Verkeersonderzoek centrum Beek

Supermarkt De Witt en Gemeente Groesbeek

Definitief

BRO
Ruimte | om *in* te leven

Verkeersonderzoek centrum Beek

Supermarkt De Witt en Gemeente Groesbeek

Definitief

BRO
Hoofdvestiging
Postbus 4
5280 AA Boxtel
Bosscheweg 107
5282 WV Boxtel
T +31 (0)411 850 400
F +31 (0)411 850 401
E info@bro.nl

ACCENT adviseurs

Ruimte om *in* te leven

Inhoudsopgave

pagina

1. INLEIDING **3**
1.1 Aanleiding 3
1.2 Onderzoeksgebied 4
1.3 Aangepast plan 5
1.4 Deze rapportage 11

2. INVENTARISATIE BESTAANDE SITUATIE **13**
2.1 Parkeerdruk 13
2.2 Verkeersafwikkeling en gedrag 16
2.3 Verkeersintensiteiten 16
2.4 Verkeersveiligheid 18

3. EFFECT UITBREIDING SUPERMARKT **21**
3.1 Algemeen 21
3.2 Bestaande situatie 21
3.3 De ontwikkeling 21
3.4 Effect op parkeren 22
3.5 Toekomstige intensiteiten 23
3.6 Bevoorrading 24

4. OPENBARE RUIMTE **27**
4.1 Algemeen 27

5. CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN **29**
5.1 Bestaande situatie 29
5.2 Toekomstige situatie 29
5.3 Aanbevelingen 30

BIJLAGEN
Bijlage 1: Inventarisatie parkeerbewegingen 24 mei en 24 juni 2014
Bijlage 2: Berekening verkeersgeneratie
Bijlage 3: Verkeersintensiteiten
Bijlage 4: Onderzoek looproutes 2008
Bijlage 5: Toelichting maatregelen openbare ruimte
Bijlage 6: Herinrichting openbare ruimte centrum Beek

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

Al een aantal jaren zijn er diverse ontwikkelingen gaande in het centrum van Beek. In 2008 waren het zorgontwikkelingen die de belangrijkste aanleiding vormden. Maar ook de mogelijke uitbreiding van de supermarkt en het gebruik van het parkeerterrein (Schellingshof) als evenemententerrein waren aspecten waarvoor aandacht nodig was.

In 2008 is door ons een verkeerskundig onderzoek uitgevoerd dat inzicht geeft in de toenmalige bestaande situatie en de te verwachten toekomstige situatie. Verder is ook aandacht besteed aan de inrichting van de openbare ruimte en specifiek aan de looproutes van, naar en door het centrum voor blinden en slechtzienden. Concreet zijn er destijds aanbevelingen gedaan ter verbetering.

In de periode tussen 2008 en nu is de supermarkt uitgebreid en anno 2015 is een nieuwe uitbreiding gepland. Deze uitbreiding staat nu centraal voor dit verkeerskundig onderzoek.

Doel van de opdracht
Kern van de verkeerskundige studie nu is om de verkeerskundige effecten van de doorontwikkeling van de supermarkt in beeld te brengen op het gebied van verkeersafwikkeling, –veiligheid en parkeren. Daarnaast heeft de gemeente Groesbeek ook behoefte om mogelijke verbeterpunten voor de inrichting van de openbare ruimte in het centrumgebied in beeld te krijgen. Doel is om de mogelijke effecten van de ontwikkeling van de supermarkt en de inrichting van de openbare ruimte integraal te bezien. Hierbij wordt ingegaan op:

- inventarisatie parkeergedrag, behoefte en capaciteit;
- in beeld brengen van verkeersintensiteiten;
- analyse verkeersveiligheid;
- beoordeling van de openbare ruimte.

1.2 Onderzoeksgebied

Het onderzoeksgebied, zie figuur 1, is gelijk aan het onderzoeksgebied zoals dat in 2008 is aangehouden. Het gaat concreet om de omgeving van de Waterstraat en strekt zich uit tot 'Kalorama', het gemeentehuis en de Sprongstraat. Voor onderliggend onderzoek geldt vooral een focus op het kernwinkelgebied. Dit is in figuur 1 met een rode lijn aangegeven.

Figuur 1: Onderzoeksgebied; in rood kernwinkelgebied

1.3 Aangepast plan

Voor het uitbreidingsplan van de supermarkt is een voorontwerp bestemmingsplan opgesteld en een ontwerp voor de inrichting van de openbare ruimte. Het voorontwerpplanbestemmingsplan "uitbreiding supermarkt Waterstraat 27, centrum Beek" heeft van 19 september tot en met 30 oktober 2014 ter inzage gelegen. Hierop zijn 9 onderscheidende inspraakreacties binnengekomen.

De aard van de inspraakreacties is verschillend. Een aanzienlijk deel gaat om de aspecten verkeer en parkeren. Globaal gaat het om de volgende zaken:

- Bevoorrading via de Sprongstraat.
- De toename van het verkeer wordt als laag gezien. Verwacht wordt dat dit hoger zal zijn.
- Zijn er wel voldoende parkeerplaatsen in het plan opgenomen.

Inmiddels is in de inspraaknota een reactie gegeven op de inspraakreacties. Hierbij wordt verwezen naar het verkeersonderzoek. In het verkeersonderzoek zijn de effecten op het gebied van parkeren, verkeersafwikkeling en –veiligheid beschreven. Geconcludeerd wordt dat de plannen voor de uitbreiding van de supermarkt geen problemen geeft op het gebied van verkeer en parkeren. Het plan voorziet in voldoende parkeerplaatsen. De toename van het verkeer (uitgaande van een worst-case scenario, toename 1134 verkeersbewegingen/ etmaal) levert geen problemen wat betreft doorstroming en verkeersveiligheid en/of aantasting van het verblijfsgebied. Er zijn wel verbeterpunten voor de openbare ruimte. De verbeterpunten zijn vertaald naar oplossingen in een ontwerp van de openbare ruimte. Het ontwerp is in samenspraak met bewoners opgesteld.

Belangrijk aandachtspunt blijft de bevoorrading via de Sprongstraat. Deze situatie is niet ideaal. Met de voorgenomen maatregelen is sprake van een aanzienlijke verbetering.

Nieuwe ontwikkelingen
Gedurende de ter inzage periode zijn door de initiatiefnemer (supermarkt de Witt) de percelen aan de oostzijde van de supermarkt aangekocht. Het gaat hier om de Bongerdstraat 3 en 5. Mede door de aankoop van deze percelen is het mogelijk om de situatie betreffende de bevoorrading via de Sprongstraat te verbeteren. In figuur 2 is het nieuwe plan weergegeven. De blauwe pijl geeft de route aan van het vrachtverkeer.

Figuur 2: Aangepast plan uitbreiding supermarkt de Witt

Het bevoorradingsverkeer van supermarkt De Witt arriveert vanuit Waterstraat - zuid en rijdt vervolgens de laad- en losvoorziening in. Dit houdt in dat de bevoorrading inpandig in een afgesloten ruimte plaats vindt. Vervolgens verlaat het vrachtverkeer de laad- en losvoorziening via de Sprongstraat richting de Verbindingsweg via de Oude Gracht en Baron Van Voorst tot Voorststraat.

Dit betekent een verbetering van de situatie in de Sprongstraat. De situatie dat vrachtverkeer op elkaar moet wachten of zelfs achteruit moet rijden om een andere vrachtwagen ruimte te geven wordt met dit plan voorkomen. Tevens wordt voorkomen dat het bevoorradingsverkeer moet manoeuvreren in de Sprongstraat, om achteruit de supermarkt te kunnen bevoorraden. Daarnaast ontstaat meer ruimte voor het uitrijdende vrachtverkeer vanwege ruimere bochtstralen.

Aan de oostzijde van de laad- en losvoorziening is het mogelijk om parkeerplaatsen te realiseren die voor bezoekers van de supermarkt goed bereikbaar zijn. Consequentie van de situering van deze parkeerplaatsen en de laad en losvoorziening is dat er andere verkeerstromen ontstaan. Op enkele plaatsen is sprake van een lichte

toename van het (vracht)verkeer. Door de nieuwe routering wordt de verkeersveiligheid verbeterd doordat onwenselijke manoeuvres, door vrachtverkeer, worden voorkomen.

Het aangepaste plan wordt in het ontwerpbestemmingsplan opgenomen. Het aangepaste plan komt in hoge mate tegemoet aan de ervaren knelpunten in de omgeving. Het aangepaste plan is opnieuw beoordeeld op haalbaarheid en de verkeerskundige consequenties.

Verkeerskundige toets aangepast plan "Uitbreiding supermarkt De Witt"
Het aangepaste plan is verkeerskundig beoordeeld en vergeleken met het eerdere plan dat ter inzage heeft gelegen. Doel is om inzicht te krijgen of het aangepaste plan een verbetering is ten opzichte van het oorspronkelijke plan en of er geen nieuwe knelpunten elders ontstaan. Het aangepaste plan sluit zoveel mogelijk aan bij de uitgangspunten van het oorspronkelijke plan. Essentiele punten hierin zijn:

- Optimaliseren van het verblijfsklimaat van het centrumgebied van Beek.
- Verbeteren van de verkeerssituatie in de Sprongstraat, met specifieke aandacht voor de bevoorrading.
- Borgen van de verkeersveiligheid.
- Borgen van de bereikbaarheid en doorstroming.
- Voorzien in de noodzakelijke parkeerbehoefte binnen het onderzoeksgebied.

Beoordelingsaspecten

Het aangepaste plan is beoordeeld op de aspecten zoals in tabel 1 beschreven.

Tabel 1: verklaring beoordelingsaspecten

Aspect	Omschrijving
Situatie Sprongstraat	De algehele verkeerssituatie, combinatie met bevoorraden, blokkades.
Bereikbaarheid bevoorradingsverkeer	In hoeverre verloopt de routing "soepel" op het gebied van doorrijdbaarheid, manoeuvres.
Verkeersveiligheid in het gehele gebied	In hoeverre wordt de verkeersveiligheid geborgd.
Parkeerplaatsen supermarkt	Zijn er voldoende parkeerplaatsen.
Verkeersdruk Sprongstraat	Toe- of afname van de verkeersintensiteiten.
Verkeersdruk Waterstraat - west	Toe- of afname van de verkeersintensiteiten.
Verkeersdruk Waterstraat - zuid	Toe- of afname van de verkeersintensiteiten.
Kwaliteit verblijfsgebied centrum	In hoeverre past de verkeersdruk bij een verblijfsgebied (aantal auto's en bevoorradingsverkeer).

Toelichting beoordeling aangepast plan
In tabel 2 zijn de voor- en nadelen per aspect beschreven.

Tabel 2: Toelichting beoordeling

Aspect	Voordeel	Nadeel
Situatie Sprongstraat	Eenrichtingsverkeer vrachtverkeer. Opstelruimte vrachtverkeer op terrein De Witt, Geen blokkades in de Sprongstraat. Vrachtverkeer en verkeer vanaf parkeerplaats oost rijdt in dezelfde richting nauwelijks conflicten in de Sprongstraat.	Lichte toename vrachtverkeer en verkeer vanaf parkeerplaats oostzijde parkeerplaats.
Bereikbaarheid bevoorradingsverkeer	Eenduidige route geen conflicten tussen vrachtverkeer onderling, minder vrachtverkeer door de Waterstraat oost en west.	
Verkeersveiligheid	Inrichting van de Waterstraat tussen de winkels in, geeft beter aan dat het een verblijfsgebied is. Nauwelijks vrachtverkeer (van De Witt) in Waterstraat oost en west. Verkeersstromen zijn duidelijk. Voor vrachtverkeer meer "linksom" bochten, dus geen dode hoek situaties.	
Parkeerplaatsen supermarkt	Er zijn meer parkeerplaatsen en het terrein is optimaal ingericht. Parkeerplaatsen aan oostzijde zijn goed bereikbaar voor bezoekers. Hiermee wordt beter voorzien in de parkeerbehoefte dan het oorspronkelijke plan.	
Verkeersdruk Sprongstraat		Verkeersdruk neemt maximaal theoretisch toe met ca. 110 mvt/etmaal t.o.v. van bestaande situatie en het oorspronkelijke plan.
Verkeersdruk Waterstraat – west		Verkeersdruk neemt maximaal theoretisch toe met ca. 500 mvt/etmaal t.o.v. bestaande situatie.
Verkeersdruk Waterstraat - zuid		Verkeersdruk neemt maximaal theoretisch toe met ca. 280 mvt/etmaal t.o.v. bestaande situatie.
Kwaliteit verblijfsgebied centrum	Ondanks de toename van het verkeer t.o.v. de bestaande situatie draagt de herinrichting bij aan de kwaliteit. De verkeersintensiteiten blijven binnen de landelijke richtlijnen.	

