

Notitie / Memo

HaskoningDHV Nederland B.V.
Transport & Planning

Aan: BPD
Van: Jeroen van Ginkel
Datum: 8 december 2022
Kopie:
Ons kenmerk: BH8615TPNT2106081157
Classificatie: Projectgerelateerd
Goedgekeurd door: Jitze Terpstra

Onderwerp: Verkeerskundig onderzoek terrein Douma Raalte

1 Inleiding

BPD is voornemens een bestaande industriële locatie in Raalte, de Douma locatie, gelegen aan de Kanaalstraat-OZ te transformeren tot een woonwijk. Het plan (variant 2) bestaat uit de realisatie van 86 woningen, bestaande uit grondgebonden woningen en appartementen en zowel dure koopwoningen als sociale huur woningen. Twee van de te ontwikkelen woningen betreft een particuliere ontwikkeling. 84 woningen worden ontwikkeld door BPD.

De locatie ligt ingeklemd tussen het kanaal, een spoorlijn, overige industrie en een woonwijk.



Figuur 1 Ligging Douma-terrein

Deze notitie beschrijft het verkeerskundig onderzoek naar de transformatie van het Douma locatie in Raalte. De volgende onderwerpen komen achtereenvolgens aan bod:

- Parkeerbalans
- Verkeersintensiteiten

2 Parkeerbalans

2.1 Parkeerbehoefte

De transformatie van het terrein Douma in Raalte betreft een ontwikkeling van 86 woningen, waarvan 21 sociale huurwoningen. In het vigerende parkeerbeleid van de gemeente Raalte (vastgesteld d.d. 5 november 2015) zijn de volgende parkeernormen opgenomen, waarbij de locatie Douma is aangeduid als 'Raalte – Rest bebouwde kom'.

2.1.1 Douma

De parkeerbehoefte voor de ontwikkeling van 84 woningen op het Douma terrein bedraagt 154 parkeerplaatsen, waarvan minimaal 26 openbaar toegankelijk dienen te zijn voor bezoekers.

Omschrijving Woningbouwprogramma BDP	Woningsoort	Omschrijving parkeernormen Raalte 2015	Aantal	Parkeer- norm	Parkeer- behoefte
Rijwoning sociale huur	tussen	Huur, sociale huur	7	1,6	11,2
	hoek	Huur, sociale huur	4	1,6	6,4
Rijwoning sociale huur	tussen	Huur, sociale huur	6	1,6	9,6
	hoek	Huur, sociale huur	4	1,6	6,4
Appartementen betaalbare koop		Koop, etage, goedkoop	18	1,6	28,8
Appartementen middeldure koop		Koop, etage, midden	8	1,9	15,2
Appartementen dure koop		Koop, etage, midden	4	1,9	7,6
Rijwoning middeldure koop	tussen	Koop, tussen/hoek	6	2,0	12,0
	hoek	Koop, tussen/hoek	4	2,0	8,0
Seniorenwoning dure koop	tussen	Koop, tussen/hoek	5	2,0	10,0
	hoek	Koop, tussen/hoek	1	2,0	2,0
	hoek	Koop, tussen/hoek	5	2,0	10,0
Grote tweekapper dure koop		Koop, twee-onder-een-kap	12	2,2	26,4
Totale parkeerbehoefte			84		153,6

2.1.2 Particuliere ontwikkeling (Veltmaat)

De parkeerbehoefte voor de ontwikkeling van 2 woningen op het particuliere terrein bedraagt 4 parkeerplaatsen.

Omschrijving Woningbouwprogramma BDP	Woningsoort	Omschrijving parkeernormen Raalte 2015	Aantal	Parkeer- norm	Parkeer- behoefte
Seniorenwoning dure koop	Hoek	Koop, tussen/hoek2	2	2,0	4,0
Totale parkeerbehoefte			2		4,0

2.2 Dubbelgebruik parkeren

De gemeente Raalte hanteert geen aanwezigheidspercentages voor openbare parkeerplaatsen in woonwijken.

2.3 Parkeercapaciteit op particulier terrein

Bij de toepassing van parkeercapaciteit op particulier terrein gelden afwijkende berekeningsaantallen omdat in de praktijk blijkt dat garages en opritten niet altijd voor parkeren wordt gebruikt, maar ook voor bergruimte of fietsenschuur.

De volgende berekeningsaantallen zijn van toepassing conform het vigerende parkeerbeleid van de gemeente Raalte.

