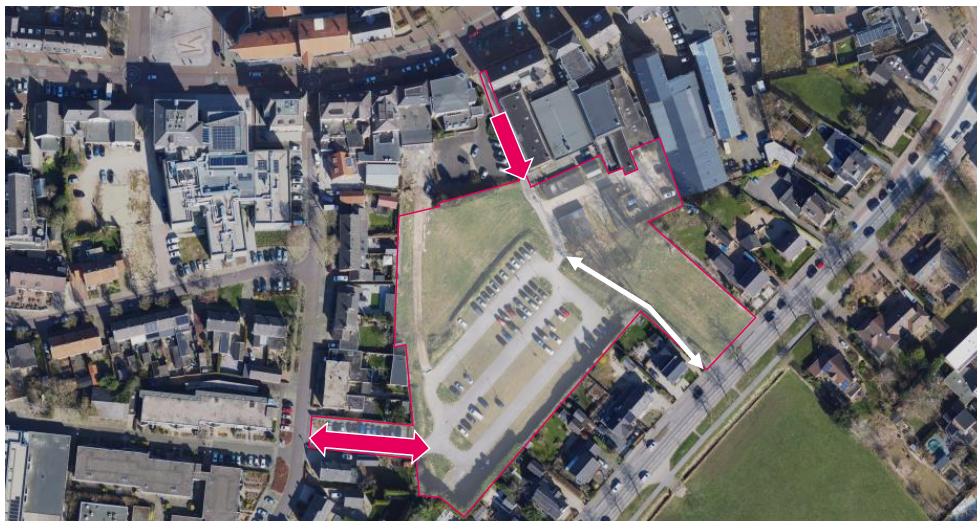


Opdrachtgever	Gemeente Overbetuwe
Datum	5 mei 2023
Auteur	Joost Verhoeven
Kenmerk	012892.N2.03
Kenmerk opdrachtgever	2022-039212
Status	Definitief
Pagina	1/10

Verkeersonderzoek Land van Tap

1. Inleiding

Het Land van Tap is een open terrein in het centrum van Elst dat op dit moment vooral als parkeerterrein wordt gebruikt, er zijn 163 openbare parkeerplaatsen aanwezig binnen het onderzoeksgebied. In 2021 is de ontwikkelvisie voor het Land van Tap vastgesteld, nu wordt het vervolgtraject opgestart om te komen tot een nadere kaderstelling.



Figuur 1: het onderzoeksgebied en de ontsluiting

In deze notitie gaan we in op de volgende onderzoeksvragen:

- Is bij de aansluiting op de Rijksweg-Zuid één- of tweerichtingsverkeer wenselijk, zijn aanpassingen aan de Rijksweg-Zuid noodzakelijk en wat zijn de kosten daarvoor.

- Is er een risico op sluipverkeer door het plangebied: tussen Rijksweg-Zuid en de Wagenmakersstraat en welke maatregelen zijn eventueel nodig.
- Analyse en beoordeling van de verkeersafwikkeling door de Wagenmakersstraat en bij de entree vanuit de Dorpsstraat.
- In beeld brengen van de gevolgen van afsluiting van de entree vanaf de Dorpsstraat voor de bevoorrading

Voor de berekening van de verkeersgeneratie en het parkeren gaan we uit van het maximale programma:

- Bebouwing in vier lagen
- 26 koopappartementen van gemiddeld 100 m² gbo (woonoppervlak)
- 12 sociale huur appartementen 60 m² gbo
- 2 centrumversterkende voorzieningen die niet concurreren (bijvoorbeeld maatschappelijke voorzieningen of kleinschalige horeca) van in totaal 150 m²
- 180 openbare parkeerplaatsen

2. Parkeren

Bij het bepalen van de parkeerbehoefte van het plan gaan we uit van de Nota parkeernormen gemeente Overbetuwe 2016.

