

Projectnaam

Verkeersaspecten woningbouwontwikkeling Spaubeek

Ons kenmerk

CA240025.036.M02.v1.0

Onderwerp

Onderbouwing verkeerskundige aspecten t.b.v. de
woningbouwontwikkeling aan de Schoolstraat te Spaubeek

Behandeld door

Telefoon

088 130 06 00

Datum

3 december 2024

E-mail

██████████@geonius.nl

Bijlagen

-

1 Inleiding

Aan de Schoolstraat te Spaubeek is woningbouwontwikkeling voorzien ter plaatse van de locatie van de voormalige basisschool. De planontwikkeling voorziet in de realisatie van 16 grondgebonden levensloopbestendige woningen. Bij de planontwikkeling dienen voor de betreffende woningen voldoende parkeerplaatsen te worden aangelegd. Daarnaast genereert een dergelijke ontwikkeling extra verkeer. In het kader van de noodzakelijke omgevingsplanwijziging voor de betreffende ontwikkeling is een onderbouwing van de verkeersaspecten noodzakelijk.

In de volgende paragraaf wordt de planontwikkeling beschreven. In de navolgende paragrafen worden achtereenvolgend ingegaan op de aspecten parkeren, verkeersgeneratie en verkeersafwikkeling. De notitie sluit af met een samenvattende conclusie ten aanzien van de verkeersaspecten.