Voor- en nadelen ten opzichte van het oorspronkelijke plan
Door gebruik te kunnen maken van de percelen Bongerdstraat 3 en 5 ontstaan nieuwe mogelijkheden voor de uitbreiding van supermarkt De Witt. Aan de oostzijde ontstaat ruimte voor een inpandige laad- en losvoorziening. Hiermee wordt de overlast voor omwonenden minimaal omdat deze activiteiten inpandig plaatsvinden. Daarnaast kunnen aan de oostzijde parkeerplaatsen gerealiseerd worden. Deze aanpassingen hebben de volgende voor- en nadelen tot gevolg ten opzichte van het oorspronkelijke plan:

Voordelen
- Vrachtverkeer in de Sprongstraat hoeft niet meer achteruit (bocht rechtsom achteruit) te manoeuvreren voor de bevoorrading;
- Vrachtverkeer rijdt in één richting in de Sprongstraat. Hiermee komen de bestaande conflicten tussen vrachtverkeer onderling niet meer voor;
- Vanwege een eenduidige routering rijdt er minder vrachtverkeer door het centrum van Beek. Vooral de Waterstraat oost en west worden hierdoor ontlast;
- De verkeersdruk (vrachtverkeer) in het centrum, Waterstraat oost en west, is lager ten opzichte van het oorspronkelijk plan. Dit komt doordat vrachtverkeer in een richting door de Waterstraat rijdt.
- Op het terrein van de supermarkt kunnen meer parkeerplaatsen gerealiseerd worden. Hiermee wordt nog beter voorzien in de parkeerbehoefte ten opzichte van het oorspronkelijke plan.

Nadelen
- De verkeersdruk in de Sprongstraat en Colonel Ekmanstraat neemt toe. Dit wordt veroorzaakt door verkeer dat gebruik maakt van de parkeerplaatsen aan de oostzijde van de supermarkt. Dit verkeer kan het terrein van de supermarkt alleen verlaten via de Sprongstraat en deels ook via de Colonel Ekmanstraat. De toekomstige intensiteiten zijn passend binnen de functie van zowel de Sprongstraat, als de Colonel Ekmanstraat.

Conclusie
BRO/ Accent adviseurs concludeert dat met de nieuwe mogelijkheden een beter plan mogelijk is. De verkeerssituatie in de Sprongstraat verbetert aanzienlijk ondanks dat meer personenautoverkeer door de Sprongstraat gaat rijden. Ook ontstaan er duidelijke verkeersstromen voor het bevoorradingsverkeer, in het centrum va Beek, dat niet/ nauwelijks leidt tot conflicten met het overige verkeer.

Op het terrein van supermarkt De Witt kunnen meer parkeerplaatsen worden gerealiseerd, waarmee nog beter voorzien wordt in de parkeerbehoefte.

Ondanks een toename van de verkeersdruk in het onderzoeksgebied ten opzichte van de bestaande situatie, blijven de toekomstige intensiteiten passend binnen de landelijke richtlijnen voor vergelijkbare straten en gebieden. De verkeersdruk in het centrumgebied (Waterstraat – oost en west) is lager (door minder vrachtverkeer) ten opzichte van het oorspronkelijke plan, hetgeen in lijn ligt met het doel het verblijfsklimaat in het centrum te behouden en waar mogelijk te verbeteren.

Onderliggende rapportage beschrijft de verkeerskundige aspecten voor het aangepaste plan voor de uitbreiding van Supermarkt De Witt.

1.4 Deze rapportage

Deze rapportage is als volgt opgebouwd. Hoofdstuk twee behandelt de inventarisatie van de huidige verkeerssituatie in het centrum van Beek. Hoofdstuk drie geeft inzicht in de te verwachten effecten als gevolg van de uitbreiding van de supermarkt op het gebied van parkeren en verkeersaantrekkende werking. Hoofdstuk vier geeft de bevindingen over de openbare ruimte weer. Hoofdstuk vijf vat de bevindingen uit de hoofdstukken een tot en met vier samen.

2. INVENTARISATIE BESTAANDE SITUATIE

Om een goed beeld te vormen van de huidige verkeerssituatie in het centrum van Beek, is een verkeersschouw uitgevoerd op zaterdag 24 mei en dinsdag 24 juni 2014. Tijdens deze momenten zijn de volgende aspecten geïnventariseerd:

- parkeerdruk;
- verkeersafwikkeling en gedrag rondom het centrum en specifiek nabij de supermarkt aan de Waterstraat;
- verkeersintensiteiten;
- verkeersveiligheid.

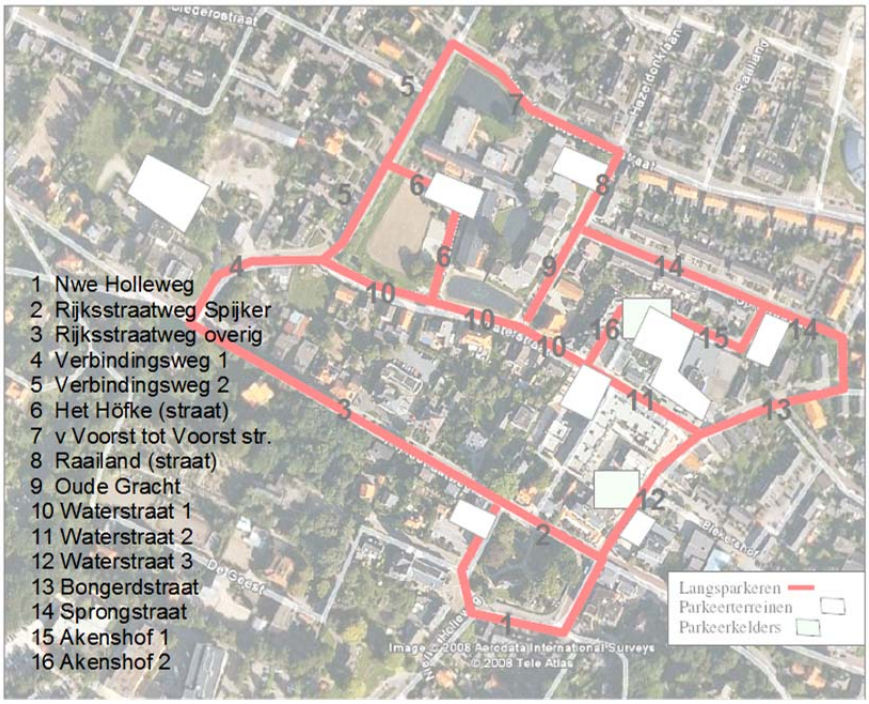
2.1 Parkeerdruk

Onderverdeling parkeervoorzieningen

Voor de parkeerdrukmeting is onderscheid gemaakt naar parkeerterreinen, -kelders en straten. Per terrein, straat en kelder is de parkeerdruk op vier momenten op de dag in beeld gebracht. Voor de terreinen in het kernwinkelgebied is globaal in beeld gebracht of er zich langparkeerders bevinden. In figuur 3 zijn de onderscheiden parkeerterreinen en kelders weergegeven. In figuur 4 zijn de straten weergegeven.

Figuur 3: Parkeerterreinen en kelders

Figuur 4: Onderzoeksgebied 'straatparkeren'



Resultaten parkeerdrukmeting

De bezetting van de parkeervoorzieningen is op diverse momenten gemeten. De telrondes duurden circa 45 minuten. In de onderstaande tabel staan de momenten van de metingen weergegeven.

Tabel 3: Momenten van meting

Datum	Moment van meting
Zaterdag 24 mei 2014	• 08:00 uur • 10:30 uur • 14:30 uur • 17:00 uur
Dinsdag 24 juni 2014	• 08:00 uur • 10:30 uur • 14:30 uur • 17:00 uur • 19:30 uur

In bijlage 1 zijn de resultaten van de parkeerdrukmetingen weergegeven. Op hoofdlijnen valt het volgende te concluderen:

- De parkeerdruk in het kernwinkelgebied is op zaterdag hoog te noemen en op dinsdag laag.
- Parkeerdruk in het kernwinkelgebied op zaterdag is gedurende de periode van 10:30 tot 17:00 het hoogst (maximaal 91% op het drukste moment rond 14:30 uur). Na 17:00 uur neemt de parkeerdruk op zaterdag af, terwijl deze op dinsdag rond 17:00 het hoogst is met 62%.
- De parkeerdruk op het terrein in het centrum in de omgeving van de supermarkt loopt op zaterdag maximaal op tot circa 88%. Dit betekent dat er nog een restcapaciteit is van 7 parkeerplaatsen in het kernwinkelgebied. Met dit percentage ontstaat er zoekend verkeer naar een parkeerplaats. Hiermee ontstaan onnodige verkeersbewegingen in het onderzoeksgebied.
- De parkeerdruk in het centrumgebied loopt op dinsdag gemiddeld niet verder op dan circa 56%.
- De parkeerdruk op het terrein van de supermarkt loopt op zaterdag op tot circa 88%. Concreet betekent dit een restcapaciteit van 9 parkeerplaatsen op eigen terrein. Op een dinsdag is de bezetting niet hoger dan maximaal 58% wat een restcapaciteit betekent van 32 parkeerplaatsen.
- Van de onderzochte parkeervoorzieningen wordt het parkeerterrein van de supermarkt, het Schellingshof en de Waterstraat zowel op zaterdag, als op dinsdag het meest gebruikt.
- Op zaterdag 24 mei zijn nauwelijks tot geen langparkeerder waargenomen.
- Op dinsdag 24 juni zijn relatief veel langparkeerders waargenomen op Schellingshof. 15 auto's staan 3 tot 4 uur geparkeerd. 5 auto's staan de hele dag geparkeerd.

- Over het algemeen kan gesteld worden dat het centrum doelgericht bezocht wordt.
- Op het terrein van de supermarkt zijn nagenoeg geen langparkeerders geconstateerd.

Parkeergedrag
Zowel op zaterdag 24 mei als op dinsdag 24 juni blijkt dat er nauwelijks fout (buiten de parkeervakken) geparkeerd wordt. Er zijn geen noemenswaardige situaties die specifieke aandacht behoeven. Incidenteel is waargenomen dat op de laad- en losplaats in de Waterstraat door personenauto's geparkeerd wordt.

2.2 Verkeersafwikkeling en gedrag

Op zowel zaterdag 24 mei, als op dinsdag 24 juni 2014 is het gedrag van de weggebruikers geobserveerd, specifiek rond de Waterstraat. De piek in de verkeersdruk op zaterdag ontstaat in de tweede helft van de ochtend. Er vindt op zaterdag vrij weinig bevoorrading plaats. Op dinsdag ligt de druk aan het einde van de middag. Er wordt dan niet of nauwelijks nog bevoorraad. Er is geen sprake van problematische verkeersopstoppingen. Voetgangers ervaren de verkeerssituatie wel als onprettig. Dit laatste wordt veroorzaakt door de concentratie van parkeerplaatsen aan de Waterstraat nabij de bakker. Voetgangers steken regelmatig over tussen de geparkeerde auto's.