Parkeervoorziening	Theoretisch aantal	Berekenings aantal	Opmerkingen
Enkele oprit zonder garage	1	0,8	Oprit min. 5,0 meter diep
Lange oprit zonder garage of carport	2	1,0	Oprit min. 10,0 meter diep
Dubbele oprit zonder garage	2	1,7	Oprit min. 4,5 meter breed
Garage bij woning zonder oprit	1	0,4	
Garagebox, niet bij woning	1	0,5	
Garage met enkele oprit	2	1,0	Oprit min. 5,0 meter diep
Garage met lange oprit	3	1,3	Oprit min. 10,0 meter diep
Garage met dubbele oprit	3	1,8	Oprit min. 4,5 meter breed

2.4 Parkeeraanbod

Het plan voorziet op het Douma terrein in de realisatie van 114 parkeerplaatsen in openbaar gebied en 57 parkeerplaatsen op particulier terrein. Zoals beschreven gelden lagere berekeningsaantallen voor parkeerplaatsen op particulier terrein. Effectief bedraagt het parkeeraanbod hierdoor 40,4 op particulier terrein. Het gehele parkeeraanbod op het Douma terrein komt daarbij uit op 154,4. Hiermee voldoet het parkeeraanbod aan de parkeervraag.

Omschrijving Woningbouwprogramma BDP	Woningsoort	Type parkeervoorziening	Aantal	Theoretisch P-capaciteit	Berekenings aantal	Totaal
Appartementen betaalbare koop		Parkeerplaats in kelder	16	16	1,0	16,0
Seniorenwoning dure koop	hoek	Enkele oprit zonder garage	1	1	0,8	0,8
	hoek	Lange oprit zonder garage	2	4	1,0	2,0
Grote tweekapper dure koop		Garage met dubbele oprit	12	36	1,8	21,6
						40,4

Op het particulier terrein van Veltmaat voorziet het plan in de realisatie van 6 parkeerplaatsen op particulier terrein. Effectief bedraagt het parkeeraanbod 3,6 parkeerplaats op particulier terrein. Ten opzichte van de parkeervraag is er een tekort van 0,4 parkeerplaats. Vanwege de geïsoleerde ligging van deze woningen kan de resterende parkeervraag probleemloos worden opgevangen op de ontsluitingsweg van deze woningen.

Omschrijving Woningbouwprogramma BDP	Woningsoort	Type parkeervoorziening	Aantal	Theoretisch P-capaciteit	Berekenings aantal	Totaal
Seniorenwoning dure koop	hoek	Garage met dubbele oprit	2	6	1,8	3,6
						3,6

3 Verkeersintensiteiten

3.1 Verkeersgeneratie

Op basis van het woningbouwprogramma en CROW-publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren - Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' is het mogelijk een indicatie van de verkeersgeneratie van de 86 woningen te verkrijgen. Hierbij wordt het zelfde uitgangspunt gehanteerd als voor de parkeernormen, namelijk Raalte, rest bebouwde kom, weinig stedelijk, gemiddeld kengetal.

Omschrijving Woningbouwprogramma BDP	Omschrijving parkeernormen Raalte 2015	Aantal	Kengetal Verkeersgeneratie	Verkeersgeneratie totaal
Rijwoning sociale huur (tussen en hoek woningen)	Huur, sociale huur	21	5,6	117,6
Rijwoning middelduur koop (tussen en hoek woningen)	Koop, tussen/hoek	10	7,4	74
Seniorenwoning (tussen en hoekwoningen)	Koop, tussen/hoek	11	7,4	81,4
Twee-onder-één-kapwoningen	Koop, twee-onder-een-kap	14	7,8	109,2
Appartementen goedkope koop	Koop, etage, goedkoop	18	5,6	100,8
Appartementen middelduur	Koop, etage, midden	8	6	48
Appartementen duur	Koop, etage, duur	4	7,4	29,6
Verkeersgeneratie (weekdag)				560,6
Verkeersgeneratie (werkdag)				622

De totale verkeersgeneratie voor de ontwikkeling van 86 woningen bedraagt 622 ritten, waarvan de helft van de ritten vertrekkend en de andere helft van de ritten aankomend.