Programma	omvang	kencijfer	eenheid	parkeervraag
appartementen koop	12	1,5	woning	18,0
betaalbare huur of koop	12	1,2	woning	14,4
appartementen sociaal	12	1,2	woning	14,4
bezoek woning	38	0,3	woning	11,4
Maatschappelijk	75	4	100 m ² bvo	3,0
Horeca	75	7	100 m ² bvo	5,3
Totaal				66,5

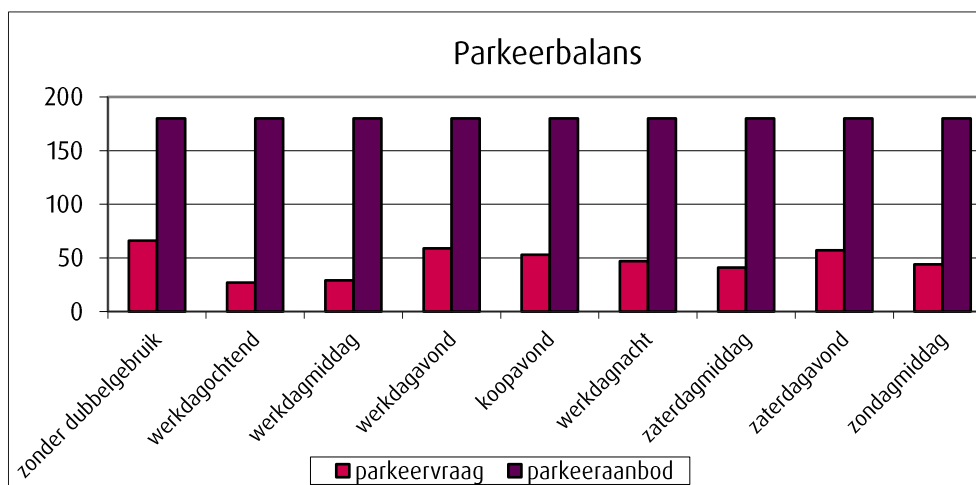
Tabel 1: Parkeerbehoefte op basis van de parkeernormen

Op basis van de parkeernormen kan de parkeerbehoefte worden vastgesteld, waarbij de Nota Parkeernormen uitgaat van afronding van de totalen naar boven. Op basis van de normen zijn 67 parkeerplaatsen nodig (Tabel 1). De Nota Parkeernormen biedt de mogelijkheid om met dubbelgebruik van parkeerplaatsen rekening te houden: parkeerplaatsen die vrijvalen omdat de gebruikers op dat moment weg zijn, kunnen worden ingezet voor een ander parkeermotief. Daarvoor geeft de Nota Parkeernormen van aanwezigheidspercentages per moment van de dag en de week.

programma	zonder dubbelgebruik	werkdag					zaterdag		zondag-middag
		ochtend	middag	avond	koop-avond	nacht	middag	avond	
appartementen koop	18	18	9	9	16	14	18	11	14
betaalbare huur of koop	14	7	7	13	12	14	9	12	10
appartementen sociaal	14	7	7	13	12	14	9	12	10
bezoek woning	11	1	2	9	8	0	6	11	8
maatschappelijk	3	0	1	3	3	0	2	3	1
horeca	5	2	2	5	4	0	4	5	2
parkeervraag	66	27	29	59	53	47	41	57	44

Tabel 2: Parkeerbehoefte, rekening houdend met de aanwezigheidspercentages op verschillende momenten van de dag en de week

Als we er rekening mee houden dat een deel van de bewoners overdag met de auto weg is en dat bezoekers op die plaatsen kunnen parkeren, dan zijn niet 66 parkeerplaatsen nodig, maar 59 (Tabel 2).



Figuur 2: parkeerbalans uitgaande van een parkeeraanbod van 180 parkeerplaatsen

Op basis van een maximale parkeerbehoefte van 59 parkeerplaatsen binnen het plangebied zijn er op zaterdag overdag circa 140 parkeerplaatsen beschikbaar voor centrumbezoekers of werknemers. In de huidige situatie is de parkeerdruk op donderdagochtend, tijdens de

markt, het grootst¹. Daarom is voor het functioneren van het centrum in dit geval de werkdagochtend maatgevend. Op de werkdagochtend zijn er 150 parkeerplaatsen beschikbaar voor centrumbezoekers of werknemers.