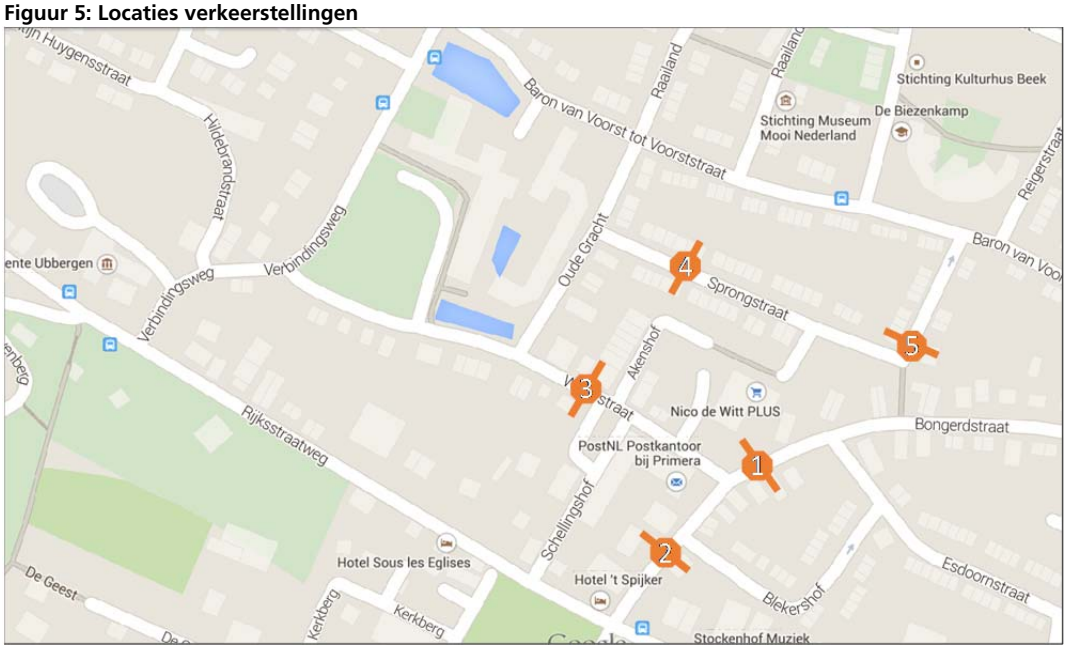
De vertraging die optreedt, ontstaat met name door het in- en uitparkeren op de haakse parkeervakken langs de Waterstraat. Omdat de Waterstraat een beperkte profielbreedte heeft, wordt de doorgang geblokkeerd bij iedere parkeerbeweging, maar gezien de intensiteiten leidt dit niet tot problemen. Een en ander leidt nauwelijks tot irritatie bij de weggebruikers, omdat de stremmingsmomenten veelal van korte duur zijn. Dergelijke kortstondige stremmingen zijn gebruikelijk in deze dorpse centrumgebieden.

2.3 Verkeersintensiteiten

Op verschillende momenten en locaties zijn verkeersintensiteiten gemeten. Hierbij zijn de intensiteiten van twee richtingen samen genomen. De tellingen zijn verricht op de volgende locaties en momenten:
- 1: Bongerdstraat; vrijdag 9 mei t/m dinsdag 3 juni 2014;
- 2: Waterstraat zuid; vrijdag 9 mei t/m dinsdag 3 juni 2014;
- 3: Waterstraat west; dinsdag 3 juni t/m vrijdag 13 juni 2014;
- 4: Sprongstraat; donderdag 15 januari t/m dinsdag 3 februari 2015;
- 5: Colonel Ekmanstraat donderdag 15 januari t/m dinsdag 3 februari 2015;

De locaties van de tellingen zijn in figuur 5 weergegeven:

Figuur 5: Locaties verkeerstellingen



De resultaten van de tellingen zijn samengevat in tabel 4.

Tabel 4: Resultaten verkeerstellingen

	Telpunt 1 Bongerdstraat	Telpunt 2 Waterstraat zuid	Telpunt 3 Waterstraat west	Telpunt 4 Sprongstraat	Telpunt 5 Colonel Ekmanstraat
Werkdag Gemiddelde	922	1148	2857	162	23
Vrijdag Gemiddelde	1176	1371	3175	185	23
Zaterdag gemiddelde.	1080	1162	3108	144	17
Zondag gemiddelde	518	583	725	77	16

Uit tabel 4 is het volgende af te leiden:
De gemeten intensiteiten passen bij een verblijfsgebied (30km- zone) en zijn relatief laag voor een centrumgebied. Deze intensiteiten geven geen aanleiding om de verkeersafwikkeling op kruispunten in twijfel te trekken. Dit komt overeen met het beeld dat is verkregen tijdens de observatie van zaterdag 24 mei en dinsdag 24 juni 2014.

Opvallend is dat de drukste dag in de week de vrijdag blijkt te zijn. De conclusies op basis van de locatieonderzoeken op zaterdag 24 mei en dinsdag 24 juni 2014 zijn representatief voor de verkeersafwikkeling en de parkeerproblematiek. Uit de verkeerstellingen blijkt namelijk dat het aantal voertuigpassages tijdens de drukste uren op vrijdagen vergelijkbaar is met die op zaterdagen.

Snelheden
Voor een beoordeling van de snelheid is gekeken naar de gemiddelde snelheid en de verkeerskundige waarde V85. De V85 is de snelheid die door het merendeel van het verkeer (85%) niet wordt overschreden. Deze bedraagt per straat:

- Bongerdstraat: gemiddeld 27 km/uur, de V85 is 33 km/uur;
- Waterstraat zuid: gemiddeld 25 km/uur, de V85 is 33 km/uur;
- Waterstraat west: gemiddeld 27 km/uur, de V85 is 34 km/uur;
- Sprongstraat: gemiddeld 28 km/uur, de V85 is 36 km/uur;
- Colonel Ekmanstraat: gemiddeld 19 km/uur, de V85 is 26 km/uur;

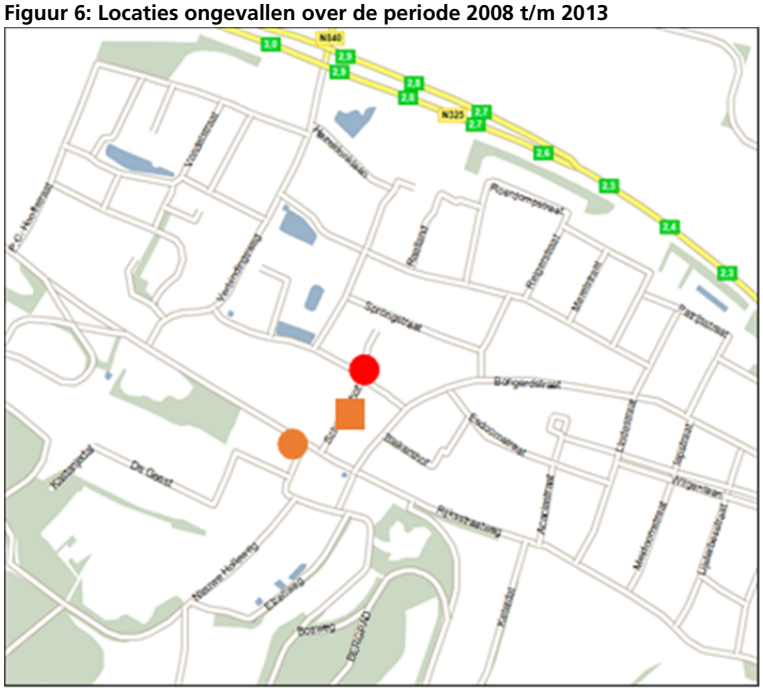
2.4 Verkeersveiligheid

Verkeersveiligheid is te verdelen in objectieve en subjectieve verkeersveiligheid. De objectieve verkeersveiligheid is te meten in het aantal verkeersongevallen dat wordt geregistreerd. De subjectieve verkeersveiligheid is de beleving van weggebruikers en bewoners over de verkeersveiligheid. Een locatie die subjectief als onveilig wordt ervaren, hoeft objectief geen gevaarlijke locatie te zijn.

De objectieve verkeersveiligheid is in beeld gebracht aan de hand van de geregistreerde ongevallencijfers. De subjectieve onveiligheid is inzichtelijk gemaakt door een verkeersschouw op 24 mei en 24 juni 2014 en de opmerkingen die 26 maart 2014 tijdens een informatieavond zijn geïnventariseerd.

Objectieve verkeersonveiligheid
In de periode 2008 tot en met 2013 zijn drie ongevallen bekend. In figuur 6 zijn deze op kaart weergegeven.

Figuur 6: Locaties ongevallen over de periode 2008 t/m 2013



Tabel 5: Ongevallenoverzicht over de periode 2008 t/m 2013

Ongeval	Locatie	Afloop	Beschrijving
1	Aansluiting Akenshof – Waterstraat	Letsel	Aanrijding tussen auto en fiets (kind) tijdens kermis.
2	Parkeerterrein Schellingshof	Materiële schade	Iemand is hier tegen een lichtmast aangereden en doorgereden. Verdere gegevens zijn niet bekend.
3	Aansluiting Rijksstraatweg – Kerkberg	Materiële schade	Ongeval tussen 2 personenauto's geen voorrang verleend.

Subjectieve onveiligheid

De subjectieve onveiligheid is bekeken op basis van waargenomen gedragingen in het verkeer op zaterdag 24 mei en dinsdag 24 juni 2014. Hierbij is aangenomen dat onzekere gedragingen door verkeersdeelnemers een indicatie zijn van een gevoel van onveiligheid. Bij automobilisten werd nauwelijks een gevoel van onveiligheid waargenomen. Ook jonge fietsers en wandelaars begaven zich zelfverzekerd in het verkeer. Opvallend tijdens de observatie van zaterdag 24 mei was dat het aandeel wandelaars erg klein was, zodat hierover geen uitspraken gedaan kunnen worden.
Met betrekking tot de subjectieve onveiligheid adviseren wij de volgende zaken mee te nemen bij de optimalisatie van de openbare ruimte.

- De beleving is dat de rijsnelheden van het autoverkeer op de Waterstraat tussen Rijksstraatweg en Bongerdstraat hoog zijn.
- Aandacht voor looproutes in het centrum, veel obstakels op looproutes voor blinden en slechtzienden.

3. EFFECT UITBREIDING SUPERMARKT

3.1 Algemeen

Voorzieningen en bedrijven kennen een parkeerbehoefte en trekken verkeer aan. Dit hoofdstuk gaat in op de toekomstige parkeerbehoefte en verkeersaantrekkende werking. Hierbij is uitgegaan van de landelijke kentallen opgesteld door het CROW (publicatie 317, kencijfers parkeren en verkeersgeneratie). Deze publicatie gaat in op parkeerkencijfers en kencijfers verkeersgeneratie van ongeveer 100 bestemmingen. Kencijfers geven een gemiddeld beeld van de situatie die tijdens landelijke onderzoeken zijn aangetroffen. Het aantal parkeerplaatsen is afhankelijk van het aantal m² bruto vloer oppervlak (bvo). Dit wordt gedefinieerd als: oppervlakte van het gebied dat wordt begrensd door de buitenomtrek van de omringende opgaande scheidingsconstructies, gemeten op vloerniveau(s).

3.2 Bestaande situatie

De bestaande supermarkt heeft een omvang van 1.650 m² bvo. De supermarkt voorziet totaal in 100 parkeerplaatsen waarvan er 76 bereikbaar zijn via de Waterstraat. Aan de achterzijde van de supermarkt zijn 24 parkeerplaatsen beschikbaar. Deze worden gebruikt door personeel en bezoekers. Deels is dit gelegen op een afgebakend terrein. Hier is geen vakindeling gemaakt, ingeschat wordt dat hier capaciteit beschikbaar is voor ongeveer 17 parkeerplaatsen. Tegen het gebouw van de supermarkt zijn nog 7 parkeerplaatsen beschikbaar.

3.3 De ontwikkeling

Momenteel bestaan er plannen om de supermarkt uit te breiden. Het gaat om een uitbreiding van 1.650 m² bvo naar 2.704 m² bvo. Concreet dus een uitbreiding met 1.054 m² bvo. Uit het opgestelde Distributie Planologisch Onderzoek (DPO) blijkt dat de uitbreiding voornamelijk bedoeld is om de bestaande koopkrachtbinding te handhaven. Het winkeloppervlak wordt vergroot met 615 m² (huidig 1.335 m² naar 1.950m²) Bovenstaande m2 zijn uitgangspunt voor het in beeld brengen van de effecten op het gebied van parkeren en verkeersaantrekkende werking.

Door de initiatiefnemer (supermarkt de Witt) zijn de percelen aan de oostzijde van de supermarkt aangekocht. Het gaat hier om de Bongerdstraat 3 en 5. In figuur 7 is het plan weergegeven. De blauwe pijl geeft de route aan van bevoorradingsverkeer.

Figuur 7: Aangepast plan uitbreiding Supermarkt De Witt

Het bevoorradingsverkeer van Supermarkt De Witt arriveert vanuit Waterstraat - zuid en rijdt vervolgens de laad- en losvoorziening in. Dit houdt in dat de bevoorrading inpandig in een afgesloten ruimte plaatsvindt. Vervolgens verlaat het vrachtverkeer de laad- en losvoorziening via de Sprongstraat richting de Verbindingsweg via de Oude Gracht en Baron Van Voorst tot Voorststraat.

Aan de oostzijde van de laad- en losvoorziening is het mogelijk om parkeerplaatsen te realiseren die voor bezoekers van de supermarkt bereikbaar zijn.

3.4 Effect op parkeren

Om een beeld te geven van de effecten op het aspect parkeren, is voor de volledigheid ook een theoretische benadering van de bestaande situatie gegeven. In tabel 6 is de parkeerbehoefte voor zowel de bestaande, als de toekomstige situatie weergegeven. Landelijke kencijfers van het CROW zijn als uitgangspunt gebruikt om de parkeerbehoefte in beeld te brengen.

