met de nieuwe ontwikkeling uit op ruim 200 extra ritten.

3.2. Effecten op de huidige verkeerssituatie gemotoriseerd verkeer

Op basis van de te verwachten hoeveelheid verkeer die de nieuwbouw in toekomst zal genereren, worden in de volgende stap de effecten van de nieuwe verkeersgeneratie op de bestaande wegen onderzocht. Er wordt antwoord op de vraag gegeven of de nieuwe verkeersgeneratie via de bestaande wegen ic. de Zwolseweg en Ceintuurbaan verantwoord afgewikkeld kan worden.

De totale verkeersgeneratie is hiervoor al vastgesteld op 410 tot 490 ritten per etmaal. Voor het bepalen van de effecten op de verkeersafwikkeling zijn vooral de spitsperiodes in de ochtend en avond van belang. Hoewel uit de berekening van de verwachte verkeersgeneratie blijkt dat de woningen en maatschappelijke voorzieningen op etmaalbasis nagenoeg dezelfde hoeveelheid verkeer genereren, zijn de effecten in de spitsperiodes verschillend.

De aan de maatschappelijke voorzieningen gerelateerde verkeersbewegingen zullen zich relatief gelijkmatig verdelen over de dag (openingstijden). Naar verwachting valt slechts een klein deel van de aan de maatschappelijke voorzieningen gerelateerde verkeersbewegingen in het ochtend- en avondspitsuur valt. Het gaat in dat geval overwegend om medewerkers van de apotheek en om artsen en ander ondersteunend medisch personeel. Naar verwachting gaat het hierbij om 15-20 ritten op etmaalbasis. Dit aantal is bepaald aan de hand van de bezoekersaandelen zoals opgenomen in CROW Publicatie 381.

Indien we ervan uitgaan dat de spitsperiodes circa 10% van het woning gebonden verkeer afwikkelen dan betekent dit dat er in een spitsuur maximaal 30 verkeersbewegingen worden gemaakt. Hierbij moeten de ritten van werknemers worden opgeteld. Het gaat hierbij om circa 10 ritten in een spitsuur, hetgeen het aantal ritten in de spitsperiodes op circa 40 brengt.

Als hierbij als uitgangspunt wordt gehanteerd dat in het ochtendspitsuur 85% van het woning gebonden verkeer herkomstverkeer is en 15% bestemmingsverkeer. Dit wil zeggen dat het grootste deel van het verkeer in het ochtendspitsuur vanaf het appartementencomplex vertrekt; waarschijnlijk bewoners die vertrekken naar het werk. Dan leidt dit tot 25 vertrekkende ritten en 5 aankomende ritten. Bij de aankomende ritten dienen nog de 10 werknemersritten te worden opgeteld, waarmee het aantal aankomende ritten op 15 komt.

Voor het avondspitsuur geldt over het algemeen een iets andere verdeling, te weten circa 75% bestemmingsritten is en 25% herkomstritten. Dit leidt tot 22 verkeersbewegingen naar het plangebied en 8 vanaf het plangebied. Bij de 8 vertrekkende ritten dienen weer de 10 werknemersritten te worden opgeteld,



waarmee de verdeling in het avondspitsuur 22 aankomende ritten en 18 vertrekkende ritten is.

Geconcludeerd kan worden dat in beide spitsperiodes het aantal aankomsten en vertrekken redelijk in evenwicht is en gemiddeld dus circa 20 ritten per uur bedraagt. Een en ander betekent gemiddeld over het spitsuur gezien één vertrekkend voertuig en één aankomend voertuig per 3 minuten.

Hoewel we geen inzicht hebben in de huidige intensiteiten op de Ceintuurbaan en Zwolseweg, mag worden verondersteld dat de 40 extra ritten in de spitsuren als gevolg van de herontwikkeling niet zullen leiden tot (nieuwe) afwikkelingsproblemen. Het gaat immers om een beperkte toename van gemiddeld circa 0,7 voertuigen per minuut of anderszins geredeneerd één voertuig per 1,5 minuten. Deze voertuigen zijn verdeeld over de Zwolseweg en Ceintuurbaan. Aangenomen mag worden dat de verdunning van het aan de ontwikkeling gerelateerde verkeer op deze wegen dermate groot is (en de aantallen dermate gering), dat de invloed hiervan op deze wegen te verwaarlozen is.