3. Verkeersgeneratie

3.1 Bestaande situatie

Voor de verkeersgeneratie van de woningen en centrumvoorzieningen gaan we uit van de kencijfers voor parkeren en verkeersgeneratie van het CROW. Het CROW hanteert een bandbreedte. Voor de parkeernormen gaat de gemeente Overbetuwe uit van de maximale waarde binnen de bandbreedte, voor de verkeersgeneratie gaan we daarom ook uit van de maximale waarden.

In de huidige situatie wordt de verkeersgeneratie van het Land van Tap volledig bepaald door het gebruik van de parkeerplaatsen. Als we ervan uitgaan dat het gebruik daarvan volledig is gerelateerd aan het centrum, kunnen we uitgaan van het generieke kencijfer voor centrumvoorzieningen. Op basis daarvan bedienen 163 parkeerplaatsen 3.975 m² centrumvoorzieningen. Het kental voor de verkeersgeneratie is 37,3 ritten per 100 m² bvo. De via deze weg berekende ritgeneratie is 1.487 voertuigen per weekdag etmaal, 1.650 per gemiddelde werkdag.

3.2 Programma

Van de 150 m² voorzieningen is de invulling nog niet bekend. Het CROW heeft voor een maatschappelijke functie of kleine horeca geen kencijfers voor de verkeersgeneratie. Daarom gebruiken we hier het generieke kencijfer voor centrumvoorzieningen, net als voor de bestaande situatie.

Functie	omvang	kencijfer	eenheid	verkeersgeneratie	
				weekdag	werkdag
koop, etage, midden	12	6,2	woning	74,4	83
betaalbare huur of koop	12	4,5	Woning	54	60

¹ Op het drukste moment tijdens de markt zijn in 2018 op het Land van Tap inclusief de parkeerplaatsen bij de Wagenmakerstraat 152 auto's geteld. Het totaal aantal parkeerplaatsen op het Land van Tap inclusief de parkeerplaatsen bij de Wagenmakersstraat was 163 parkeerplaatsen. Bron: Centrum Elst – Land van Tap, onderzoek verkeer en parkeren. 001698.R1.01, Goudappel, 22 oktober 2018.

Functie	omvang	kencijfer	eenheid	verkeersgeneratie	
				weekdag	werkdag
huur, etage, midden/goedkoop	12	4,5	Woning	54	60
bezoek woning	36	0	Woning	0	0
binnenstad of centrum 20.000-30.000 inwoners	150	37,4	100 m ² bvo	56	62
Totaal				238,4	265

Tabel 3: berekening verkeersgeneratie van het programma (etmaal)

Voor de invulling van het Land van Tap voorzien we een verkeersgeneratie van circa 270 voertuigen per gemiddelde weekdag, 300 per gemiddelde werkdag. Uitgaande van een spitspercentage van 10% betekent dit op werkdagen een toename van ongeveer 30 auto's per spitsuur.

3.3 Programma + openbaar parkeren

De 180 parkeerplaatsen op het Land van Tap, kunnen die ook gebruikt worden door bezoekers en werknemers van andere functies in het centrum. Op basis van het volledig benutten van de parkeerplaatsen op zaterdagmiddag gaat dat om 140 geparkeerde auto's, een parkeervraag die samenhangt met 3.425 m² bvo centrumvoorzieningen.