3.2 Verdeling over ontsluitingsroutes

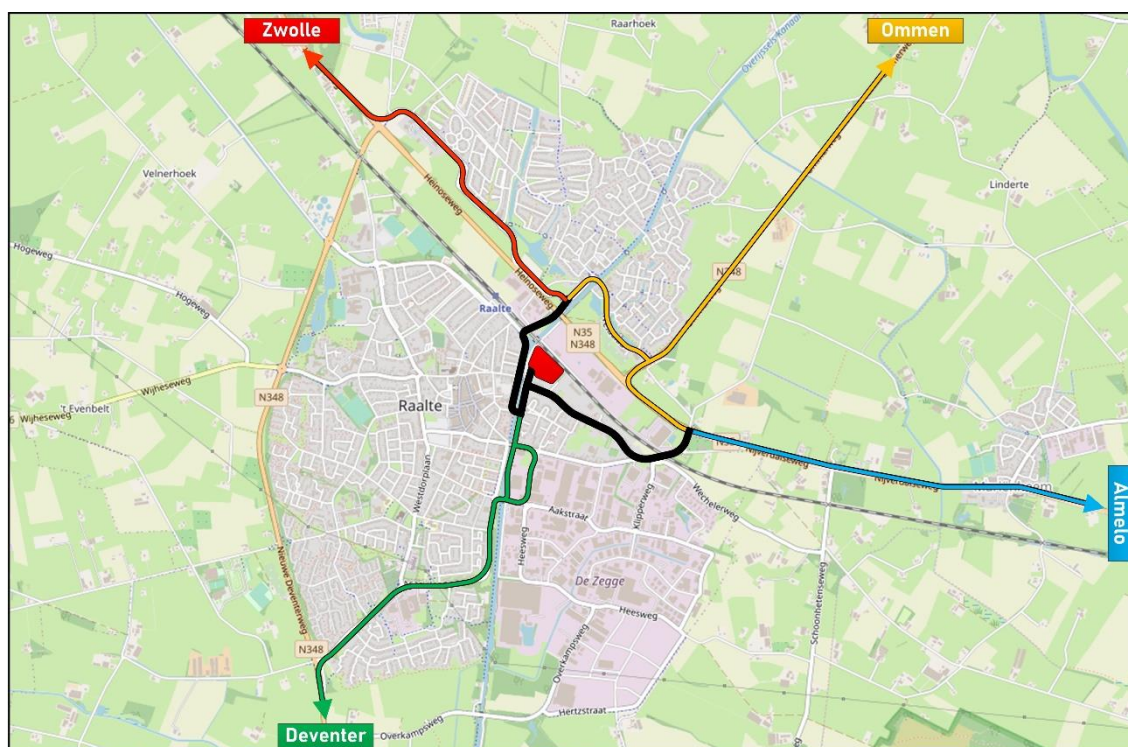
Goudappel Coffeng heeft in 2019 in opdracht van de gemeente Raalte onderzoek gedaan naar de verkeerskundige effecten van de herontwikkeling van het MBI- en Douma-terrein (Verkeerskundig Onderzoek herontwikkeling MBI- en Doumaterrein d.d. 12 juli 2019). In dit onderzoek is een inschatting gemaakt van de verkeersgeneratie en is met behulp van het verkeersmodel Raalte 2013 vervolgens een inschatting gemaakt van de verdeling van het bestemmingsverkeer over de verschillende routes. Tevens zijn nieuwe verkeerstellingen uitgevoerd om te toetsen of de huidige intensiteiten zoals gepresenteerd in de studie van Goudappel Coffeng nog representatief zijn.

Figuur 2 laat de ontsluitingsroutes zien vanaf het Douma-terrein richting de verschillende regionale bestemmingen. Daarnaast zal een deel van het verkeer vanaf het Douma-terrein een bestemming binnen Raalte hebben.

Met de herinrichting van de Almelosestraat en een snelheidsverlaging naar 30 kilometer per uur, is het aannemelijk dat autoverkeer richting Almelo via de Enkstraat (eveneens 30 km/u) in oostelijke richting rijdt, aangezien deze route circa 300 meter korter is. Om deze reden is de Almelosestraat niet opgenomen als ontsluitingsroute in figuur 2. De Enkstraat is echter niet toegankelijk voor doorgaand vrachtverkeer. Vrachtverkeer mag 150 meter aan beide kanten de straat inrijden.

Voor verkeer richting Zwolle en Ommen geldt dat qua reistijd en afstand de snelste weg via de Mettingenlaan en Ganzeboomlaan loopt. Het reistijdverschil met de route via de Enkstraat is echter beperkt (± 2 minuten langzamer) waardoor de verwachting is dat een deel van het verkeer in deze richtingen ook via de Enkstraat zal rijden.