Tabel 6: Berekening bestaande en toekomstige parkeerbehoefte

BVO	Min norm /100 m²	Max norm /100 m²	Min p.p abs.	Max p.p abs.
Bestaand				
1650 m²	3,2	5,2	52,8 (53)	85,8 (86)
Toekomstig				
2704 m²	3,2	5,2	86.53 (87)	140,6 (141)

Bestaande situatie
Conform landelijke kencijfers dienen in de bestaande situatie minimaal 53 parkeerplaatsen, en maximaal 86 parkeerplaatsen beschikbaar te zijn. In de bestaande situatie zijn 100 parkeerplaatsen beschikbaar. Dit valt binnen de bandbreedte van de landelijke parkeerkencijfers. In de praktijk blijkt dat dit ook voldoende is.

Toekomstige situatie
Met de beoogde uitbreiding naar 2.704 m² bvo betekent dat voor bezoekers minimaal 87 en maximaal 141 parkeerplaatsen nodig zijn. In totaal zijn 136 parkeerplaatsen in het plan opgenomen. Dit valt binnen de bandbreedte van de landelijke parkeerkencijfers.

Geconcludeerd wordt dat het plan voorziet in de parkeerbehoefte. Vanuit het DPO wordt gesteld dat de uitbreiding van de supermarkt vooral bedoeld is om aan de klanteisen te kunnen blijven voldoen. Met andere woorden, de uitbreiding is nodig om bestaande klanten te behouden en deze een groot en gevarieerd aanbod producten aan te bieden. Hiermee is de verwachting dat het aantal bezoekers in geringe mate toeneemt. Hier van uitgaande kan gesteld worden dat na uitbreiding van de supermarkt er ruim voldoende parkeergelegenheid is.

3.5 Toekomstige intensiteiten

In bijlage 2 is de berekening van de verkeersgeneratie opgenomen. Hierbij is, net als voor de parkeerbehoefte, uitgegaan van het aantal m² bvo en de landelijke CROW kentallen. De extra verkeersbewegingen zijn toegedeeld aan de telpunten op basis van de huidige verdeling van de intensiteiten. Dit leidt tot de volgende uitkomsten.

Tabel 7: Toekomstige intensiteiten

Straat	Gemeten gemiddelde intensiteit	Toekomstige intensiteit	
		Minimaal	Maximaal
1. Bongerdstraat	922	996	1.078
2. Waterstraat zuid	1.148	1315	1.419
3. Waterstraat west	2.857	3102	3.356
4. Sprongstraat	162	162	272
5. Colonel Ekmanstraat	23	23	133

Deze maximale intensiteiten zijn passend bij de functie erftoegangsweg binnen de bebouwde kom (30 km/uur). Theoretisch maximum bij vergelijkbare wegen is 3.500 tot 4.000 motorvoertuigen per etmaal. Op basis van de berekende toekomstige intensiteiten zijn geen problemen op het gebied van verkeersafwikkeling en -veiligheid te verwachten. Uit tabel 7 blijkt dat de Waterstraat west het drukste is en blijft. De toekomstige intensiteiten passen binnen de landelijke richtlijnen.

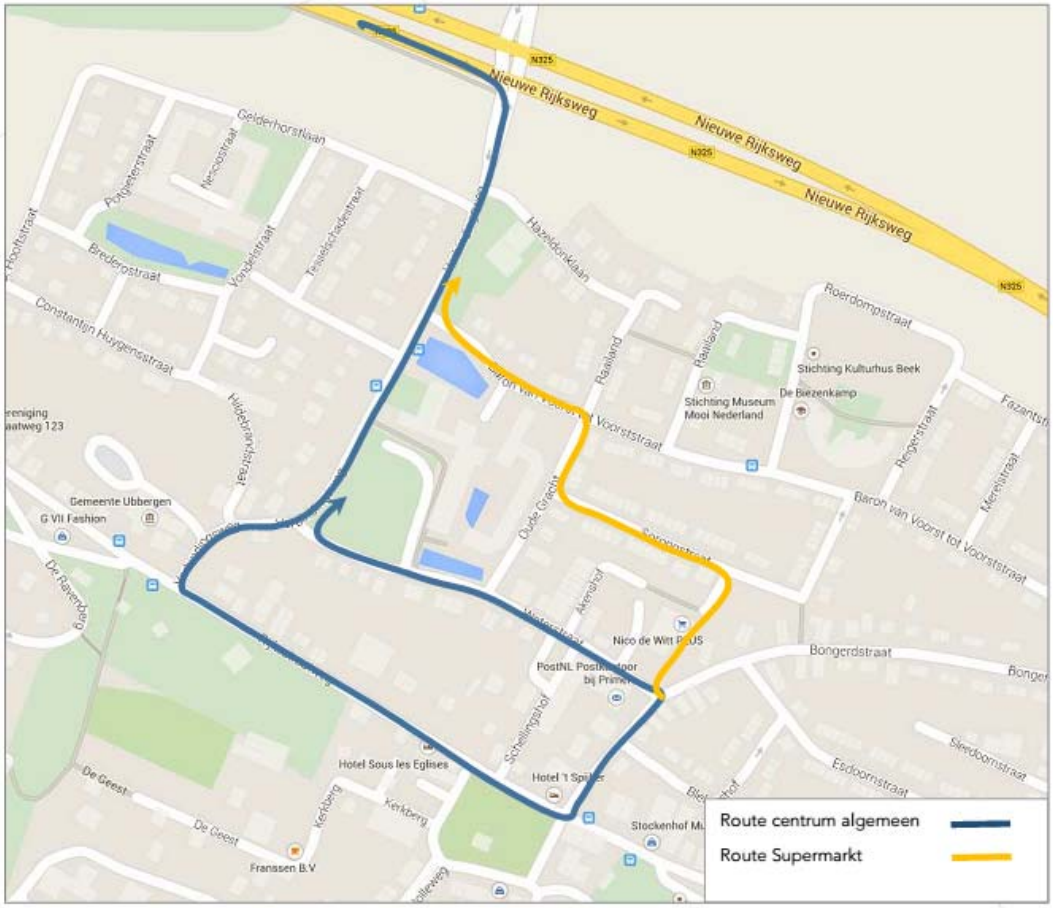
Relatie parkeerplaatsen en Sprongstraat en Colonel Ekmanstraat
Met betrekking tot de Sprongstraat en de Colonel Ekmanstraat geldt dat de toekomstige intensiteit afhankelijk is van het gebruik van de toekomstige parkeerplaatsen aan de oostzijde van de supermarkt. Deze parkeerplaatsen zijn alleen toegankelijk tijdens piekmomenten van de supermarkt.

In bijlage 3 zijn de volgende afbeeldingen opgenomen:
- de huidige verkeersintensiteiten per etmaal (werkdaggemiddelden);
- de toekomstige theoretische maximale intensiteiten, inclusief het aandeel dat door de supermarkt wordt gegenereerd;
- de maximale theoretische toename in de verkeersintensiteiten als gevolg van de uitbreiding van de supermarkt.

3.6 Bevoorrading

In het aangepaste plan vindt de bevoorrading aan de oostzijde van de supermarkt plaats. Hier wordt een inpandige laad- en losvoorziening gerealiseerd. Het vrachtverkeer bereikt deze losvoorziening vanuit de Rijkstraatweg en Waterstraat zuid zie figuur 8.

Figuur 8: Route bevoorradings(vracht)verkeer



Het vrachtverkeer verlaat de laad- en losvoorziening via de route Sprongstraat- Oude Gracht- Baron van Voorst tot Voorststraat. Hiermee wordt voorkomen dat vrachtverkeer in de Sprongstraat op elkaar moet wachten, zoals dat in de huidige situatie voor kan komen. Tevens wordt voorkomen dat vrachtverkeer straten blokkeert. Manoeuvreren (achteruit rijden) in de Sprongstraat, vindt niet meer plaats.

Voor het hele centrum is het voornemen om het vrachtverkeer vanaf de N325 (Nieuwe Rijksweg) via de Verbindingsweg – Rijksstraatweg en de Waterstraat te geleiden. Hiermee worden, zoals in de bestaande situatie gebeurt, keerbewegingen door het vrachtverkeer voorkomen. Met de beoogde bevoorradingsroute maakt het vrachtverkeer vooral "linksaf bochten". Hiermee worden zogenaamde dode hoek situaties voorkomen wat hetgeen de verkeersveiligheid verbeterd.

4. OPENBARE RUIMTE

4.1 Algemeen

Naast de uitbreiding van de supermarkt heeft de gemeente Groesbeek ook de ambitie om de openbare ruimte te verbeteren. Deze verbetering wordt integraal met de uitbreiding van de supermarkt opgepakt.

In 2008 is de openbare ruimte beoordeeld. Hierbij zijn knelpunten geconstateerd die nog steeds actueel zijn. Voor de volledigheid zijn de bevindingen van destijds in bijlage 3 opgenomen.

Verder heeft de gemeente op 26 maart 2014 een bewonersavond georganiseerd waar de belanghebbenden diverse opmerkingen en suggesties hebben gegeven. In het proces van onderliggend onderzoek is op 11 juni 2014 een bewonersavond georganiseerd. Tijdens deze avond zijn de bewoners verder geïnformeerd over de uitbreiding van de supermarkt en de eerste globale resultaten van het verkeersonderzoek tot dat moment. Verder is tijdens deze avond gediscussieerd over de inrichting van de openbare ruimte.

In bijlage 5 zijn de benoemde maatregelen en motivatie opgenomen.

5. CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

5.1 Bestaande situatie

- De parkeerdruk in het centrum is op piekmomenten hoog, maar functioneert in de praktijk. Er is altijd wel parkeerruimte beschikbaar.
- De bevoorrading van de supermarkt geeft in de bestaande situatie overlast in de Sprongstraat.
- Bevoorradingsverkeer van het centrumgebied veroorzaakt door keerbewegingen ter hoogte van de aansluiting met de Bongerdstraat verkeersonveilige situaties.
- Er zijn nauwelijks tot geen langparkeerders in het kernwinkelgebied waargenomen.
- De verkeersintensiteiten zijn passend binnen de functie van wegen en het centrumgebied.
- Er zijn geen verkeersafwikkelingsproblemen voor personenauto's geconstateerd.
- De voetgangersvoorzieningen zijn regelmatig geblokkeerd door reclameborden, voor blinden en slechtzienden leidt dit mogelijk tot problemen.
- Enkele voetpaden nabij winkels zijn smal. Dit wordt veroorzaakt door parkeervakken en de positie van de fietsrekken.
- De inrichting van het centrumgebied voldoet en functioneert prima, maar kent wel verbeterpunten.

5.2 Toekomstige situatie

Geconcludeerd kan worden dat de uitbreiding van Supermarkt De Witt op het gebied van parkeren en verkeersafwikkeling inpasbaar is. Ondanks een toename van de verkeersbewegingen ten opzichte van de bestaande situatie komt het woon- en leefklimaat (verkeerskundig) niet in het gedrang. Mede door de uitbreiding aan de oostzijde van de supermarkt is de bestaande problematiek betreffende vrachtverkeer in de Sprongstraat verholpen.

Het uitbreidingsplan van de supermarkt voorziet in de parkeerbehoefte en voldoet aan de landelijke richtlijnen.

5.3 Aanbevelingen

De uitbreiding van de supermarkt is verkeerskundig inpasbaar. Geadviseerd wordt om de volgende aspecten bij de herinrichting van de openbare ruimte op te nemen:

- Voetgangersvoorzieningen dienen geoptimaliseerd te worden, door hiervoor meer ruimte te creëren.
- Vrachtverkeer dat vanuit de Waterstraat bevoorraadt, omleiden via de route Verbindingsweg – Rijksstraatweg – Waterstraat zuid. Hiermee worden onwenselijke keermanoeuvres op de aansluiting Waterstraat – Bongerdstraat voorkomen.
- Verblijfsklimaat op de Waterstraat-oost verbeteren.
- Herinrichting van de Waterstraat (deel tussen Bongerdstraat en Verbindingsweg) zodanig dat de Waterstraat-oost meer een verblijfsklimaat krijgt en meer prioriteit gegeven wordt aan de voetganger, terwijl de Waterstraat-west meer traditioneel ingericht kan worden met kwalitatief goede voetgangersvoorzieningen.
- Herinrichting van de Waterstraat zuid, zodat fietsverkeer meer ruimte krijgt.