Functie	omvang	kencijfer	eenheid	verkeersgeneratie	
				Weekdag	werkdag
koop, etage, midden	12	4,5	Woning	54	60
huur, etage, midden/goedkoop	12	4,5	Woning	54	60
huur, etage, midden/goedkoop	12	4,5	woning	54	54
bezoek woning	38	0	woning	0	0
binnenstad of centrum 20.000-30.000 inwoners	150	37,4	100 m ² bvo	56	62
binnenstad of centrum 20.000-30.000 inwoners	3.425	37,4	100 m ² bvo	1.281	1.422
Totaal				1.499	1.658

Tabel 4: berekening verkeersgeneratie plan + openbaar parkeren

Voor het plan inclusief de openbare parkeerplaatsen voorzien we een verkeersgeneratie van 1.500 voertuigen op een gemiddelde weekdag, 1.660 op een gemiddelde werkdag. Daarmee is de verkeersgeneratie 1% hoger dan de huidige situatie, in de praktijk hetzelfde niveau.

3.4 Conclusie

Per saldo levert het plan inclusief het openbaar parkeren een vergelijkbare verkeersgeneratie op als het bestaande parkeerterrein. Er hoeft dus geen rekening te worden gehouden met extra verkeer op de drukke momenten. De verdeling van het verkeer over de dag kan wel anders zijn. Het aan de woningen gerelateerde verkeer kent de piek in de ochtend- en avondspits, geparkeerde auto's blijven lang staan. Voor de centrumfuncties is de drukte meer verspreid over de dag met veelvuldig wisselingen van auto's op de parkeerplaatsen, met de piek op de marktday donderdag en de zaterdagmiddag.

4. Ontsluiting

4.1 Huidige situatie

In de huidige situatie zijn de 163 parkeerplaatsen op het Land van Tap vanaf de Dorpsstraat en vanaf de Wagenmakersstraat bereikbaar. Het straatje vanaf de Dorpsstraat verzorgt ook de toegang van de parkeerplaatsen achter de voormalige Rabobank en bijvoorbeeld ook Theater de Kik. Verder is er nog een wandelpad vanaf Rijksweg-Zuid dat aansluit op het straatje vanaf de Dorpsstraat. In de huidige situatie rijden de meeste bezoekers via de Wagenmakersstraat, de toegang via de Dorpsstraat wordt minder gebruikt, onder meer door het eenrichtingsverkeer op de Dorpsstraat en het verbindingsstraatje.

4.2 Toekomstige situatie

Voor de toekomst worden voor het autoverkeer twee ontsluitingen voorzien, de bestaande ontsluiting vanaf de Wagenmakersstraat en een rechtstreekse ontsluiting vanaf Rijksweg-Zuid. De aansluiting vanaf de Dorpsstraat wordt bestemd voor voetgangers en fietsers. De parkeerplaatsen achter de voormalige Rabobank blijven vanaf de Dorpsstraat bereikbaar. Theater de Kik is bereikbaar vanaf het plangebied. In hoofdstuk 3 hebben we gezien dat de hoeveelheid autoverkeer naar het Land van Tap ongeveer gelijk blijft, de exacte verdeling van het verkeer over beide toegangen kunnen we niet voorspellen.

Na de afsluiting van de toegang aan de Dorpsstraat zal dit verkeer waarschijnlijk via Rijksweg-Zuid rijden. Voor het verkeer dat in de huidige situatie vanaf de Rijksweg via de Randweg naar het Land van Tap rijdt, wordt de nieuwe toegang aan de Rijksweg aantrekkelijk. Daarmee verwachten we dat de toegang via de Wagenmakersstraat in de toekomst minder vaak gebruikt zal worden. Voor de bewoners zal de Rijksweg-Zuid in veel gevallen de snelste route zijn.



Figuur 3: het voorkeursmodel uit de concept-ontwikkelvisie

4.3 Voetgangers en fietsers

In de huidige situatie biedt het Land van Tap een korte looproute tussen het centrum en Rijksweg-Zuid. Dat blijft ook in de toekomst zo. Voor fietsers is het Land van Tap in de huidige situatie niet interessant als route. Dat verandert niet met het plan, maar we houden er wel rekening mee dat de bewoners fietsen.

