

Notitie / Memo

HaskoningDHV Nederland B.V.
Mobility & Infrastructure

Aan: De heer Ruijl
Van: Ferry Moors
Datum: 12 april 2024
Kopie: Archief
Ons kenmerk: BI5228_M&I_NT2404121535
Classificatie: Projectgerelateerd
Gecontroleerd door: Albert Erhardt

Onderwerp: Herontwikkeling achterliggend terrein Hoeve "Den Erver"

1 Aanleiding

Aan de Bourgognestraat 32-32a is momenteel Hoeve Den Erver gesitueerd. Het voorste deel, dat aan de Bourgognestraat grenst, is een woonhuis. Het achterste deel is deels ook een woonhuis en deels een kunstgalerie. De kavel achter de bestaande bebouwing is veelal onbebouwde grond met enkele schuren.

Er zijn plannen om de schuren te slopen en het braakliggend terrein te gebruiken om 10 woningen te realiseren. De bestaande oprit van Bourgognestraat 32-32a zal dan aangepast worden tot toegangsweg van het achterliggende gebied.

Door de eigenaar van de grond, Reynhart Ontwikkeling BV, is Royal HaskoningDHV gevraagd om een verkeersadvies op te stellen voor deze ontwikkeling.



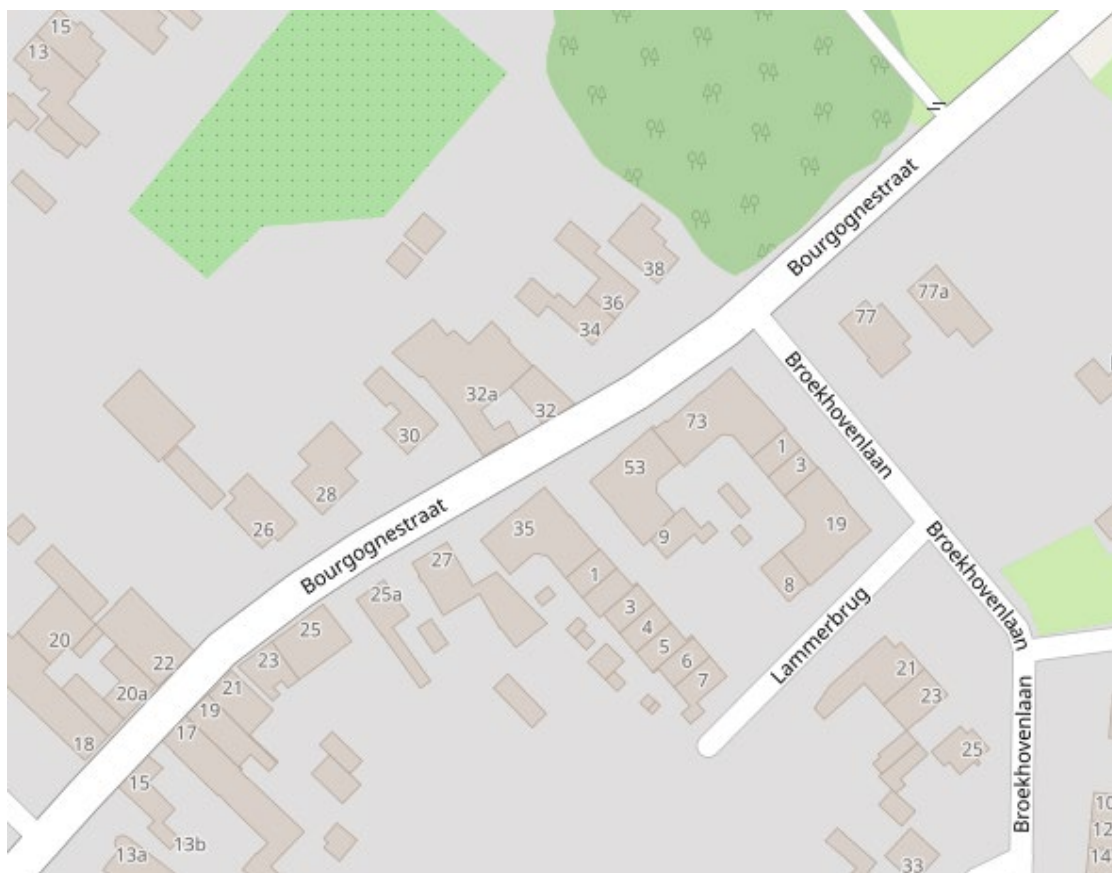
Afbeelding Huidige situatie Bourgognestraat 32-32a

2 Huidige situatie

2.1 Huidige verkeersstructuur

De Bourgognestraat is een erftoegangsweg waar een snelheidsregime van 30km/uur geldt. Hoewel de Bourgognestraat een erftoegangsweg is heeft de weg wel een verbindende functie tussen Neerbeek en Beek.