Voor verkeer in de richting van Deventer is de snelste weg via de Kanaalwijk Oostzijde/Acaciaaan/Westdorplaan.

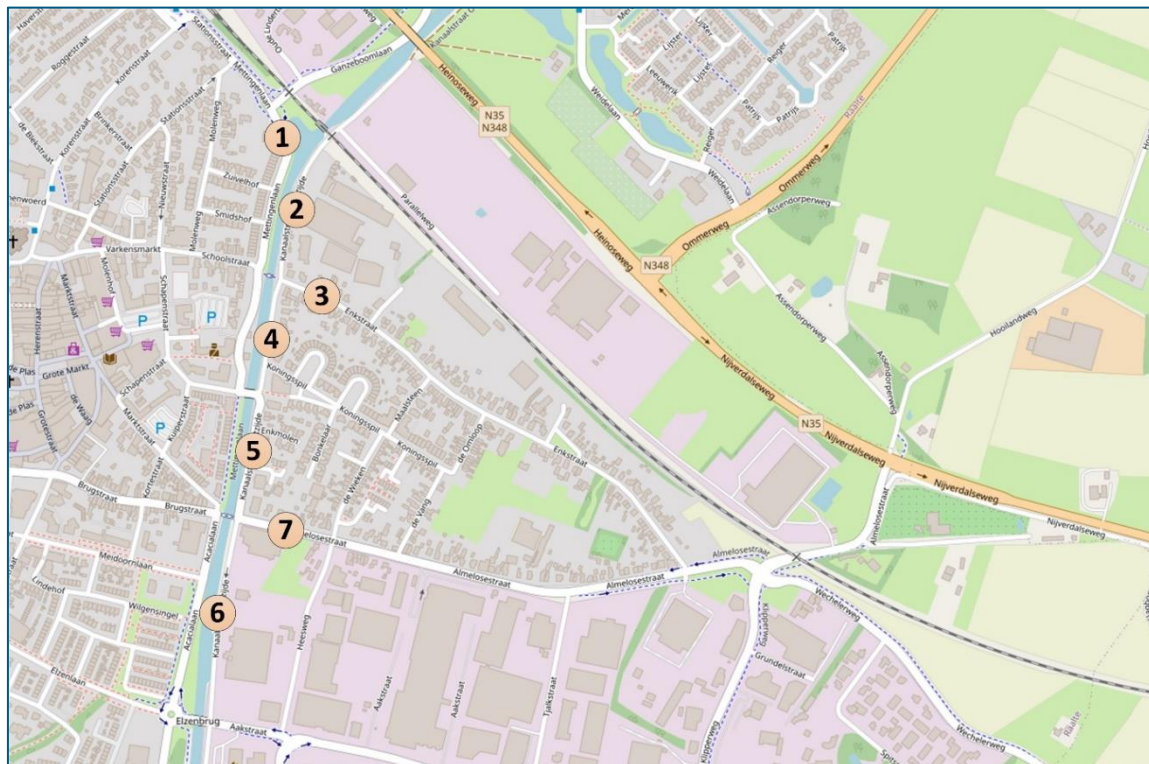


Figuur 2 Ontsluitingsroutes vanaf Douma-terrein naar regionale bestemmingen

In de studie van Goudappel Coffeng is voor het Douma-terrein een verkeersgeneratie van 531 verkeersbewegingen per werkdag aangehouden en voor het MBI-terrein 563 verkeersbewegingen per werkdag. Op basis van het huidige woningbouwprogramma zijn 91 extra verkeersbewegingen te verwachten vanuit het Douma-terrein, namelijk 622 verkeersbewegingen. Deze verkeersbewegingen zijn toegevoegd aan de verkeersprognose van Goudappel Coffeng. Dit resulteert in de volgende verkeersintensiteiten zoals weergegeven in tabel 1.