3.3. Parkeerbehoefte

In deze paragraaf bepalen wij de parkeerbehoefte die ontstaat door de realisatie van de woningen en maatschappelijke voorzieningen.

Voor de berekening van de parkeerbehoefte is gebruik gemaakt van de Nota Parkeernormen Deventer 2013. Overeenkomstig de indeling in de parkeernormennota ligt het plangebied in de zone 'tweede schil centrum'. Bij de berekening zijn we uitgegaan van een verdeling over de diverse woningtypen zoals in tabel 1 weergegeven.

In tabel 3 is de te verwachten parkeerbehoefte voor de woningen opgenomen. Bij de berekening hebben wij onderscheid gemaakt in bewonersparkeren en bezoekersparkeren. Voor bezoekers wordt in alle gevallen een parkeergetal van 0,3 parkeerplaats per woning aangehouden.

Tabel 3: Parkeerbehoefteberekening woningen in aantal parkeerplaatsen (Bron: Nota Parkeernormen Deventer 2013)

woningtype	aantal	eenheid	kengetal (per eenheid)		basisvraag	
			bewoner	bezoeker	bewoner	bezoeker
huur, appartement, midden/goedkoop	22	woningen	0,7	0,3	15,4	6,6
koop, appartement, midden	11	woningen	1,1	0,3	12,1	3,3
koop, appartement, duur	21	woningen	1,2	0,3	25,2	6,3
totaal	54				52,7	16,2

Uit de tabel blijkt dat voor de woningen in totaal maximaal 53 parkeerplaatsen voor bewoners en 17 parkeerplaatsen voor bezoekers nodig zijn, uitgaande van een maximale bezetting per woningtype op hetzelfde moment.

Hierbij merken wij op dat er bij realisatie van 53 parkeerplaatsen voor bewoners waarschijnlijk sprake zal zijn van een lichte overschot aan parkeerplaatsen. Om nader inzicht in de behoeften en wensen van de toekomstige huurders en kopers van de appartementen te krijgen, heeft VanWonen een enquête gehouden. Uit deze enquête blijkt dat circa driekwart (76%) van alle 383 respondenten behoefte heeft aan één parkeerplaats en ruim 15% (16%) geeft aan geen eigen parkeerplaats nodig te hebben. Daarnaast geeft 5% aan geen behoefte te hebben aan een eigen parkeerplaats, maar gebruik te willen maken van een deelauto. De overige 3% van de respondenten wil de beschikking hebben over twee parkeerplaatsen. Op basis van



deze resultaten kan worden geconcludeerd dat een deel van de toekomstige parkeerbehoefte van de bewoners mogelijk door middel van deelauto's kan worden opgevangen. Aangenomen mag worden dat één deelauto-parkeerplaats drie tot vier reguliere parkeerplaatsen vervangt. De mogelijkheden hiervan dienen nog nader te worden onderzocht. Vooralsnog is niet bekend wie de toekomstige bewoners van de appartementen zijn. In de huidige fase van de projectontwikkeling wordt daarom van een realisatie van 48 parkeerplaatsen voor bewoners uitgegaan, waarbij we opmerken dat hierbij waarschijnlijk sprake zal zijn van een licht overschot.

In tabel 4 is de parkeerbehoefte voor de huisartsenpraktijk en apotheek berekend, waarbij onderscheid is gemaakt tussen het benodigde aantal parkeerplaatsen voor medewerkers en bezoekers. De gehanteerde kengetallen zijn eveneens aan de Nota Parkeernormen Deventer 2013 ontleend.