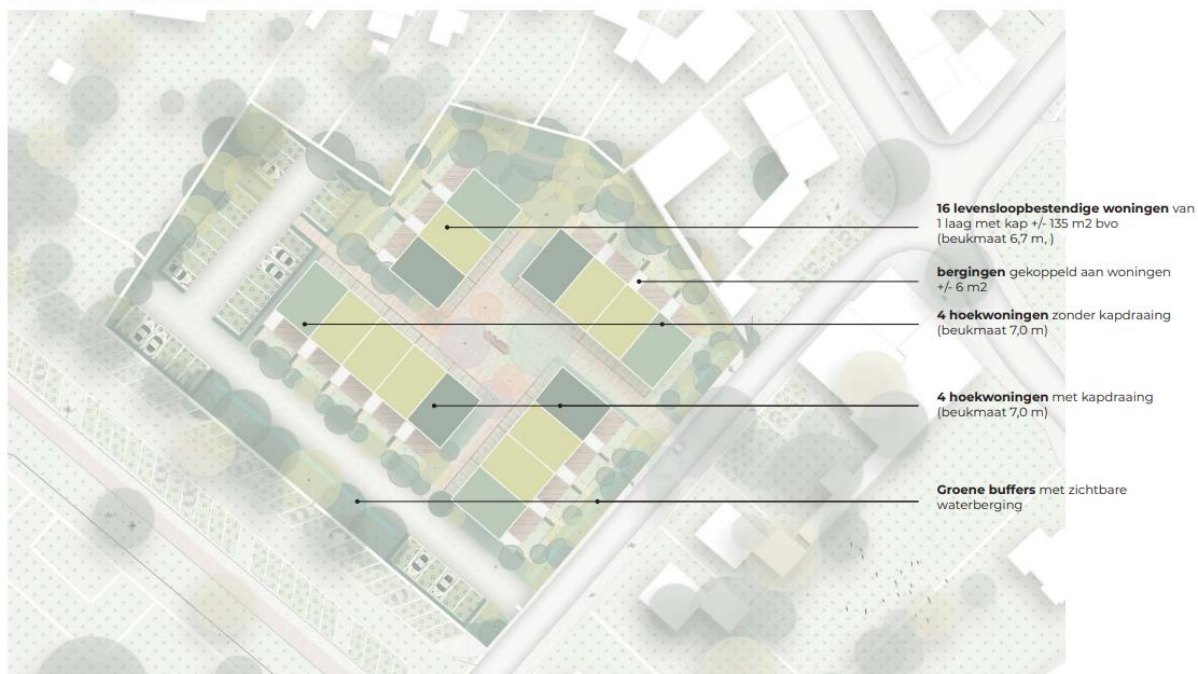


Projectlocatie

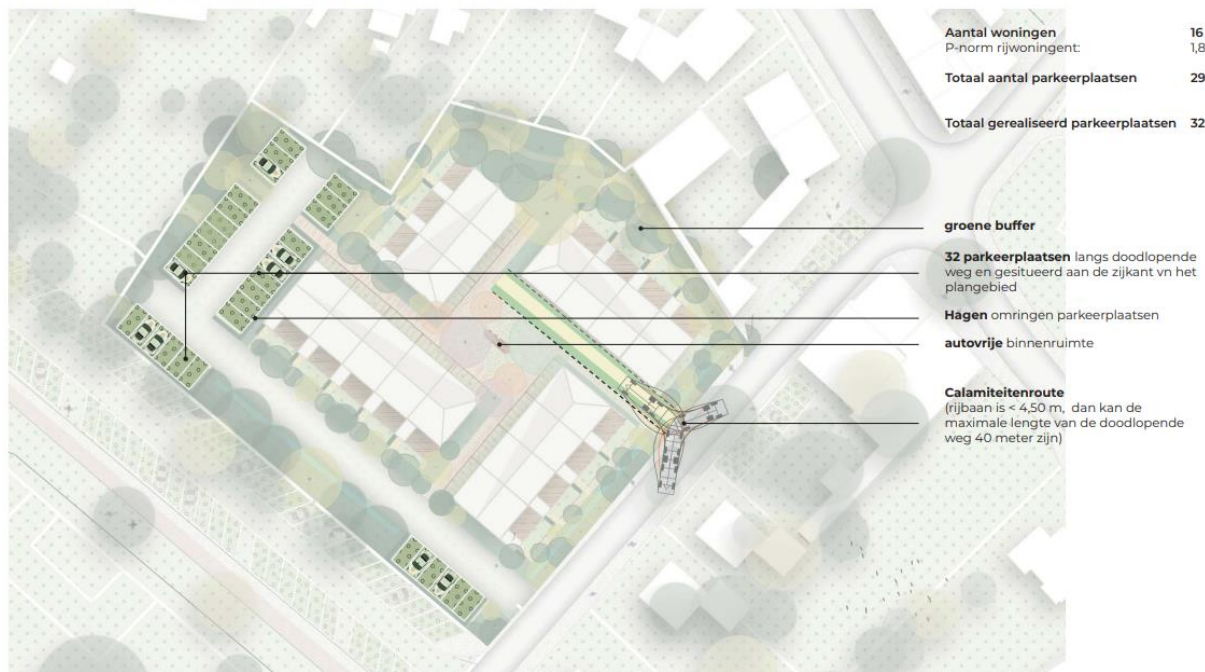
2 Planontwikkeling

De planontwikkeling betreft de realisatie van 16 grondgebonden levensloopbestendige woningen in twee bouwblokken. Het betreft 16 geschakelde woningen verdeeld over vier bouwstroken. De woningen zijn uitgevoerd in 1 laag met kap. De beoogde ontwikkeling ziet er als volgt uit:

TYPE WONINGEN



PARKEEROPLOSSING + CALAMITEITENROUTE



(bron: Stedenbouwkundig & landschappelijk raamwerk, Buro Lubbers, augustus 2024)

3 Parkeren

Parkeernormen

Voor het bepalen van de extra parkeerbehoefte ten gevolge van de beoogde ontwikkeling wordt uitgegaan aan de gemeentelijke parkeernormen zoals die zijn opgenomen in de 'Parkeernota 2018, gemeente Beek' van de gemeente Beek. Het grondgebied van Beek is in deze nota ingedeeld in vier verschillende gebieden. De projectlocatie is gelegen in de zone 'Rest bebouwde kom'.

Voor elke gebruiksfunctie is één parkeernorm vastgesteld. Daarbij gaat de gemeente Beek uit van de bandbreedte tussen het minimum- en het maximumaantal benodigde parkeerplaatsen. Voor de parkeernormen maakt Beek in deze nota onderscheid tussen verschillende soorten woonfuncties. In onderstaande tabel zijn de parkeernormen voor de functie wonen weergegeven. Deze parkeernormen zijn inclusief de bezoekersnormen en- percentages.