BIJLAGEN

Bijlage 1: Inventarisatie parkeerbewegingen 24 mei en 24 juni 2014

Inventarisatie Beek Ubbergen 24 mei 2014

	Tellocaties terreinen	Soort	Capaciteit 2008	Capaciteit 2014	8.00 uur	10.30 uur	14.30 uur	17.00 uur	Opmerkingen
1	Gemeentehuis	Normaal	40		12	14	10	5	
		Geh pp	2		0	0	1	1	
		Overig gereserveerd	1		0	0	0	0	
		totaal/bezetting	*43*		*28%*	*33%*	*26%*	*14%*	
2	Hofke	Normaal	19		11	19	15	12	Deel in keerlus, zie formule
		totaal/bezetting	*19*		*58%*	*100%*	*79%*	*63%*	
3	Raailand (terrein)	Normaal	14		6	9	7	9	
		Afgekruisd zonder bord	2		1	1	1	1	
		totaal/bezetting	*16*		*44%*	*63%*	*50%*	*63%*	
4	Kerk	Normaal	25		7	10	15	10	Vakken aangeven tbv effectiviteit
		totaal/bezetting	*25*		*28%*	*40%*	*60%*	*40%*	
5	Schellingshof (plein)	Normaal	26		9	18	26	18	
		Blauwe zone	8		3	4	8	4	
		Alg. Geh. Pp	1		0	0	1	1	
		totaal/bezetting	*35*		*34%*	*63%*	*100%*	*66%*	
6	Plus openbaar	Normaal	76	1 geh pp	19	62	67	58	78 vakken, 2 voor fietsenstalling
		totaal/bezetting	*76*		*25%*	*82%*	*88%*	*76%*	
7	Plus personeel	Normaal	25		7	7	8	6	passen hier 25 auto's?
		totaal/bezetting	*25*		*28%*	*28%*	*32%*	*24%*	
8	Plus kelder	Normaal	16		10	7	7	8	
		totaal/bezetting	*16*		*63%*	*44%*	*44%*	*50%*	
9	Schellingshof kelder	Normaal	30			13	11	13	Ingeschat vanwege geen toegang
		totaal/bezetting	*30*			*43%*	*37%*	*43%*	
10	Terrein Spijker	Normaal	12		5	8	15	10	Er kunnen er wellicht 15 staan
		totaal/bezetting	*12*		*42%*	*67%*	*125%*	*83%*	
11	Terrein Hofke aan VtV laan	Normaal	7		4	4	2	2	
		totaal/bezetting	*7*		*57%*	*57%*	*29%*	*29%*	
12	Schellingshof boven kelder	Normaal	12		5	4	4	5	
		totaal/bezetting	*12*		*42%*	*33%*	*33%*	*42%*	

	Tellocaties straten	Soort	Capaciteit 2008	Capaciteit 2014	8.00 uur	10.30 uur	14.30 uur	17.00 uur	Opmerkingen indien
1	Nieuwe Holleweg	Normaal	10		9	11	11	8	
		Trouw en rouwauto	1		0	0	1	0	
		totaal/bezetting	*11*		*82%*	*100%*	*109%*	*73%*	
2	Rijksstraatweg bij Spijker	Normaal	7		5	6	7	7	
		totaal/bezetting	*7*		*71%*	*86%*	*100%*	*100%*	
3	Rijksstraatweg overig	Normaal	26		9	9	16	9	Deel rabo, zie formule
		totaal/bezetting	*26*		*35%*	*35%*	*62%*	*35%*	
4	Verbindingsweg 1	Normaal	20		0	0	0	0	
		totaal/bezetting	*20*		*0%*	*0%*	*0%*	*0%*	
5	Verbindingsweg 2	Normaal	8		3	6	5	2	
		totaal/bezetting	*8*		*38%*	*75%*	*63%*	*25%*	
6	Hofke (hier waren geen pp)	Normaal	0		0	0	0	0	
		totaal/bezetting	-		-	-	-	-	
7	v Voorst tot Voorst straat	Normaal	5		2	5	2	3	
		totaal/bezetting	*5*		*40%*	*100%*	*40%*	*60%*	
8	Raailand (straat)	Normaal	9		3	1	3	3	
		totaal/bezetting	*9*		*33%*	*11%*	*33%*	*33%*	
9	Oude Gracht	Normaal	12	9	5	5	6	3	
		Taxi	1		1	1	0	0	
		Alg. Geh. Pp	1		1	0	0	0	
		totaal/bezetting	*14*		*50%*	*43%*	*43%*	*21%*	
10	Waterstraat 1	Normaal	13		2	2	1	2	
		totaal/bezetting	*13*		*15%*	*15%*	*8%*	*15%*	
11	Waterstraat 2	Normaal	8		6	8	8	7	
		Laad en losplaats (groot)	1		0	0	0	0	
		Alg. Geh. Pp	1		0	1	1	0	
		totaal/bezetting	*10*		60%	90%	90%	70%	
12	Waterstraat 3	Normaal	7		3	7	8	6	om 14.30 uur 2 bussen
		totaal/bezetting	*7*		*43%*	*100%*	*114%*	*86%*	om 17.00 uur 1 bus
13	Bongerdstraat	Normaal	6		3	1	2	3	
		totaal/bezetting	*6*		*50%*	*17%*	*33%*	*50%*	
14	Sprongstraat	Normaal	24		20	16	17	18	
		totaal/bezetting	*24*		*83%*	*67%*	*71%*	*75%*	
15	Akenshof 1	Normaal	7		6	5	5	2	
		totaal/bezetting	*7*		*86%*	*71%*	*71%*	*29%*	
16	Akenshof 2	Normaal	12		9	10	8	7	
		totaal/bezetting	*12*		*75%*	*83%*	*67%*	*58%*	

Totalen parkeerplaatsen en bezetting

Totalen normale plaatsen (ex taxi, blauwe zone en Geh pp)	381	153	228	241	194
		40%	60%	63%	51%
Totalen normale openbare plaatsen centrum (exclusief taxi, blauwe zone en Geh pp)	129	46	105	117	96
		36%	81%	91%	74%
Totalen normale openbare plaatsen centrum (exclusief taxi en Geh pp maar inclusief blauwe zone)	137	49	109	125	100
		36%	80%	91%	73%

Nb. Het centrumgebied openbaar behelst de volgende parkeerplaatsen. Schellingshof plein; Plus openbaar; Waterstraat 2; Waterstraat 3; Akenshof 2.

Totalen normale plaatsen centrum,zowel openbaar als privé (exclusief taxi, blauwe zone en Geh pp)	219	141	152	
		64%	69%	
Totalen normale plaatsen centrum,zowel openbaar als privé (exclusief taxi en Geh pp maar inclusief blauwe zone)	227	145	160	
		64%	70%	

Nb1. Het centrumgebied openbaar inclusief privé behelst de volgende parkeerplaatsen. Schellingshof plein; Plus openbaar; Waterstraat 2; Waterstraat 3; Akenshof 2. + Plus personeel; Plus kelder; Schellingshof kelder; Schellingshof boven kelder; Akenshof 1

Nb2. Omdat in en boven de kelder Schellingshof alleen geteld kon worden in ronde 2 en 3 kunnen alleen voor die tijdvakken bezettingspercentages berekend worden.

Inventarisatie Beek Ubbergen 24 juni 2014

Tellocaties terreinen		Soort	Capaciteit 2008	Capaciteit 2014	8.00 uur	10.30 uur	14.30 uur	17.00 uur	19.30 uur	Opmerkingen
1	Gemeentehuis	Normaal	40		26	39	27	10	8	
		Geh pp	2		0	0	1	0	0	
		Overig gereserveerd	1		0	0	0	0	0	
		totaal/bezetting	*43*		*60%*	*91%*	*65%*	*23%*	*19%*	
2	Hofke	Normaal	19		18	20	17	8	13	Deel in keerlus, zie formule
		totaal/bezetting	*19*		*95%*	*105%*	*89%*	*42%*	*68%*	
3	Raailand (terrein)	Normaal	14		10	11	8	6	7	
		Afgekruisd zonder bord	2		0	0	0	0	0	
		totaal/bezetting	*16*		*63%*	*69%*	*50%*	*38%*	*44%*	
4	Kerk	Normaal	25		11	8	5	11	11	Vakken aangeven tbv effectiviteit
		totaal/bezetting	*25*		*44%*	*32%*	*20%*	*44%*	*44%*	
5	Schellingshof (plein)	Normaal	26		9	20	17	19	8	
		Blauwe zone	8		3	3	1	3	3	
		Alg. Geh. Pp	1		0	0	0	0	0	
		totaal/bezetting	*35*		*34%*	*66%*	*51%*	*63%*	*31%*	
6	Plus openbaar	Normaal	76	1 geh pp	15	21	36	44	12	78 vakken, 2 voor fietsenstalling
		totaal/bezetting	*76*		*20%*	*28%*	*47%*	*58%*	*16%*	
7	Plus personeel	Normaal	25		9	10	7	6	1	passen hier 25 auto's?
		totaal/bezetting	*25*		*36%*	*40%*	*28%*	*24%*	*4%*	
8	Plus kelder	Normaal	16		8	4	8	7	10	
		totaal/bezetting	*16*		*50%*	*25%*	*50%*	*44%*	*63%*	
9	Schellingshof kelder	Normaal	30		14	11	11	14	15	Ingeschat vanwege geen toegang
		totaal/bezetting	*30*		*47%*	*37%*	*37%*	*47%*	*50%*	
10	Terrein Spijker	Normaal	12		7	9	6	6	5	Er kunnen er wellicht 15 staan
		totaal/bezetting	*12*		*58%*	*75%*	*50%*	*50%*	*42%*	
11	Terrein Hofke aan VtV laan	Normaal	7		2	2	1	1	1	
		totaal/bezetting	*7*		*29%*	*29%*	*14%*	*14%*	*14%*	
12	Schellingshof boven kelder	Normaal	12		4	4	4	6	5	
		totaal/bezetting	*12*		*33%*	*33%*	*33%*	*50%*	*42%*	

Tellocaties straten		Soort	Capaciteit 2008	Capaciteit 2014	8.00 uur	10.30 uur	14.30 uur	17.00 uur	19.30 uur	Opmerkingen indien van toepassing
1	Nieuwe Holleweg	Normaal	10		7	10	9	8	8	
		Trouw en rouwauto	1		1	0	1	0	0	
		totaal/bezetting	*11*		*73%*	*91%*	*91%*	*73%*	*73%*	
2	Rijksstraatweg bij Spijker	Normaal	7		0	4	4	6	4	
		totaal/bezetting	*7*		*0%*	*57%*	*57%*	*86%*	*57%*	
3	Rijksstraatweg overig	Normaal	26		6	6	11	9	12	Deel rabo, zie formule
		totaal/bezetting	*26*		*23%*	*23%*	*42%*	*35%*	*46%*	
4	Verbindingsweg 1	Normaal	20		0	0	0	0	0	
		totaal/bezetting	*20*		*0%*	*0%*	*0%*	*0%*	*0%*	
5	Verbindingsweg 2	Normaal	8		5	10	9	8	4	
		totaal/bezetting	*8*		*63%*	*125%*	*113%*	*100%*	*50%*	
6	Hofke (hier waren geen pp)	Normaal	0		0	0	0	0	1	
		totaal/bezetting	-		-	-	-	-	-	
7	v Voorst tot Voorst straat	Normaal	5		1	2	1	1	1	
		totaal/bezetting	*5*		*20%*	*40%*	*20%*	*20%*	*20%*	
8	Raailand (straat)	Normaal	9		1	1	3	2	1	
		totaal/bezetting	*9*		*11%*	*11%*	*33%*	*22%*	*11%*	
9	Oude Gracht	Normaal	12	9	5	3	3	4	4	
		Taxi	1		0	0	0	0	0	
		Alg. Geh. Pp	1		0	0	0	0	0	
		totaal/bezetting	*14*		*36%*	*21%*	*21%*	*29%*	*29%*	
10	Waterstraat 1	Normaal	13		2	4	3	2	1	
		totaal/bezetting	*13*		*15%*	*31%*	*23%*	*15%*	*8%*	
11	Waterstraat 2	Normaal	8		4	5	5	5	2	
		Laad en losplaats (groot)	1		0	0	1	0	0	
		Alg. Geh. Pp	1		0	0	0	0	0	
		totaal/bezetting	*10*		40%	50%	60%	50%	20%	
12	Waterstraat 3	Normaal	7		4	2	5	5	4	om 14.30 uur 2 bussen
		totaal/bezetting	*7*		*57%*	*29%*	*71%*	*71%*	*57%*	om 17.00 uur 1 bus
13	Bongerdstraat	Normaal	6		1	4	4	3	3	
		totaal/bezetting	*6*		*17%*	*67%*	*67%*	*50%*	*50%*	
14	Sprongstraat	Normaal	24		12	9	13	13	19	
		totaal/bezetting	*24*		*50%*	*38%*	*54%*	*54%*	*79%*	
15	Akenshof 1	Normaal	7		5	5	4	2	2	
		totaal/bezetting	*7*		*71%*	*71%*	*57%*	*29%*	*29%*	
16	Akenshof 2	Normaal	12		8	8	6	9	9	
		totaal/bezetting	*12*		*67%*	*67%*	*50%*	*75%*	*75%*	

Totalen parkeerplaatsen en bezetting

Totalen normale plaatsen (ex taxi, blauwe zone en Geh pp)	381	152	194	191	176	135
		40%	51%	50%	46%	35%
Totalen normale openbare plaatsen centrum (exclusief taxi, blauwe zone en Geh pp)	129	40	56	69	82	35
		31%	43%	53%	64%	27%
Totalen normale openbare plaatsen centrum (exclusief taxi en Geh pp maar inclusief blauwe zone)	137	43	59	70	85	38
		31%	43%	51%	62%	28%

Nb. Het centrumgebied openbaar behelst de volgende parkeerplaatsen. Schellingshof plein; Plus openbaar; Waterstraat 2; Waterstraat 3; Akenshof 2.