Tabel 4: Parkeerbehoefteberekening voorzieningen in aantal parkeerplaatsen (Bron: Nota Parkeernormen Deventer 2013)

functie	aantal	eenheid	kengetal (per eenheid)		basisvraag	
			totaal	% bezoeker	medewerker	bezoeker
huisartsenpraktijk	3	behandelkamer	2,3	57%	3,0	3,9
apotheek	1	apotheek	2,6	45%	1,4	1,2
totaal					4,4	5,1

Uit de tabel blijkt dat voor de huisartsenpraktijk en apotheek in totaal maximaal 10 parkeerplaatsen nodig zijn. Hiermee komt de maximale parkeerbehoefte op 79 parkeerplaatsen. Echter deze maximale parkeervraag treedt alleen op wanneer alle voorzieningen gelijktijdig maximaal worden gebruikt. Dit is in de praktijk niet het geval. Immers bewoners zijn overdag vaak weg, terwijl de werknemers en bezoekers van de medische voorzieningen dan juist wel aanwezig zijn. Op basis van aanwezigheidspercentages van de verschillende gebruikersgroepen is de parkeervraag op diverse momenten bepaald. De situatie op de werkdag (ochtend, middag, avond en nacht) en de zaterdag (middag en avond) en zondag is hierbij in beeld gebracht. Wij merken op dat dubbelgebruik alleen mogelijk is als er geen sprake is van gereserveerde parkeervoorzieningen.

In tabel 5 zijn de resultaten weergegeven. De gehanteerde aanwezigheidspercentages voor alle voorzieningen zijn gebaseerd op CROW-publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren'.

Tabel 5: Parkeerbehoefte bepaling Park Nova, diverse momenten

functie	aanwezigheidspercentage en parkeervraag totaal						
	werkdag				zaterdag		zondag
	ochtend	middag	avond	nacht	middag	avond	middag
woningen bewoners	50%	50%	90%	100%	60%	80%	70%
woningen bezoekers	10%	20%	80%	0%	60%	100%	70%
huisartsenpraktijk	100%	75%	10%	0%	10%	10%	10%
apotheek	100%	75%	10%	0%	10%	10%	10%
parkeervraag totaal	37,5	36,7	61,3	52,7	42,3	60,2	49,2

Uit tabel 5 blijkt dat de parkeerbehoefte op de verschillende momenten varieert van circa 37 parkeerplaatsen op een werkdagmiddag tot maximaal 62 parkeerplaatsen op een werkdagavond. Hierbij merken wij op dat wij hierbij zijn uitgegaan van (gedeeltelijke) opening van de medische voorzieningen in de avond en weekenden. Indien deze voorzieningen in de avonden en weekenden niet geopend zijn kan het berekende aantal plaatsen met één parkeerplaats worden verlaagd.



4. Ontsluiting plangebied

In de huidige situatie is het plangebied te bereiken vanaf de Ceintuurbaan (zuidelijke rijstrook) en de Zwolseweg. In dit hoofdstuk gaan wij in op de mogelijke ontsluitingsvarianten van/naar het plangebied en de voor- en nadelen die de betreffende varianten hebben. Uitgangspunt hierbij vormt een ontsluiting, waarbij zo min mogelijk ingrepen in de bestaande infrastructuur nodig zijn.

4.1. Eenrichtingslus

Als mogelijke ontsluitingsstructuur kan gebruik worden gemaakt van een eenrichtingslus (opgenomen in figuur 5), waarbij twee varianten zijn te onderscheiden. De eerste optie voorziet in de situatie waarbij bestemmingsverkeer het plangebied via de Ceintuurbaan kan inrijden en via de uitrit op de Zwolseweg aan de westzijde kan uitrijden (rijrichting van noord naar west). Voor de tweede optie geldt dat het plangebied vanaf de Zwolseweg kan worden ingereeden, om vervolgens via de uitrit op de Ceintuurbaan in oostelijke richting het gebied weer te verlaten (rijrichting van west naar noord).