Voetgangers in de Bourgognestraat kunnen gebruik maken van trottoirs aan beide zijden van de rijbaan. Fietzers en gemotoriseerd verkeer delen het gebruik van de rijbaan.



Afbeelding Huidige verkeerssituatie

Vanuit het verkeersmodel Zuid-Limburg wordt aan de Bourgognestraat een intensiteit van 800 mvt/etm¹ (motorvoertuigen per etmaal) toegekend. Ook voor de toekomst (2030) laat het verkeersmodel geen verdere groei zien. Erftoegangswegen kunnen qua doorstroming (conform de richtlijnen) een intensiteit hebben van maximaal circa 5.000 motorvoertuigen per etmaal, al is een dergelijke intensiteit op deze locatie duidelijk ongewenst.

Vanuit ViaStat volgt een V85² van 31 km/uur (snelheid waar 85% van het verkeer onder blijft). Uit eerdere metingen volgt een V85 van 38 km/uur. Beide snelheden vallen binnen te verwachten getallen.

¹ Mvt/etm staat voor aantal motorvoertuigen per etmaal.

² V85-snelheid is een verkeerskundige maat voor de snelheid op een wegvak. Het is de snelheid die door 85% van het verkeer niet overschreden wordt. Een V85-snelheid die vergelijkbaar is of beperkt hoger dan de maximumsnelheid is acceptabel.

2.2 Huidige parkeersituatie

Momenteel geldt aan de kant met oneven huisnummers van de Bourgognestraat een parkeerverbod. In de directe omgeving van Bourgognestraat 32-32a voorziet deze zijde van de weg (oneven nummers) wel in parkeercapaciteit door de aanwezigheid van parkeerhavens. Aan de zijde van de even huisnummers is het toegestaan langs de rijbaan te parkeren behalve uiteraard ter hoogte van de inritten. Ook is juist tussen Bourgognestraat 32 en 34 een onderbroken gele streep aangebracht, waardoor hier niet geparkeerd mag worden. Door de relatief smalle rijbaan wordt er hier (bij de even nummers) regelmatig half op het trottoir geparkeerd.

3 Verkeersproductie

Door de ontwikkeling van 10 woningen op het braakliggend terrein achter Hoeve Den Erver zal de huidige infrastructuur belast worden met aanvullende verplaatsingen. Om een inschatting te maken van de verkeersproductie is gebruik gemaakt van de CROW-richtlijnen. Hierbij zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Matig stedelijk.
- Rest bebouwde kom.
- Koop, huis, twee-onder-een-kap.

De verkeersproductie per dag per woning bedraagt in dit geval:

Verkeersproductie	
<u>Minimale verplaatsingen</u>	<u>Maximale verplaatsingen</u>
7,4	8,2

Tabel Verkeersproductie per woning.

De verkeersproductie van de gehele ontwikkeling bedraagt in dit geval tussen de 74,0 en 82,0 verplaatsingen. Dit betreft het totaal van aankomsten en vertrekken. Ten behoeve van de beoordeling van de verkeerssituatie is uitgegaan van de maximale verkeersproductie van 82 verkeersbewegingen. Dit betekent dat er per etmaal circa 41 voertuigen aankomen bij de ontwikkeling en 41 voertuigen vertrekken.

Gezien de beperkte aantallen per dag en de ruimte voor aanvullende verkeersstromen op de Bourgognestraat (conform paragraaf 2.1) kan deze weg de toename verwerken.

4 Ontsluiting

Binnen het plan is het voornemen om de nieuwe woningen te ontsluiten via een nieuwe weg welke te realiseren is ter plaatse van de huidige oprit van Bourgognestraat 32-32a. Ook het groen naast de bestaande oprit wordt ingezet om voldoende breedte te realiseren.