Totalen normale plaatsen centrum,zowel openbaar als privé (exclusief taxi, blauwe zone en Geh pp)	219	80	90	103	117	68
		37%	41%	47%	53%	31%
Totalen normale plaatsen centrum,zowel openbaar als privé (exclusief taxi en Geh pp maar inclusief blauwe zone)	227	83	93	104	120	71
		37%	41%	46%	53%	31%

Nb1. Het centrumgebied openbaar inclusief privé behelst de volgende parkeerplaatsen. Schellingshof plein; Plus openbaar; Waterstraat 2; Waterstraat 3; Akenshof 2. + Plus personeel; Plus kelder; Schellingshof kelder; Schellingshof boven kelder; Akenshof 1

Nb2. Omdat in en boven de kelder Schellingshof alleen geteld kon worden in ronde 2 en 3 kunnen alleen voor die tijdvakken bezettingspercentages berekend worden.

Bijlage 2: Berekening verkeersgeneratie

				verkeersgeneratie / 100 m2				absoluut			bezoekersaandeel		99%		bevoorrading en personeel		
BVO				min	max			min	max		min	max			min	max	
bestaand		1650		67,1	108,7			1107	1794		1096	1776			11	18	
toekomstig		2704		67,1	108,7			1814	2939		1796	2910			18	29	
toename		1054		67,1	108,7			707	1146		700	1134			7	11	

maximale theoretische toename verkeersaantrekkende werking

	1146	mvt etmaal
per richting	573	mvt etmaal

inkomend verkeer	telling 2014	percentage	verkeersaantrekking	toek int.
Waterstraat zuid	1148	47%	271	1419
Waterstraat west	1002	41%	237	1239
Bongerdstraat	275	11%	65	340
totaal	2425	100%	573	2998
controle	*2425*		*573*	*2998*

uitgaand verkeer	telling 2014	percentage	verkeersaantrekking	toek int.
Waterstraat zuid	0	0%	0	0
Waterstraat west	1855	74%	262	2117
Bongerdstraat	647	26%	91	738
Sprongstraat	52		110	162
Kol. Ekmanstraat	23		110	133
totaal	2502	100%	573	2855
	2502		*573*	*3075*

minimale toenameverkeeraantrekkenden werking

	707	mvt etmaal
per richting	354	mvt etmaal

inkomend verkeer	telling 2014	percentage	verkeersaantrekking	toek int.
Waterstraat zuid	1148	47%	167	1315
Waterstraat west	1002	41%	146	1148
Bongerdstraat	275	11%	40	315
totaal	2425	100%	354	2779
controle	*2425*		*354*	*2779*

uitgaand verkeer	telling 2014	percentage	verkeersaantrekking	toek int.
Waterstraat zuid	0	0%	0	0
Waterstraat west	1855	74%	99	1954
Bongerdstraat	647	26%	34	681
Sprongstraat	52		110	162
Kol. Ekmanstraat	23		110	133
totaal	2502	100%	354	2636
	2502		*354*	*2856*

aandeel verkeersinstensiteiten supermakt bestaande situatie

bestaande maximale verkeeraantrekkende werking	1794	mvt etmaal
per richting	897	mvt etmaal

inkomend verkeer	telling 2014	percentage	bijdrage vd supermarkt	toek int.
Waterstraat zuid	1148	47%	425	
Waterstraat west	1002	41%	371	
Bongerdstraat	275	11%	102	
totaal	2425	100%	897	0
controle	*2425*		*897*	*3322*

uitgaand verkeer	telling 2014	percentage	verkeersaantrekking	toek int.
Waterstraat zuid	0	0%	0	
Waterstraat west	1855	74%	665	
Bongerdstraat	647	26%	232	
totaal	2502	100%	897	0
	2502		*897*	*3399*

aandeel verkeersintensiteiten supermarkt toekomstige situatie

maximale verkeeraantrekkenden werking	2939	mvt etmaal
per richting	1470	mvt etmaal

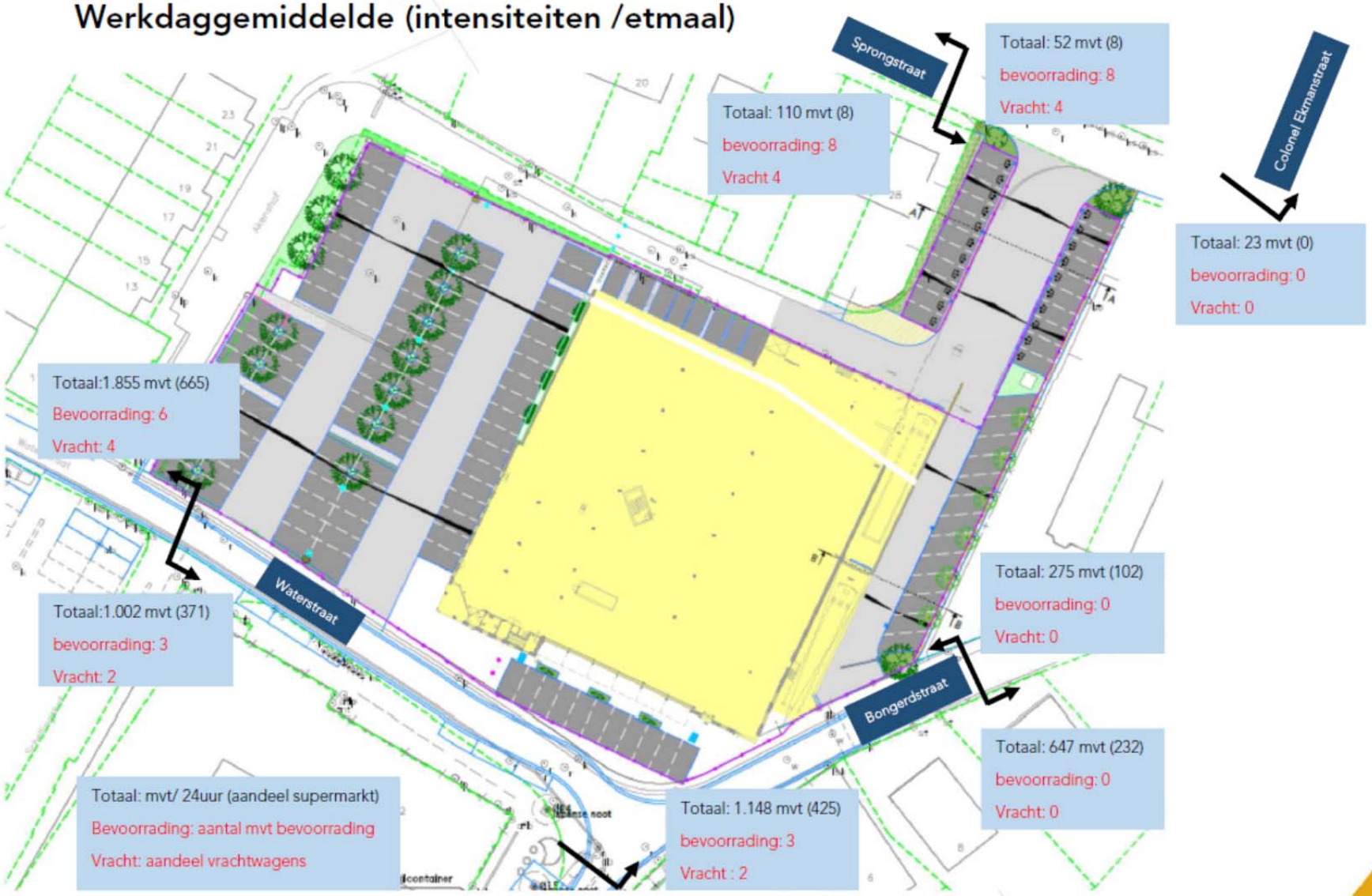
inkomend verkeer	toekomst	aandeel supermarkt
Waterstraat zuid	1419	696
Waterstraat west	1239	607
Bongerdstraat	340	167
Sprongstraat	110	0
Col Ekmanstraat	0	0
		1470

uitgaand verkeer	toekomst	aandeel supermarkt
Waterstraat zuid	0	0
Waterstraat west	2117	927
Bongerdstraat	738	323
Sprongstraat	162	110
Col Ekmanstraat	133	110
		1470

Bijlage 3: Verkeersintensiteiten

Verkeerstellingen mei 2014 en 2015

Werkdaggemiddelde (intensiteiten /etmaal)

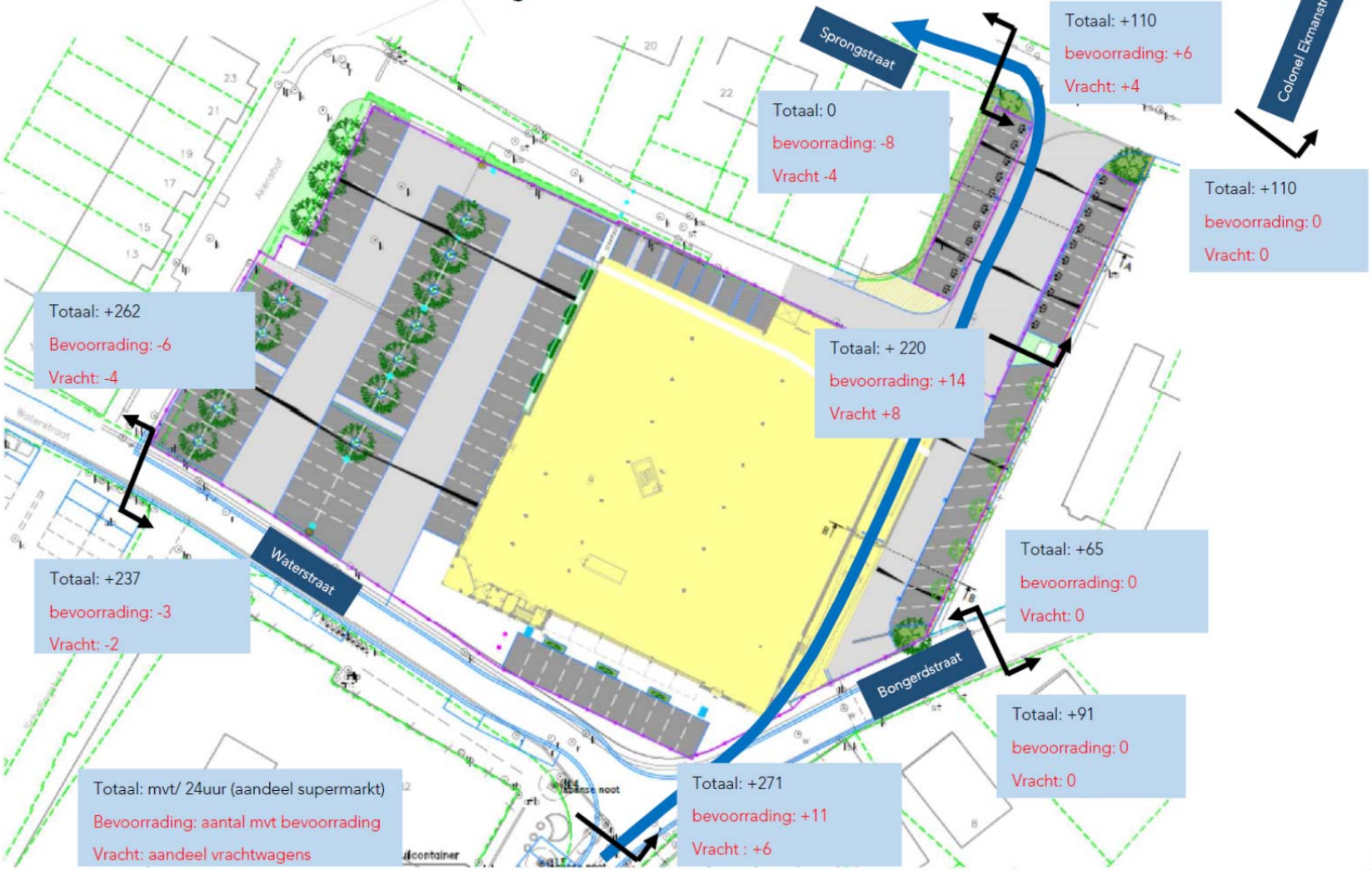


Verwachting toekomstige intensiteiten

vrachtverkeer via Rijksstraatweg – Waterstraat - Sprongstraat
Werkdaggemiddelden, intensiteiten in motorvoertuigen / etmaal
o.b.v. maximale theoretische verkeersgeneratie CROW kentallen en bestaande intensiteiten