Nr	Tellocatie	Huidige verkeersintensiteit ¹	Toekomstige verkeersintensiteit (Goudappel, 2019)	Toekomstige verkeersintensiteit inclusief actuele verkeersgeneratie	Wegencategorisering maximumintensiteit (Raalte, 2010)
1	Mettingenlaan	2.620	2.820	2.840 (+220)	ETW A (5.000)
2	Kanaalstraat oostzijde	130	1.190	1.240 (+1.210)	ETW B (1.500)
3	Enkstraat	600	860	900 (+300)	ETW B (1.500)
4	Kanaalstraat oostzijde	730	1.390	1.440 (+710)	ETW B (1.500)
5	Kanaalstraat oostzijde	4.180	4.080	4.110 (-70)	ETW A (5.000)
6	Kanaaldijk oostzijde	1.440	840	855 (-585)	ETW B (1.500)
7	Almeloestraat	3.390	3.840	3.855 (+465)	ETW A (5.000)

Tabel 1 Verkeersintensiteiten (werkdag) huidige situatie en toekomstige situatie inclusief maximumintensiteit conform wegcategoriseringsplan gemeente Raalte



Figuur 3 Overzicht tellocaties

¹ In 2022 zijn verkeerstellingen op de Enkstraat uitgevoerd. De gemiddelde werkdagintensiteit betrof 575 motorvoertuigen per etmaal. Dit is minder dan de 600 motorvoertuigen per etmaal welke in de studie van Goudappel Coffeng zijn gebruikt. In deze notitie zijn deze hoogste intensiteiten gehanteerd.

De verkeersintensiteiten op alle wegen blijven onder de maximumverkeersintensiteiten zoals gesteld in het wegcategoriseringsplan van de gemeente Raalte. 50% van de weergegeven toenames zijn toe te wijzen aan de ontwikkeling van het Douma-terrein, de overige 50% is het gevolg van de ontwikkeling van het MBI-terrein. Twee locaties vragen een nadere toelichting:

- Voor de Enkstraat is de verwachting dat de verkeersintensiteit toeneemt van 600 naar 900 verkeersbewegingen per werkdag. Op basis van deze verkeersintensiteit en inrichting als woonstraat (30 km/u, parkeren op straat, verbod voor vrachtverkeer) is geen significante verslechtering van de verkeersintensiteit te verwachten.
- Op de Almelosestraat neemt de verkeersintensiteit toe van 3.390 naar 3.855 verkeersbewegingen per werkdag. Deze toename is echter niet toe te rekenen aan de ontwikkeling van het Douma-terrein. Deze stijging is met name het gevolg van:
 - het instellen van éénrichtingsverkeer op de Kanaaldijk oostzijde, waardoor verkeer deels uitwijkt naar de Almelosestraat en Heesweg.
 - het zwaar verkeer vanaf het MBI-terrein richting de N35. Op de Enkstraat geldt een verbod voor zwaar verkeer.

3.3 Gevolgen verkeersintensiteiten voor geluidshinder

In de studie van Goudappel Coffeng is tevens een quick-scan uitgevoerd naar de geluidshinder als gevolg van de herontwikkeling van het MBI- en Douma-terrein.

Samenvatting effecten geluidshinder:

Ten aanzien van geluidshinder is geconstateerd dat langs de Kanaalstraat Oostzijde significante toenames van de geluidsbelasting worden verwacht (toename van 2 dB of meer). In de huidige situatie zijn de intensiteiten laag, waardoor al snel sprake is van een relatief grote toename van verkeer en daarmee van de geluidsbelasting. Met name langs de Kanaalstraat Oostzijde, ten noorden van de Enkstraat zijn woningen dicht op de weg gesitueerd, waardoor sprake is van een relatief hoge geluidsbelasting.

De quick scan die is uitgevoerd, doet geen uitspraken over de absolute waarde van het geluid op de gevel van geluidsgevoelige bestemmingen. De mate waarin de toenames als ernstig moeten worden beschouwd, is afhankelijk van deze absolute waarden. Naar verwachting is sprake van waarneembare toenames van de geluidsbelasting, met name langs de Kanaalweg Oost. De Wet geluidshinder stelt geen directe eisen aan het toepassen van geluidsreducerende maatregelen. In het kader van een goede ruimtelijke ordening (artikel 3.1 Wro) is het echter wel noodzakelijk om een afweging te maken in hoeverre de geluidstoenames acceptabel kunnen worden geacht en of geluidsreducerende maatregelen mogelijk zijn.

Het huidige woningbouwprogramma voor het Douma-terrein voorziet in meer woningen t.o.v. het uitgangspunt uit de studie van Goudappel Coffeng. De maximaal 92 extra verkeersbewegingen als gevolg van het gewijzigde woningbouwprogramma zijn relatief beperkt en zullen daarom niet leiden tot andere conclusies zoals gepresenteerd in de studie van Goudappel Coffeng. De meest significante toename (+20% verkeer) zijn te verwachten op de Enkstraat en de Kanaalstraat Oostzijde ten noorden van de Botermakerstraat.