Functie		Parkeernorm		Aandeel bezoekers	per eenheid
		Rest bebouwde kom			
		min.	max.		
Wonen	Koop, vrijstaand	1,9	2,7	0,3	ppl per woning
	Koop, twee-onder-een-kap	1,8	2,6	0,3	ppl per woning
	Koop, tussen/hoek	1,6	2,4	0,3	ppl per woning
	Koop, etage, duur	1,7	2,5	0,3	ppl per woning
	Koop, etage, midden	1,5	2,3	0,3	ppl per woning
	Koop, etage, goedkoop	1,2	2	0,3	ppl per woning
	Huurhuis, vrije sector	1,6	2,4	0,3	ppl per woning
	Huurhuis, sociale huur	1,2	2	0,3	ppl per woning
	Huur, etage, duur	1,5	2,3	0,3	ppl per woning
	Huur, etage, midden/ goedkoop	1	1,8	0,3	ppl per woning
	Kamerverhuur, zelfstandig (niet studenten)	0,6	0,8	0,2	ppl per kamer
	Kamerverhuur, studenten, niet-zelfstandig	0,2	0,3	0,2	ppl per kamer
	Aanleunwoning en serviceflat	1	1,4	0,3	ppl per woning

Parkeervraag

Op basis van het woningbouwprogramma zoals opgenomen in de rapportage 'Herontwikkelingslocaties, Spaubeek - Stedenbouwkundig & landschappelijk raamwerk' (Buro Lubbers, oktober 2023) worden op de locatie van de voormalige school aan de Schoolstraat 16 woningen gerealiseerd. Dit komt overeen met de woonfunctie 'Koop, tussen/hoek' zoals opgenomen in de gemeentelijke parkeernota. Aan de hand van de parkeernormen voor deze woonfunctie is de normatieve parkeerbehoefte voor de ontwikkeling bepaald.

Woonfuncties	aantal	p-norm		p-behoefte	
		min.	max.	min.	max.
Koop, huis, tussen/hoek	16	1,6	2,4	25,6	38,4

Aangezien zowel de locatie als de directe omgeving geen specifieke omstandigheden kennen ten aanzien van het aspect parkeren en er in de huidige situatie geen knelpunten aanwezig zijn, wordt bij voorliggende ontwikkeling uitgegaan van de gemiddelde parkeernorm. De planontwikkeling kent daarmee een parkeerbehoefte van 32 parkeerplaatsen.

Parkeeraanbod

De planontwikkeling voorziet in de realisatie van 32 parkeerplaatsen langs de westelijke en zuidelijke grens van het projectgebied. Deze parkeerplaatsen worden middels een inrit ontsloten op de Schoolstraat. De beoogde ontwikkeling voorziet hiermee in de parkeerbehoefte die ontstaat als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling.

4 Verkeersgeneratie

Aan de hand van de kencijfers zoals opgenomen in de ASVV 2021 (CROW-publicatie) is de verkeersgeneratie van de beoogde planontwikkeling inzichtelijk gemaakt. Daarbij is op basis van het woonprogramma de verkeersgeneratie van het bouwplan bepaald.

In de ASVV 2021 is bij de kencijfers verkeersgeneratie onderscheidt gemaakt naar stedelijkheidsgraad en naar ligging in de stedelijke zone. De stedelijkheidsgraad van Beek is 'weinig stedelijk'. Het gebied is te kenmerken als 'rest bebouwde kom'. De kencijfers verkeersgeneratie zijn inclusief de verkeersgeneratie van bezoekers. De kencijfers geven een indicatie van de verkeersgeneratie op een gemiddelde weekdag en kennen daarom een bandbreedte. Bij de verkeersgeneratie voor woonfuncties kan een weekdag op basis van een vuistregel worden omgerekend naar een werkdag door de kencijfers te vermenigvuldigen met 1.11.

Voor het bepalen van de verkeersgeneratie is bij de planontwikkeling uitgegaan van de woonfunctie 'Koop, huis, tussen/hoek'.

Verkeersgeneratie					
Woonfunctie	generatie / woning *		woningen aantal	generatie (mvt/etm)	
	min	max		min	max
Koop, huis, tussen/hoek	7	7,8	16	112,0	124,8
Totaal				112	125

** Kencijfers conform ASVV 2021 (CROW) gebaseerd op stedelijkheidsgraad weinig stedelijk, rest bebouwde kom*

De planontwikkeling resulteert in een extra verkeersgeneratie van 112 à 125 motorvoertuigen op een gemiddelde weekdag. Omgerekend naar een werkdag resulteert dat in 124 à 139 extra verkeersbewegingen.