Toename intensiteiten door uitbreiding supermarkt

Werkdaggemiddelden, intensiteiten in motorvoertuigen / etmaal
o.b.v. maximale theoretische verkeersgeneratie CROW kentallen en bestaande intensiteiten



Bijlage 4: Onderzoek looproutes 2008

De kern Beek herbergt diverse voorzieningen voor ouderen en mindervaliden. Zo zijn diverse ouderenwoningen en zorgvoorzieningen aanwezig. Ook bevindt zich in Beek een zorginstituut voor doven en blinden (Kalorama). De gemeente hecht dan ook waarde aan goede looproutes van en naar de belangrijkste voorzieningen. Onderscheid wordt gemaakt in de volgende routes:

- Kalorama/De Geest – centrum v.v.
- Het Höfke – centrum v.v.
- Gemeentehuis – centrum v.v.
- Kulturhus – centrum v.v.

De looproutes zijn in 2008 geïnventariseerd en beoordeeld op aanwezigheid van trottoirs, aanwezigheid van een geleidestrook, noodzaak van geleiding, directheid en staat van onderhoud.

Kalorama / De Geest – centrum v.v.

Op de route van en naar Kalorama / De Geest vallen een aantal zaken op. Ten aanzien van de aanwezigheid van trottoirs wordt opgemerkt dat op het terrein van Kalorama, bij de aansluiting van het Kaloramaterrein op de Nieuwe Holleweg geen trottoir aanwezig is. Er is slechts een blindengeleidestrook aanwezig aan weerszijden van de geasfalteerde oprit. De route die de geleidestrook vervolgens volgt naar de Rijksstraatweg, loop via de Kerkberg aan de westkant van de weg. De geleidestrook is op sommige plaatsen strak tegen de wegkant aangelegd of tegen aanwezige muurtjes. Dit bemoeilijkt het lopen op de ribbelstrook. Ook het overhangende groen langs het trottoir op de Kerkberg bemoeilijkt het lopen op de geleidestrook. De route via de Kerkberg is ook erg steil. Dit is onvermijdelijk gezien de geografische ligging van Kalorama. Een route via de Nieuwe Holleweg, tot aan de Rijksstraatweg is aanzienlijk minder steil. Die route kent echter geen geleidestrook en kruist bovendien de roosters over de waterloop tot twee keer toe. Aan de centrumzijde van de Rijksstraatweg vervolgt de route via de Kerkberg door de Schellingssteeg. Hierbij valt op dat de geleidestrook niet direct door de Schellingssteeg naar het centrum loopt, maar linksaf buigt richting het gemeentehuis, langs de Rijksstraatweg. Ook op de Schellingshof zelf ontbreekt de geleideroute. In het centrum zelf wordt deze geleidestrook bij de Waterstraat weer opgepakt. Hierbij is geconstateerd dat de geleidestrook ook veelvuldig werd geblokkeerd door reclameborden en geparkeerde fietsen. Op de eventuele alternatieve route via de Waterstraat vanaf de Rijksstraatweg is wel een geleideroute aanwezig, maar deze wordt door verkeerd geparkeerde auto's vaak geblokkeerd. Ook de aanwezigheid van de waterloop bemoeilijkt het lopen via de Waterstraat. Op sommige plaatsen leidt dit tot gevaarlijke situaties voor met name visueel gehandicapten.

foto 1: Kalorama, geleiding eigenlijk niet nodig i.v.m. natuurlijke gidslijn

foto 2: Kerkberg, blokkering route en smal trottoir

foto 3: Waterstraat, blokkade door foutparkeerders

Het Höfke - centrum v.v.

De route van het Höfke naar het centrum is direct en kort. In het centrumgebied versmalt het trottoir echter zodanig dat het belopen van deze route met bijvoorbeeld een rollator bemoeilijkt wordt. Het feit dat de rijloper en de trottoirs in de Waterstraat a niveau zijn aangelegd, draagt niet bij aan de berijdbaarheid voor rollators, omdat het hoogteverschil van het trottoir met de goot op sommige plaatsen ca. 3 cm. is. Het trottoir aan de noordzijde van de Waterstraat wordt ter hoogte van het parkeerterrein van de supermarkt als het ware opgenomen in het parkeerterrein, de plaats van de voetganger wordt daardoor onduidelijk. Ook obstakels in het trottoir bemoeilijken de doorgang. De geleidingsstrook is alleen aanwezig in het centrumgebied. In het centrum zelf geldt tot slot dat er geen aangewezen oversteekplaats is tussen de noord- en de zuidzijde van de Waterstraat, dit wordt door met name oudere verkeersdeelnemers als lastig ervaren zo blijkt uit het onzekere oversteekgedrag.

foto 4: Waterstraat, brede trottoirs, geen geleiding

foto 5: Waterstraat, blokkering van geleidelijnen

Het gemeentehuis - centrum v.v.

De route van het gemeentehuis naar het centrum is een verlengde van de route tussen het Höfke en het centrum. Alle bevindingen van die route gelden daarom ook voor de route van en naar het gemeentehuis. Daar komt bij dat de route langs de Waterstraat ter hoogte van de Verbindingsweg oversteekt naar de zuidzijde van de Waterstraat. Hoewel deze oversteekplaats op een logische en nuttige plaats ligt, wordt het gebruik bemoeilijkt door het ontbreken van op- en afritjes in de trottoirs. De geleidingsroute via de Waterstraat ontbreekt. Opvallend is de aanwezigheid van een geleidingsroute langs de Rijkstraatweg naar het gemeentehuis. Deze route is alleen nuttig voor voetgangers tussen Kalorama en het gemeentehuis.

foto 6: Waterstraat, ontbrekende op- en afritjes

foto 7: Rijkstraatweg, bestrating in gebrekkige staat, veel hoogteverschil

Het Kulturhus - centrum v.v.
Het Kulturhus is het meest direct met het centrum verbonden via de Colonel Ekmanstraat. Deze route is echter soms lastig begaanbaar voor mensen met beperkte mobiliteit wegens de smalle trottoirs waarlangs veel groen uit de tuinen overhangt. Daar komt bij dat deze route ofwel achter de supermarkt uitkomt, ofwel op de Bongerdstraat. De Bongerdstraat is een goed begaanbare weg, maar kent smalle trottoirs. De route via de achterzijde van de supermarkt kent een hoogteverschil naar het parkeerterrein. Dit kan voor sommige gebruikers een hindernis vormen. Geen van beide routes kent geleidelijnen voor visueel gehandicapten.

Algemene constateringen ten aanzien van de looproutes
Op diverse plaatsen in Beek zijn blindengeleideroutes toegepast. Deze routes worden echter niet consequent toegepast en zijn soms ook op plaatsen aangebracht waar dit eigenlijk niet nodig is, of zelfs onwenselijk is, volgens de landelijke richtlijnen.
De CROW richtlijn[1] houdt ten aanzien van natuurlijke gidslijnen en geleidelijnen de volgende uitgangspunten aan:

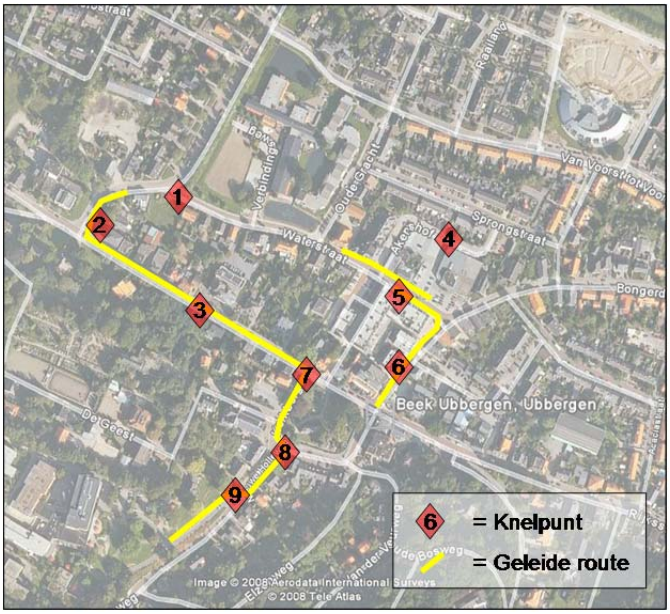
- gebruik waar mogelijk natuurlijke gidslijnen;
- gidslijnen zijn strak en ononderbroken;
- gebruik voelbare materiaalverschillen, zoals gras en klinkers;
- gebruik hoogteverschillen, zoals gevels en muurtjes.

Ten aanzien van het toepassen van geleidelijnen (ribbeltegels) worden de volgende uitgangspunten aangehouden:

- geleidelijnen alleen toepassen in veilige situaties, en dus nooit op:
  - de openbare weg;
  - voetgangersoversteekplaatsen;
  - fietspaden;
  - tram- en busbanen.

Op de aanvullende foto's op de volgende pagina is te zien dat de landelijke richtlijnen niet overal in Beek worden gevolgd. De belangrijkste verbeterpunten in de looproutes zijn weergegeven in figuur 1 en deze geeft tevens aan waar geleideroutes zijn aangebracht.

[1] CROW Publicatie 177 'Integrale toegankelijkheid openbare ruimte', 2002



figuur 1: knelpunten en geleideroutes

1 Op- en afritten ontbreken bij de oversteek

2 Overhangend groen blokkeert de geleidestrook

3 Het trottoir kent veel hoogte-verschillen

4 Het hoogteverschil achter de supermarkt is voor oudere mensen lastig te overbruggen

5 Geleideroutes worden vaak geblokkeerd en stoppen op on-logische plaatsen

6 Geleideroutes worden vaak geblokkeerd door geparkeerde auto's

7 De geleideroute leidt naar het gemeentehuis in plaats van naar het centrum

8 De geleideroute loopt te dicht langs obstakels

9 Het trottoir ontbreekt

Foutgeparkeerde auto's blokkeren de looproutes

Foutgeparkeerde auto's blokkeren de looproutes

Foutgeparkeerde auto's blokkeren de looproutes

Foutgeparkeerde auto's blokkeren de looproutes

De smalle trottoirs worden snel geblokkeerd, in dit geval zullen geparkeerde fietsen de doorgang blokkeren

Grote hoogteverschillen in het profiel maken natuurlijke geleiding mogelijk maar bemoeilijken de overrijdbaarheid met bijvoorbeeld rollators.

De looproutes zijn te smal

De geleidelijnen zijn te smal en kennen diverse obstakels

Geleidelijnen houden op onverklaarbare plekken op

Bijlage 5: Toelichting maatregelen openbare ruimte

Bevindingen verkeersschouw

Tijdens de locatieonderzoeken van 24 mei en 24 juni 2014 zijn de volgende zaken geconstateerd:

- Veel voetgangersvoorzieningen zijn smal of worden geblokkeerd door onder andere reclameborden.
- Voetgangers bewegen zich onwennig op de Waterstraat ter hoogte van de supermarkt. Vermoedelijk komt dit door de parkeerbewegingen op de Waterstraat.
- De voorrangssituatie ter hoogte van de parkeerterreinen, Schellingshof en supermarkt is onduidelijk. Soms leidt dit tot twijfelend verkeersgedrag.
- Fietsenstallingen kunnen strategischer geplaatst worden. Hiermee wordt het gebruik gestimuleerd en ontstaat er meer ruimte voor voetgangers. Tevens kan het (sporadische) 'fout' parkeren tegengegaan worden.
- Op de Waterstraat zuid (tussen Rijksstraatweg en Bongerdstraat) zijn de rijsnelheden gevoelsmatig hoger dan wenselijk.
- De roosters aan de Waterstraat (tussen Rijksstraatweg en Bongerdstraat) zijn niet gebruiksvriendelijk voor dames met hakken die bijvoorbeeld daar wandelen of uit de auto stappen.
- In de Sprongstraat is weinig manoeuvreerruimte voor vrachtwagens ter hoogte van de inrit van het magazijn van de supermarkt.