Voor de nieuwe aansluiting wordt een rijbaanbreedte van 5,50m gehanteerd. Het CROW adviseert een ideale rijbaanbreedte van 5,80m en een minimale rijbaanbreedte van 4,80m voor tweerichtingsverkeer auto en tweerichtingsverkeer fiets. Gezien de lage intensiteiten op deze nieuwe aansluiting wordt echter niet verwacht dat de ontbrekende 0,30m problemen op zullen leveren. Het trottoir heeft een breedte van 1,20m op het smalste punt, hetgeen voldoende is. Over het overgrote deel is het trottoir breder. Het bredere trottoir van ca. 2,60m ter hoogte van de aansluiting op de Bourgognestraat heeft een gunstig effect op de verkeersveiligheid. Het zicht op kruisend verkeer wordt hierdoor minder ontnomen door de gevel van Bourgognestraat 32. Het zicht bij het verlaten van de uitrit wordt enigszins beperkt vanwege geparkeerde auto's langs de rijbaan. Vanwege potentieel geparkeerde auto's langs de Bourgognestraat kan het voorkomen dat uitdraaiende auto's op de verkeerde weghelft terecht komen. Dit komt echter veelvuldig voor in woonstraten en ligt in lijn met het beoogde gebruik hiervan. Conform de ontwerp-tekening wordt de nieuwe weg middels een uitrit aangesloten op de Bourgognestraat. Hoewel deze nieuwe weg niet onder een hoek van 90 graden aansluit op de Bourgognestraat is de afwijking van een haakse aansluiting dermate klein dat verwacht wordt dat dit geen invloed heeft.

De veiligheidsregio heeft een advies opgesteld ten behoeve van de bereikbaarheid. Aangezien het projectgebied niet van 2 zijden bereikbaar is kan dit een probleem vormen voor hulpdiensten. Doormiddel van een keermogelijkheid en voldoende brede wegen wordt de bereikbaarheid verbeterd. Het restrisico dat overblijft is door de gemeente geaccepteerd omdat de woningen door hulpdiensten te bereiken zijn. Tijdens overleg met de veiligheidsregio is aangegeven dat de nieuwste wagens om de keerlus kunnen keren. De gemeente heeft aangegeven dat de ruimte ook voldoende is voor het keren van de vuilophaaldiensten.

In het plan wordt de wens uitgesproken om de nieuwe wegen als woonerf uit te voeren. Voor zover zichtbaar voldoet het ontwerp aan de richtlijnen voor een woonerf:

- het erf heeft een verblijfsfunctie;
- de weg, het trottoir en de parkeervakken worden á niveau uitgevoerd;
- de parkeervakken worden als zodanig aangegeven;
- de aansluiting op de Bourgognestraat wordt uitgevoerd middels een inritconstructie;

Ondanks het matige zicht vanuit de inrit (vanaf het woonerf) verwachten wij niet dat toevoeging van bijvoorbeeld een verkeersspiegel een gunstig effect zal hebben op de verkeersveiligheid. Onderzoek heeft aangetoond dat verkeersspiegels ertoe kunnen leiden dat weggebruikers zich volledig focussen op de verkeersspiegel en daardoor het overzicht verliezen. Ook wordt middels verkeersspiegels de snelheid en afstand van aankomend verkeer vaak verkeerd ingeschat.

5 Parkeren

De 10 woningen hebben elk twee parkeerplaatsen op eigen terrein. In een eerder ontwerp zijn 11 openbare parkeerplaatsen voorzien. Om tegemoet te komen aan de wens van de gemeente om meer groen in het plan te verwerken is het aantal openbare parkeerplaatsen teruggebracht naar 6 stuks. De hierdoor ontstane ruimte kan voor vergroening toegepast worden.



Afbeelding Ontwerp met parkeerplaatsen op eigen terrein en parkeerplaatsen op openbaar terrein

Om deze ontwikkeling te realiseren is een bestemmingsplan-wijziging noodzakelijk. Als onderdeel hiervan moet voldaan worden aan de parkeernormeringen zoals beschreven in de Parkeernota 2018 van de gemeente Beek.

In eerdere correspondentie is vermeld dat bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen die van invloed zijn op de parkeerbehoefte daarmee rekening dient te worden gehouden. Daarbij is het belangrijkste uitgangspunt dat alle ontwikkelingen c.q. functies die een toename in de parkeerbehoefte veroorzaken, binnen de grenzen van het plangebied of op eigen terrein worden opgevangen. Het aantal parkeerplaatsen zal moeten voldoen aan het gemeentelijk parkeerbeleid.

Conform de bijlagen 1 (zoneringskaart) van de Parkeernota moet gerekend worden met:

- Zone: Rest bebouwde kom;

Binnen deze zone worden de diverse onderdelen van het plan onderverdeeld in diverse functies. Per functie wordt hieraan een parkeernormering toegekend welke in onderstaande tabel uitgewerkt is. Omdat nog niet bekend is of het huur- of koopwoningen betreft wordt gerekend met koopwoningen omdat dit de hoogste parkeereis oplevert. Indien de woningen verhuurd worden kan de parkeereis dan enkel lager uitvallen.