Figuur 5: Ontsluitingsvariant eenrichtingslus

Voor beide opties geldt dat het voordeel van een gescheiden in- en uitgang is dat de aansluitingen op het lokale wegennet minder intensief worden bereden. Zeker op aansluitende wegen met hoge intensiteiten is dat een (veiligheids)voordeel.

Nadeel van deze vormgevingsvariant is de bereikbaarheid voor herkomst- en bestemmingsverkeer.

Indien een eenrichtingslus van noord naar west wordt gerealiseerd, ontstaat vooral hinder voor extern bestemmingsverkeer vanaf oostelijke richting op de Ceintuurbaan. Omdat er in de huidige situatie een middenberm aanwezig is op de Ceintuurbaan, kan extern bestemmingsverkeer het plangebied alleen vanaf westelijke richting inrijden. Een en ander betekent dat verkeer vanuit oostelijke richting op de rotonde moet keren. Bovendien heeft verkeer uit zuidelijke richting (Zwolseweg), hoewel zij de bestemming aan de rechterzijde kunnen zien, geen zichtrelatie met de toegangsweg. Vooral voor bezoekers van de maatschappelijke voorzieningen is een directe zichtrelatie met de toegangsweg belangrijk.

Uitrijdend verkeer kan het terrein via de Zwolseweg in zuidelijke en noordelijke richting verlaten. Echter is het zicht voor uitrijdend verkeer, vooral in zuidelijke richting, beperkt vanwege geparkeerde voertuigen ten zuiden van de aansluiting



langs de Zwolseweg (zie figuur 6). Met name tijdens het linksafslaan kunnen zich veiligheidsproblemen voordoen, omdat hierbij twee verkeersstromen in de gaten moeten worden gehouden. Wel geldt op deze locatie dat door de aanwezigheid van een rotonde op beperkte afstand (circa 35 meter) er geen sprake zal zijn van hoge snelheden van verkeer op de Zwolseweg. Om het zicht vanaf de aansluiting naar de Zwolseweg te verbeteren, bevelen wij aan het parkeervak langs de Zwolseweg direct ten zuiden van de aansluiting op te heffen. Hiermee heeft uitrijdend verkeer beter zicht op de verkeersstroom vanaf zuidelijke richting.



Figuur 6: Situatie uitrijdend verkeer vanaf plangebied

Indien een eenrichtingslus van west naar noord wordt gerealiseerd is de bereikbaarheid voor bestemmingsverkeer eenduidig, omdat er vanaf de Zwolseweg sprake is van een directe zichtrelatie met de toegang naar het terrein. Met name voor bezoekers van de maatschappelijke voorzieningen ontstaat hierdoor een overzichtelijke toegang, waardoor de kans op zoekverkeer afneemt. Voor extern bestemmingsverkeer heeft een eenrichtingslus van west naar noord de voorkeur tegenover een rijrichting van noord naar west.

Het grootste nadeel van deze variant is de bereikbaarheid voor uitrijdend verkeer met een bestemming in westelijke, noordelijke of zuidelijke richting. Naar verwachting zal een groot deel van het herkomstverkeer een oriëntatie in zuidelijke richting hebben. Vanwege de aanwezige middenberm op de Ceintuurbaan kan het plangebied alleen in oostelijke richting worden verlaten. Omdat er in de directe omgeving van de aansluiting geen keermogelijkheden op de Ceintuurbaan aanwezig zijn, betekent dit dat verkeer met een oriëntatie in de andere richtingen in onvoldoende mate wordt gefaciliteerd. Een eenrichtingslus van west naar noord is alleen acceptabel indien uitrijdend verkeer de Ceintuurbaan in beide richtingen kan verlaten. Een en ander betekent dat deze variant alleen realiseerbaar is indien infrastructurele ingrepen op de Ceintuurbaan worden gedaan. Hiermee komt deze variant te vervallen, omdat lokale infrastructurele aanpassingen niet passen binnen de geformuleerde uitgangspunten voor de ontsluiting.