Bewonersavond 11 juni 2014

Op 11 juni 2014 zijn de bewoners en belanghebbenden uit het centrumgebied uitgenodigd. Doelstelling van de avond was om de belanghebbenden te informeren over de voorgenomen ontwikkelingen en de bestaande verkeerssituatie. Daarnaast was er behoefte om informatie te verkrijgen vanuit de belanghebbenden voor de inrichting van de openbare ruimte.

Diverse op- en aanmerkingen zijn ontvangen. Deze zijn samen te vatten in de volgende hoofdpunten.

- bevoorrading via Sprongstraat;
- verkeerssituatie Waterstraat (deel tussen Bongerdstraat en Verbindingsweg);
- verkeerssituatie Waterstraat zuid;
- verkeerscirculatie in centrumgebied;
- looproutes;
- inpassing water in openbaar gebied.

Het projectteam heeft tijdens het overleg van 18 juni besloten niet alle benoemde knelpunten apart op te pakken, maar integraal te bekijken. Dit resulteert in de volgende maatregelen op hoofdlijnen:

- herinrichting van de Waterstraat (deel tussen Bongerdstraat en Verbindingsweg);
- herinrichting van de Waterstraat zuid;
- verbetering van de bevoorrading via de Sprongstraat;
- verkeerscirculatie voor vrachtverkeer in het centrumgebied.

In de volgende paragraaf worden de maatregelen op hoofdlijnen beschreven, inclusief de op te lossen problematiek.

Oplossingsrichtingen

Inleiding
Vanuit de ontwikkeling en de opmerkingen en suggesties van de belanghebbenden zijn oplossingsrichtingen benoemd. Deze oplossingsrichtingen zijn samengebracht tot een integraal ontwerp voor het plangebied. In bijlage 6 is het voorlopig ontwerp opgenomen. In de volgende paragrafen zijn de oplossingsrichtingen op hoofdlijnen beschreven. Dit is als input gebruikt voor het voorlopig ontwerp.

Herinrichting van de Waterstraat (deel tussen Bongerdstraat en Verbindingsweg)
De Waterstraat kan grofweg in twee delen verdeeld worden. Het deel tussen de Bongerdstraat en de Oude Gracht, en het deel tussen de Oude Gracht en de Verbindingsweg.

Waterstraat oost (Bongerdstraat – Oude Gracht)
Dit gedeelte kent meer het karakter van een centrum door de aangelegen winkels. Algemene opmerking voor dit deel is dat het niet wordt ervaren als een verblijfsgebied. Verder worden de geparkeerde auto's op dit deel van de Waterstraat als een barrière ervaren en bestaat er geen relatie tussen de winkels van Schellingshof en supermarkt Plus. Aspecten die verbeterd dienen te worden zijn:
- oversteekbaarheid;
- in- en uitparkeren;
- meer ruimte geven aan de voetgangers.

De genoemde aspecten kunnen aangepakt worden door dit deel van de Waterstraat her in te richten. Het aantal (haaks) parkeerplaatsen wordt op dit deel verminderd. Hierdoor wordt door een pleinconcept over de weg een relatie gelegd tussen de supermarkt en de winkels in Schellingshof. Het aantal parkeerplaatsen dat verdwijnt, dient zo veel mogelijk binnen het gebied gecompenseerd te worden. De bestaande laad- en losvoorziening wordt opgeheven en bestemd als parkeervakken.

Om meer ruimte te geven aan de voetgangers aan de zijde van Schellingshof wordt de Waterstraat verlegd in de richting van de supermarkt. Hierbij dient in het ont-

werp wel rekening gehouden te worden met een informele ruimtereservering voor winkelwagens achter de parkeerplaatsen. Verder wordt tussen de Oude Gracht en Schellingshof aan de noordzijde van de Waterstraat een breed trottoir aangelegd. De beide bestaande onveilige loopstroken, zowel aan de noord- als zuidzijde worden opgeheven.

Het wegprofiel is bedoeld voor tweerichtingen verkeer, waarbij een vrachtauto en een personenauto elkaar (stapvoets) kunnen passeren.

Waterstraat west (Oude Gracht – Verbindingsweg)
Op dit deel ontbreekt het aan goed gedimensioneerd voetpad tussen de Verbindingsweg en he winkelgebied. Voorgesteld wordt om aan de noordzijde het trottoir te verbreden om de looproute tussen 't Höfke en het winkelgebied te faciliteren. Uit de parkeertellingen blijkt dat er voldoende parkeerruimte is. Er wordt op straat geparkeerd, zonder speciale aanduiding van parkeervakken.

Het wegprofiel dient afgestemd te zijn voor tweerichtingen verkeer waarbij een vrachtauto en een personenauto elkaar (stapvoets) kunnen passeren. Door de geparkeerde auto's op straat moeten automobilisten soms even wachten op een tegenligger. Dit veroorzaakt gezien het aantal verkeersbewegingen geen grote verkeershinder.

Herinrichting van de Waterstraat zuid
Dit deel van de Waterstraat is eenrichtingsverkeer voor autoverkeer. De rijrichting is vanaf de Rijksstraatweg richting de Bongerdstraat. Fietsverkeer mag in twee richtingen rijden. Deze straat wordt in de praktijk als te smal ervaren. Verder is de bruikbaarheid van de langs parkeerplaatsen discutabel, mede door de roosters die aangebracht zijn boven de waterloop.

Voorgesteld word om de rijbaan te verbreden, zodat een vrachtwagen en een fiets elkaar veilig kunnen passeren.

Verbetering van de bevoorrading via de Sprongstraat
De supermarkt Plus wordt bevoorraad via de Sprongstraat. Dit is een woonstraat waaraan geparkeerd wordt. De ruimte is beperkt, zeker als ook vrachtverkeer hier gebruik van moet maken. In de praktijk komt het voor dat vrachtverkeer op elkaar wacht en ook achteruit moet rijden. Verder is ook de toegang tot de bevoorradingsdeur van de supermarkt krap gedimensioneerd.

In het plan is de route voor de bevoorrading door vrachtverkeer gewijzigd. Voor de Sprongstraat betekent dit het vrachtverkeer in een richting door de Sprongstraat gaat rijden. Hiermee wordt de bestaande problematiek opgeheven.

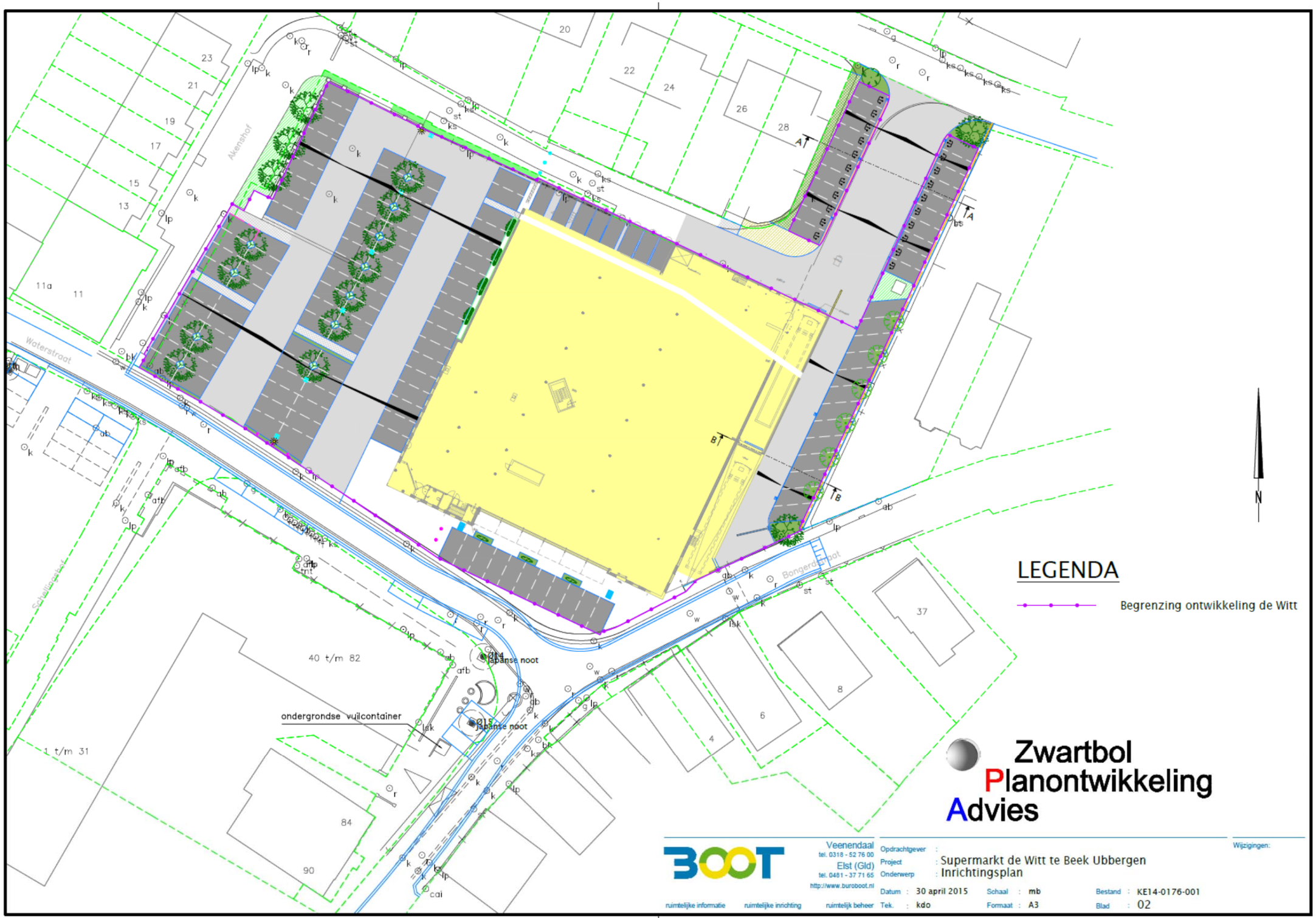
Verkeerscirculatie voor vrachtverkeer in het centrumgebied

Tijdens het overleg is verkend of er verkeerscirculatie maatregelen getroffen dienen te worden. Om het dorpse karakter en het centrum optimaal bereikbaar te houden, is besloten om de verkeerscirculatie te houden zoals deze nu is met uitzondering voor bevoorradend vrachtverkeer. Voor bevoorradingsverkeer dat een bestemming heeft op de Waterstraat wordt een route aangegeven. Reden is om ongewenste manoeuvres op de aansluiting Waterstraat – Bongerdstraat te voorkomen. De route wordt als volgt: vanaf de N325 richting Verbindingsweg – Rijksstraatweg – Waterstraat – Verbindingsweg – N325.

Hiermee ontstaat een duidelijk circuit voor vrachtverkeer. Om dit mogelijk te maken dienen de volgende aanpassingen gedaan te worden:

- verruimen boogstraal aansluiting Rijksstraatweg – Waterstraat zuid;
- herinrichting Waterstraat zuid;
- aanbrengen bebording bewegwijzering bevoorradingsroute.

Bijlage 6: Herinrichting openbare ruimte centrum Beek


Akenshof
Waterstraat
Bongerd Zuid
Schallingsbaf
ondergrondse vuilcontainer
japanse noot
japanse noot
40 t/m 82
1 t/m 31
A
B
N
LEGENDA
Begrenzing ontwikkeling de Witt
Zwartbol
Planontwikkeling
Advies
BOOT
ruimtelijke informatie
ruimtelijke inrichting
ruimtelijk beheer
Veenendaal
tel. 0318 - 52 76 00
Elst (Gld)
tel. 0481 - 37 71 65
http://www.buroboot.nl
Opdrachtgever :
Project : Supermarkt de Witt te Beek Ubbergen
Onderwerp : Inrichtingsplan
Datum : 30 april 2015
Schaal : mb
Bestand : KE14-0176-001
Tek. : kdo
Formaat : A3
Blad : 02
Wijzigingen:

BRO heeft vestigingen in Boxtel | Amsterdam | Tegelen
www.BRO.nl