5 Verkeersafwikkeling

Huidige situatie

De Schoolstraat is, net als de aangrenzende woonstraten (Bongerd, Hoeve en Musschenberg), een erftoegangsweg (30 km/uur). Dergelijke wegen kennen in principe een lage verkeersintensiteit (maximaal 2.500 – 4.000 motorvoertuigen/etmaal).

De Zandstraat en Dorpstraat vormen samen met de Kupstraat en Soppestraat de doorgaande weg door Spaubeek en zijn gebiedsontsluitingswegen (GOW) met een verkeersregime van 50 km/uur. Dergelijke gebiedsontsluitingswegen kennen een hogere verkeersintensiteit (5.000 – 15.000 motorvoertuigen/etmaal).

Verkeersintensiteiten huidige situatie

In 2023/2024 zijn op verschillende van deze wegen verkeersmetingen uitgevoerd met wegkantradar die inzicht geven in de verkeersintensiteiten van deze wegen:

- Musschenberg: ca. 1.200 mvt/etm
- Dorpstraat: ca. 4.200 mvt/etm
- Kupstraat: ca. 4.100 mvt/etm
- Soppestraat: ca. 5.300 mvt/etm
- Zandstraat: ca. 8.800 mvt/etm

6 Conclusies

De woningbouwontwikkeling van 16 woningen leidt tot extra verkeersbewegingen en een parkeerbehoefte.

Parkeren:

Conform de parkeernormen van de gemeente Beek dienen voor de ontwikkeling van de 16 levensloopbestendige woningen tussen 26 en 38 parkeerplaatsen te worden gerealiseerd. Uitgaande van de gemiddelde parkeernorm kent de planontwikkeling een parkeerbehoefte van 32 parkeerplaatsen. De planontwikkeling voorziet in de toevoeging van 32 extra parkeerplaatsen binnen het project. Daarmee wordt voorzien in de extra parkeerbehoefte ten gevolge van de ontwikkeling.

Verkeersgeneratie en -afwikkeling:

De realisatie van de 16 woningen zorgen voor circa 139 extra verkeersbewegingen per werkdag.

De verkeersafwikkeling vindt plaats via de Schoolstraat. Dit betreft een zogenaamde erftoegangsweg binnen de bebouwde kom (ETW). Dergelijke wegen kennen een maximale verkeersintensiteit van 2.500 tot 4.000 motorvoertuigen/etmaal.

De Schoolstraat maakt geen onderdeel uit van een doorgaande (auto)structuur. De Schoolstraat kent een verkeersintensiteit van minder dan 500 mvt/etmaal. Ten gevolge van de planontwikkeling is een toename van 139 verkeersbewegingen per werkdag te verwachten. Procentueel gezien zorgt de ontwikkeling voor een stevige toename aan verkeersintensiteiten in deze woonstraat. Echter gezien de lage verkeersintensiteit op de Schoolstraat zal de te verwachten toename niet leiden tot knelpunten ten aanzien van doorstroming, verkeersveiligheid of leefbaarheid in deze straat. Het aantal verkeersbewegingen op de Schoolstraat blijft ook na realisatie van het planvoornemen passend bij de functie en inrichting van betreffende straat.

Ook de verdere afwikkeling van deze extra verkeersbewegingen via de Musschenberg , Hoeve en Bongerd aansluitend op de Zandstraat/Soppestraat en Dorpstraat/Kupstraat zal, gezien de huidige verkeersintensiteit op betreffende wegen, niet leiden tot knelpunten ten aanzien van doorstroming, verkeersveiligheid of leefbaarheid op betreffende wegen.

Op basis van het vorenstaande wordt geconcludeerd dat zowel de Schoolstraat als de aansluitende woonstraten en gebiedsontsluitingswegen de toekomstige additionele berekende verkeersgeneratie van 124 à 139 motorvoertuigen/etmaal naar verwachting zonder problemen kunnen verwerken.