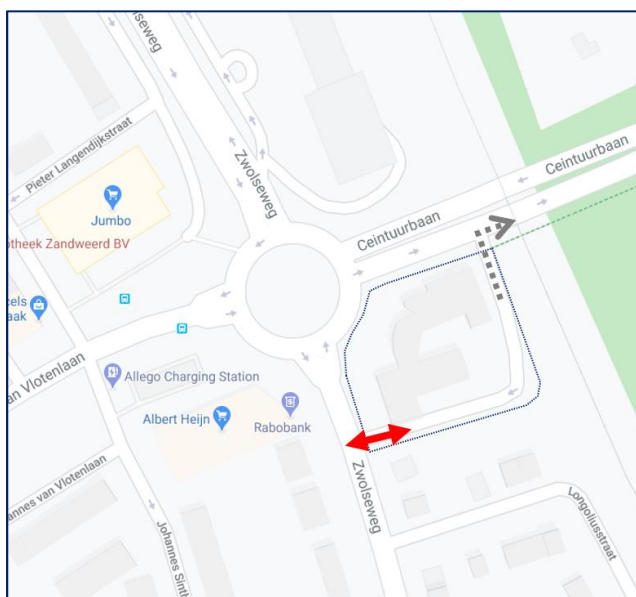
Geconstateerd wordt dat een variant met een eenrichtingslus van noord naar west een acceptabele oplossing is. Nadeel blijft echter de beperkte zichtrelatie met de toegangsweg voor extern bestemmingsverkeer vanaf de Zwolseweg. Daarnaast is deze variant alleen realiseerbaar indien het uitzicht ter plaatse van de aansluiting Zwolseweg wordt verbeterd.



4.2. Hoofdontsluiting op Zwolseweg

Als alternatieve ontsluitingsmogelijkheid kan een hoofdontsluiting op de Zwolseweg (figuur 7) worden gerealiseerd.

Hiermee blijft het genoemde voordeel van een toerit aan de westzijde voor een eenduidige bereikbaarheid van extern bestemmingsverkeer in stand. Met name voor bezoekers van de maatschappelijke voorzieningen ontstaat hierdoor een overzichtelijke ontsluiting, waardoor de kans op zoekverkeer afneemt.



Figuur 7: Hoofdontsluiting op Zwolseweg en tweede aansluiting op Ceintuurbaan

Een ander voordeel van een gecombineerde in- en uitgang op de Zwolseweg is de bereikbaarheid van het omliggende gebied voor herkomstverkeer.

Een aandachtspunt van een gecombineerde in- en uitrit aan de westzijde is de verkeersveiligheidssituatie voor uitrijdend verkeer. Zoals eerder benoemd heeft uitrijdend verkeer slecht zicht in zuidelijke richting door de aanwezigheid van een langspaarkeervak direct ten zuiden van de aansluiting. Om het zicht ter hoogte van de aansluiting te verbeteren wordt ook in deze variant aanbevolen het betreffende parkeervak op te heffen.