Bestaand	Functie	Parkeernormering	Aantal parkeerplaatsen
Bestaande woning 1	Koop, twee-onder-een-kap	1,8 – 2,6 per woning	1,8 – 2,6
Bestaande woning 2	Koop, twee-onder-een-kap	1,8 – 2,6 per woning	1,8 – 2,6
Bestaande kunstgalerie (oppervlak ca. 100m ²)	Museum	1,0 – 1,2 per 100m ²	1,0 – 1,2
TOTAAL			4,6 – 6,4

Tabel Parkeernormering – bestaande situatie

Nieuw			
Bestaande woning 1	Koop, twee-onder-een-kap	1,8 – 2,6 per woning	1,8 – 2,6
Bestaande woning 2	Koop, twee-onder-een-kap	1,8 – 2,6 per woning	1,8 – 2,6
Bestaande kunstgalerie (oppervlak ca. 100m ²)	Museum	1,0 – 1,2 per 100m ²	1,0 – 1,2
10 nieuwe geschakelde woningen (koop)	Koop, twee-onder-een-kap	1,8 – 2,6 per woning	18,0 – 26,0
TOTAAL			22,6 – 32,4

Tabel Parkeernormering – nieuwe situatie

Deze waarden resulteren in een parkeernorm van 22,6 tot 32,4 parkeerplaatsen. Door het salderen van de parkeervraag, houd je alleen rekening met de toevoeging in parkeervraag ten behoeve van het ruimtelijke plan. Bij salderen verminder je de parkeervraag van het ruimtelijke plan met de parkeervraag van de reeds bestaande situatie. Hierdoor kan de bestaande parkeereis hierop in mindering gebracht worden hetgeen resulteert in een parkeereis van 18,0 – 26,0. Gemiddeld betekent dit **22** parkeerplaatsen. Hoewel salderen in dit geval geen andere parkeereis oplevert is het wel in de berekening meegenomen omdat de huidige oprit van de bestaande woningen (welke in de huidige situatie aan deze woningen toebedeeld is) te vervallen komt bij de aanleg van de nieuwe weg.

Binnen het ontwerp heeft elke woning twee parkeerplaatsen op eigen terrein. In totaal zijn dit 20 parkeerplaatsen. Daarnaast is er parkeercapaciteit ten behoeve van de bestaande woningen en de kunstgalerie. Hiervoor is het mogelijk te parkeren aan de voorzijde (ter plaatse van inrit / poort) en aan de achterzijde. Aan de voorzijde kan één auto geparkeerd worden.

Op het plein aan de achterkant van de bestaande woning is het mogelijk om 5 á 6 auto's te parkeren. Opgeteld zijn er dan ook **26** parkeerplaatsen aanwezig hetgeen voldoet aan de parkeernorm. In aanvulling hierop komen er ook nog 6 openbare parkeerplaatsen in het plan, waardoor de parkeernorm dus ruim gehaald zal worden.

Gezien elke woning een eigen oprit krijgt is het niet noodzakelijk binnen het projectgebied aanvullend te voorzien in gehandicaptenparkeerplaatsen en/of oplaadpunten voor elektrische voertuigen.

6 Conclusies en aanbevelingen

De Bourgognestraat is een erftoegangsweg waar een snelheidsregime van 30km/uur geldt. De intensiteiten liggen hier rond de 800 mvt/etm bij een capaciteit van 5000 mvt/etm. Gezien de berekende verkeersproductie van deze ontwikkeling van ca. 90 bewegingen per etmaal zal dit geen problemen opleveren.

De wens om de nieuwe weg uit te voeren als woonerf is prima mogelijk. Het ontwerp voldoet aan de eisen van een woonerf. De aansluiting op de Bourgognestraat wordt gerealiseerd middels een uitrit. De nieuwe weg is met 5,50m voldoende breed. Ter plaatse van de uitrit bereikt het trottoir een breedte van 2,60m hetgeen verbeterd zicht oplevert ten behoeve van verkeer op de Bourgognestraat.

In reactie op de wens van de gemeente Beek en de veiligheidsregio is een draaicirkel aan het eind van de doodlopende deel toegevoegd welke de bereikbaarheid van de woningen vergroot. Het restrisico dat overblijft is door zowel de gemeente als de veiligheidsregio geaccepteerd.

Uit de parkeernormering volgt een eis van 22 parkeerplaatsen op eigen terrein. Binnen dit plan worden er 26 gerealiseerd hetgeen ruim voldoende is. In aanvulling hierop komen er nog 6 openbare parkeerplaatsen.