

2.12 Verkeer en parkeren

Verkeer - uitgangspunten, berekening van de huidige verkeersintensiteiten op de hoofdwegen. Als gevolg van de ontwikkelingen van Marknesse-Zuid en de autonome groei neemt de verkeersdruk toe in Marknesse. De sluisbrug kan met het huidige profiel slechts een geringe hoeveelheid extra verkeer verwerken. Al in het bestemmingsplan Marknesse-Zuid fase 2 is de aanleg van een tweede brug over de Zwolse Vaart genoemd. Om inzicht te verkrijgen in de omvang van de huidige en toekomstige verkeersstromen en de nut en noodzaak van een tweede brug over de Zwolse Vaart heeft de gemeente Noordoostpolder in het voorjaar van 2008 opdracht verleend aan Royal Haskoning voor een variantenstudie (*Bijlage: Verkeerseffecten Marknesse-zuid Gevolgen uitbreiding in relatie tot capaciteit sluisbrug*). Deze variant met brug is ruimtelijk goed inpasbaar en leidt tot een afname van het verkeer op de sluisbrug en op de Kleiweg, en tot een ontlasting van het centrum van Marknesse.

In het bestemmingsplan Marknesse- zuid fase 2 wordt ook stil gestaan bij het buurtontsluitingssysteem voor de uitbreiding van Marknesse.

Het buurtontsluitingssysteem

Inmiddels is de reeds gerealiseerde fase 1 ontsloten op de Walcherselaan. Vanuit fase 2 is er een directe aansluiting op de Feike Bruinsmalaan. Gezien het feit dat fase 3 het spiegelbeeld wordt van fase 2 zal fase 3 ook ontsloten worden via de Feike Bruinsmalaan. Daarnaast wordt er te zijner tijd een tweede brug gerealiseerd over de Zwolsevaart. Deze dient als extra ontsluiting en ontlast daardoor de Sluisbrug.

Destijds is gekozen voor de vormgeving van buurten van gelijke grootte. Deze keuze heeft te maken met de gewenste buurtgrootte in relatie met de verkeersafwikkeling (verkeersintensiteit op buurtstraten). Fases 2 en 3 kunnen verdeeld worden in 3 buurten met elk buurt een aansluiting op de wijkontsluitingsweg.

Autoverkeer tussen de verschillende fases (buurten) zal niet of slechts zeer beperkt mogelijk zijn. Autoverkeer de wijk in en uit wordt geacht zoveel mogelijk gebruik te maken van de Feike Bruinsmalaan. Voorkomen moet worden dat autoverkeer vanuit fase 3 door de woonstraten van fase 2 en 1 naar de Walcherselaan rijdt, of vanuit fase 1 via fase 2 en 3 naar de tweede brug over de Zwolse vaart. Wel zullen voldoende verbindingen voor het langzaam verkeer tussen de verschillende woonbuurtjes aanwezig zijn.

Parkeren

Conform de parkeerkencijfes van CROW (publicatie 182) is voor het plan in Marknesse uitgegaan een parkeerbehoefte van 1,6 parkeerplaats per woning.

Parkeergelegenheid op eigen terrein, zoals opritten en garages, telt mee bij het aanbod. Daar in de praktijk een gedeelte van het theoretische aanbod van garages en opritten niet gebruikt wordt, tellen deze plekken niet voor 100% mee. Daarom wordt er een correctiefactor toegepast, evens afkomstig uit CROW publicatie 182.

Het resterende aantal benodigde parkeerplaatsen moet in de openbare ruimte gerealiseerd worden.

Parkeervoorziening	Theoretisch aantal	Berekenings-aantal	Opmerking
Enkele oprit zonder garage	1	0,8	Oprit min. 5 m diep
Lange oprit zonder	2	1	

garage of carport			
Dubbeld oprit zonder garage	2	1,7	Oprit min. 4,5 m breed
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0,4	
Garagebox (niet bij woning)	1	0,5	
Garage met enkele oprit	2	1	Oprit min. 5 m diep
Garage met lange oprit	3	1,3	
Garage met dubbele oprit	3	1,8	Oprit min. 4,5 m breed

Bron: tabel 4 uit CROW publicatie 182