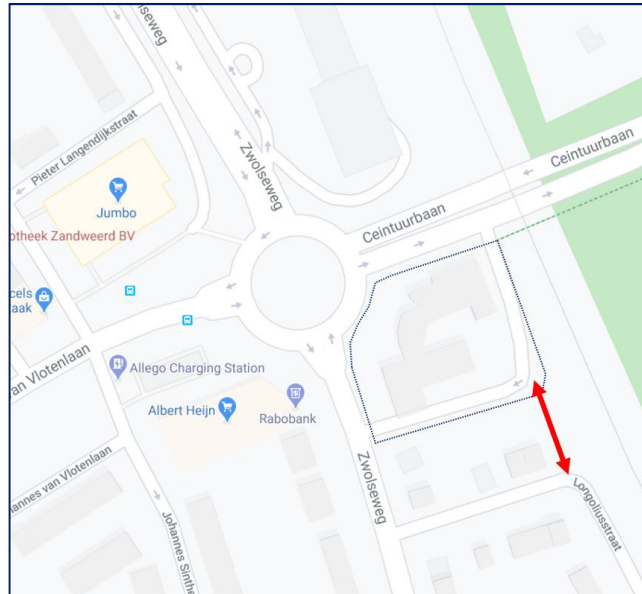
Kanttkening bij deze variant betreft de bereikbaarheid van het noordelijk deel van het plangebied. Hierbij is er sprake van een relatief smalle doodlopende weg. Dit betekent dat verkeer dat op dit wegvak een langspaarkeerplaats gebruikt, deze alleen achteruitrijdend kan verlaten. Dit is een minder gewenste situatie. Overwogen kan worden deze weg door te trekken en aan te sluiten op de Ceintuurbaan, waardoor verkeer het plangebied ook aan deze zijde kan verlaten. Zoals al aangegeven kan dat alleen in oostelijke richting, maar dat is in dit geval van ondergeschikt belang, omdat waarschijnlijk alleen verkeer met die oriëntatie van de genoemde parkeerplaatsen gebruik zal gaan maken. Eventueel zou zelfs kunnen worden overwogen om de ondergeschikte aansluiting op de Ceintuurbaan niet alleen als uitrit te gebruiken, maar ook als inrit. Hiermee kan verkeer met een herkomst vanaf noordelijke of westelijke richting gebruik maken van de tweede onderschikte toegang, waardoor de hoofdingang op de Zwolseweg enigszins wordt ontlast. Er is weliswaar sprake van een smal wegprofiel waar verkeer elkaar niet kan passeren, maar de kans op ontmoetingen op dit deel is nagenoeg nihil.



4.3. Gecombineerde in- en uitrit Longoliusstraat

Als derde variant is een centrale aansluiting op de Longoliusstraat onderzocht (zie figuur 8).

Voordeel van deze variant is dat het aan de ontwikkeling gerelateerde verkeer niet direct op de Zwolseweg en Ceintuurbaan wordt ontsloten. Daarnaast heeft deze variant ook een positief effect op de afwikkelingscapaciteit van de rotonde, omdat bepaalde verkeersstromen niet (direct) via de rotonde worden afgewikkeld. Vooral de verkeersstroom vanaf/in zuidelijke richting naar/vanaf het plangebied kan direct via de Longoliusstraat naar het plangebied rijden. Hiermee neemt de toeleidende verkeersstroom via de zuidelijke tak naar de rotonde iets af.



Figuur 8: Ontsluitingsvariant 3- gecombineerde in- en uitrit aan zuidzijde

Echter heeft deze variant ook een aantal nadelen. Ten eerste bevindt zich de toegang van/naar het plangebied in een woonwijk. Hierdoor is er geen zichtrelatie vanaf de hoofdwegen naar de toegang. Vooral voor bezoekers van bewoners en bezoekers van de maatschappelijke voorzieningen speelt een goede toegankelijkheid een belangrijke rol. Hierdoor wordt de kans op zoekverkeer beperkt.

Ten slotte merken wij nog op dat deze variant niet zonder het verwerven van gronden van derden kan worden gerealiseerd. Hiermee komt deze variant te vervallen, omdat (grote) infrastructurele aanpassingen niet passen binnen de geformuleerde uitgangspunten voor de ontsluiting.



5. Conclusie en aanbevelingen

Als gevolg van de herontwikkeling van het voormalige kantoorcomplex Carinova tot appartementencomplex met een apotheek en huisartsenpraktijk op de begane grond zal de druk op de omliggende wegen toenemen. Op basis van kengetallen van het CROW (publicatie 381) leidt de woningbouwontwikkeling op een gemiddelde weekdag tot maximaal circa 450 ritten per etmaal. Ten opzichte van de oorspronkelijke verkeersbelasting als gevolg van de kantooractiviteiten betreft het slechts een geringe toename in aantal verkeersbewegingen (circa 200 voertuigbewegingen per etmaal extra).