4.4 Geen risico op sluipverkeer

We zien in de opzet van het Land van Tap geen aantrekkelijke korte (sluip)route ontstaan voor bezoekers van de winkels of voorzieningen in het centrum. Voor wie bijvoorbeeld achter het gemeentehuis wil parkeren is de route via de Dorpsstraat of via de Randweg en Wagenmakersstraat in de toekomst nog steeds de snelste weg. Ook voor parkeerders op het Europaplein is een route over het Land van Tap geen snelle korte route ten opzichte van de bestaande routes. Bij de verdere uitwerking van de plannen voor het Land van Tap is het zaak om te voorkomen dat er een korte rechte verbinding tussen beide toegangen ontstaat.

4.5 Bevoorrading

Voor de bevoorrading van de bestaande winkels en voorzieningen aan de Dorpsstraat verandert er niets, de toegang tot het Land van Tap wordt niet voor bevoorrading gebruikt. De panden achter de Dorpsstraat worden in het plan bereikbaar via het Land van Tap. Dat geldt bijvoorbeeld voor Theater de Kik en de fietswinkel.

4.6 Eenrichting- of tweerichtingsverkeer vanaf Rijksweg-Zuid

Het is denkbaar om de toegang aan Rijksweg-Zuid alleen als ingang voor autoverkeer toe te staan, net als de huidige toegang vanaf de Dorpsstraat. In dat geval moet al het verkeer het terrein verlaten via de Wagenmakersstraat. We zien daar geen aanleiding toe, er is bij de Rijksweg-Zuid ruimte om een toegang in twee richtingen te realiseren. Bijkomend voordeel is dat er minder verkeer via de Wagenmakersstraat zal rijden.

Aangezien het totale verkeer naar het plangebied ten opzichte van de huidige situatie niet toeneemt, verwachten we geen (nieuwe) problemen op de Dorpsstraat of de Wagenmakersstraat. De nieuwe toegang vanaf Rijksweg-Zuid zal leiden tot minder verkeer op de bestaande toegang(en).

4.7 Verkeersafwikkeling aansluiting Rijksweg-Zuid

We hebben met de verkeersafwikkeling van de aansluiting van het Land van Tap op Rijksweg-Zuid doorgerekend met de Kruispuntwijzer, een door Goudappel/DAT ontwikkelde analyse tool om de verkeersafwikkeling op kruispunten door te rekenen. We zijn voor Rijksweg-Zuid uitgegaan van de verkeersintensiteiten uit het verkeersmodel, voor het Land van Tap zijn we er in de berekening vanuit gegaan dat al het verkeer hier in- en uitrijdt (voor de

verkeersafwikkeling het worst-case scenario). De fietsintensiteiten hebben we ingeschat op basis van het Fietsbeeld Nederland.

De conclusie is dat een voorrangaansluiting (vergelijkbaar met de aansluiting van de Randweg) voldoende capaciteit biedt om het verkeer met beperkte wachttijden af te wikkelen. Voor de afwikkeling van het autoverkeer zijn geen bijzondere voorzieningen nodig. Het is bijvoorbeeld in verband met de wachttijden of doorstroming niet nodig om een linksafvak op Rijksweg-Zuid te realiseren.

4.8 Verkeersveiligheid

De Randweg is met een uitritconstructie aangesloten op Rijksweg-Zuid. Een vergelijkbare oplossing is ook bij de aansluiting van het Land van Tap goed mogelijk. Door de uitritconstructie moet het verkeer van en naar het Land van Tap voorrang geven aan voetgangers en fietsers op de Rijksweg-Zuid. De uitritconstructie zorgt er bovendien voor dat het autoverkeer langzaam rijdt.



Figuur 4: ontwerp voor de aansluiting van Land van Tap op Rijksweg-zuid

Met een middeneiland van ten minste 2,5 meter breed in de Rijksweg-Zuid wordt benadrukt dat er hier een uitrit aanwezig is. Bovendien zorgt het middeneiland ervoor dat voetgangers en fietsers veilig in twee fasen kunnen oversteken.

Een groter kruispunt of bijvoorbeeld een rotonde is vanuit de verkeersafwikkeling niet nodig en daarmee uit oogpunt van de verkeersveiligheid ook ongewenst.