Naar verwachting ligt het maatgevende moment van de herontwikkeling in de ochtend- of avondspits, waarbij vooral bewonersvoertuigen van de appartementen van/naar het plangebied komen. De aan de maatschappelijke voorzieningen gerelateerde verkeersbewegingen zullen zich overwegend buiten de spitsuren afwickelen. Op basis van deze uitgangspunten is bepaald dat er in de spitsuren circa 40 voertuigbewegingen worden gegenereerd, ongeveer gelijkmatig verdeeld over de aankomsten en vertrekken. Hoewel we geen zicht hebben op het huidige gebruik van de Ceintuurbaan en Zwolseweg mag worden aangenomen dat de verwachte extra hoeveelheid verkeer niet zal leiden tot (extra) afwikkelingsproblemen. Er is immers slechts sprake van één aankomend en één vertrekkend voertuig per drie minuten. Verkeer dat zich ook nog eens verdeelt over de verschillende richtingen. Hiermee is de verdunning van het aan de ontwikkeling gerelateerde verkeer op deze wegen dermate groot, dat de invloed hiervan te verwaarlozen is.

Voor de berekening van de parkeerbehoefte is gebruik gemaakt van de Nota Parkeernormen Deventer 2013. Hieruit blijkt dat voor de woningen in totaal maximaal 53 parkeerplaatsen voor bewoners en 16 parkeerplaatsen voor bezoekers nodig zijn, uitgaande van een maximale aanwezigheid van bewoners en bezoekers op hetzelfde moment. Wel merken wij hierbij op dat de daadwerkelijke parkeervraag van de bewoners naar verwachting wat lager zal liggen. Op basis van een gehouden enquête onder potentiële bewoners blijkt namelijk dat niet alle bewoners behoefte hebben aan een eigen parkeerplaats. Daarnaast wijst de enquête uit dat ook deelauto's mogelijk een optie zijn voor bewoners, als gevolg waarvan de reguliere parkeerbehoefte mogelijk wat lager zal zijn.

Voor de huisartsenpraktijk en apotheek zijn in totaal maximaal 10 parkeerplaatsen nodig. Hiermee zou de totale parkeervraag komen op 79 parkeerplaatsen. Echter hierbij is er geen rekening gehouden met de mogelijkheden tot dubbelgebruik. Rekening houdend met optimaal dubbelgebruik tussen de woningen en maatschappelijke voorzieningen zijn op het maatgevende moment op de werkdagavond 61 parkeerplaatsen nodig.

Het plangebied voorziet in de realisatie van 57 parkeerplaatsen waarmee dus in theorie net niet kan worden voorzien in de parkeerbehoefte van 61 parkeerplaatsen. Zoals al eerder aangegeven ligt de parkeervraag in de praktijk waarschijnlijk iets lager dan berekend. Echter om tegemoet te komen aan de realisatie van voldoende parkeerplaatsen zullen deelauto's worden ingezet. Er worden twee deelauto's ingezet, vooral gericht op de bewoners van de huurappartementen in het middensegment. Met de inzet van twee deelauto's worden 6 parkeerplaatsen 'bespaard'. Echter dit geldt alleen als 100% van de doelgroep aanwezig is en dat is op een werkdagavond (als de parkeervraag in totaliteit het grootste is) niet het geval, waardoor de reductie op dat moment geen 6 maar 5 parkeerplaatsen bedraagt. Desondanks wordt hiermee, met de realisatie van 57 parkeerplaatsen, voldaan aan de parkeervraag.



Om het plangebied te ontsluiten op het onderliggende wegennet zijn diverse ontsluitingsalternatieven onderzocht. Alles overziend gaat de voorkeur uit naar een hoofdontsluiting via de Zwolseweg in combinatie met een tweede (ondergeschikte) ontsluiting via de Ceintuurbaan. Om het zicht ter hoogte van de hoofdontsluiting op de Zwolseweg voor uitrijdend verkeer in zuidelijke richting te verbeteren verdient het aanbeveling het parkeervak langs de Zwolseweg ten zuiden van de aansluiting op te heffen.