

Notitie / Memo

HaskoningDHV Nederland B.V.
Mobility & Infrastructure

Aan: Projectorganisatie Lob van Gennep
Van: D.G. & J.K.
Datum: 18 maart 2024
Kopie: M.K. & R.L.
Ons kenmerk: BI4474-111-102-ME-002
Classificatie: Projectgerelateerd

Onderwerp: Verkeersonderzoek Sportpark Achates

1 Aanleiding en aanpak

In het kader van het dijkversterkingsproject Lob van Gennep zal Sportpark Achates een nieuwe locatie krijgen. Dit is nodig, zodat er ruimte ontstaat voor de dijkversterking. De nieuwe locatie voor het sportpark ligt ten noorden van de kern Ottersum. De sportfaciliteiten van het sportpark blijven gelijk aan de huidige situatie, met 3 grote sportvelden en 1 klein sportveld. Om de realisatie van het sportpark mogelijk te maken, dient een nieuw/herzien bestemmingsplan opgesteld te worden. Het project Lob van Gennep en de gemeente Gennep hebben Royal HaskoningDHV verzocht de verkeerskundige effecten hiervan inzichtelijk te maken ten behoeve van het nieuwe bestemmingsplan. Daarbij ook rekening te houden met de verkeersveiligheidsaspecten.

In deze notitie worden de resultaten op het gebied van verkeer en parkeren beschreven.



Figuur 1 Locatie, ontsluiting en inrichting sportvelden Sportpark Achates

1.1 Programma

De huidige sportvoorzieningen worden verplaatst naar de nieuwe locatie in het ontwerp voor het sportpark is ruimte gereserveerd voor 3 grote velden en 1 klein veld. De grote velden hebben elk een afmeting van 100 m x 64 m (= 0,64 hectare), het kleine veld (gelijk aan een halfveld) heeft een afmeting van 42,5 m x 64 m (= 0,272 hectare). Totaal hebben de velden samen een oppervlakte van 2,192 hectare.

Rondom de velden is tevens ruimte gereserveerd voor het clubgebouw met kantine, de verblijfsruimte van de kantine (incl. keuken) is 125,6 m²/bvo

Tabel 1 Afmetingen te realiseren sportvelden

		Afmetingen (m x m)	Netto Opp. (m ²)	Netto Opp. (ha)	Totaal bruto oppervlakte (ha)
3	Grote velden	100 m x 64 m	6.400	0,64	1,92
1	Half veld	42,5 m x 64 m	2.720	0,272	0,272
					2,192

Beschikbare parkeerplaatsen ontwikkeling

In het ontwerp is ruimte gereserveerd voor zowel parkeren als fietsparkeren. Vooralsnog zijn er 68 parkeerplaatsen voorzien en 2 gehandicaptenparkeerplaatsen. Het aantal fietsparkeerplaatsen is nog niet gedefinieerd in het huidige programma.

1.2 Toetsingskader

Toetsingskader parkeren

Voor het bepalen van het aantal benodigde parkeerplaatsen zijn parkeernormen gehanteerd uit het plaatselijke vigerend parkeerbeleid. In de Nota Parkeernormen Gennep 2015 wordt een parkeernorm voor sportvelden gegeven van 20,0 parkeerplaatsen per ha netto terrein (ongeacht of het sportveld in het centrum, binnen of buiten de bebouwde kom is). De parkeernorm van de sportvelden is exclusief het clubgebouw op het sportterrein. Voor de kantine (incl. keuken) wordt een parkeernorm van 7 parkeerplaatsen per 100m² bvo aangehouden. Dit is conform de functie "café, bar, cafetaria".

De gemeente Gennep werkt momenteel aan de actualisatie van de nota parkeernormen, waarin ook fietsparkeernormen worden opgenomen. Er wordt verwacht dat in de zomer een definitief concept gereed is en in het vierde kwartaal vaststelling zal volgen. De gemeente heeft aangegeven dat er bij de herziening de (auto)parkeernorm voor sportvelden niet zal veranderen.

In de Nota Parkeernormen Gennep 2015 zijn nog geen fietsparkeernormen opgenomen. Om op dit moment toch al iets te kunnen zeggen over het aantal benodigde fietsparkeerplaatsen is voor nu gebruik gemaakt van kencijfers van het CROW. In de notitie "Fietsparkeerkencijfers 2019" (CROW Fietsberaad, 2020) wordt een kencijfer van 50 fietsparkeerplaatsen per ha netto terrein (bandbreedte: 30 – 85 fpp per ha netto terrein) genoemd. Aangezien de bandbreedte voor het netto terrein aanzienlijk is en het clubgebouw een dermate klein effect heeft op het aantal benodigde fietsparkeerplaatsen wordt deze buiten beschouwing gelaten.

Omdat het in dit geval om de verplaatsing van een bestaande voorziening gaat, kan voor auto- en fietsparkeren ook gekeken worden naar de huidige situatie.

Toetsingskader verkeersgeneratie

Voor het bepalen van de toekomstige verkeersvraag worden normaliter kencijfers van het CROW gehanteerd. Echter, het CROW heeft geen kengetallen voor voetbalvelden of sportvelden om de verkeersgeneratie te berekenen. Daarom wordt de verkeersgeneratie bepaald aan de hand van de parkeernormen met daarin een bandbreedte.

Uitgaande van twee ritten per auto (1x heen en 1x terug) en een turnover (het aantal keer dat een parkeerplaats per etmaal wordt benut) van twee tot twee en een half.

2 Resultaten parkeren en verkeersgeneratie

2.1 Parkeren

In Tabel 2 en Tabel 3 staat het benodigde aantal auto- respectievelijk fietsparkeerplaatsen voor sportpark Achates gegeven. Afgerond betekent dit dat er 53 autoparkeerplaatsen en 110 fietsparkeerplaatsen benodigd zijn. Deze aantallen geven het *minimum* aantal (fiets)parkeerplaatsen aan waar rekening mee gehouden dient te worden.

Tabel 2 Benodigde (auto)parkeerplaatsen sportpark Achates

		Hectare (Netto opp.)	Parkeernorm Auto	Per	Parkeervraag (auto)
3	Grote velden	1,92 ha	20,0	Hectare netto terrein	38,4
1	Half veld	0,272 ha	20,0	Hectare netto terrein	5,44
		m2/ bvo			
	Kantine (Incl. keuken)	125,6 m2/bvo	7	100 m2/bvo	8,8
					52,6

Tabel 3 Benodigde fietsparkeerplaatsen sportpark Achates

		Hectare (Netto opp.)	Fiets- parkeernorm	Per	Fietsparkeervraag
3	Grote velden	1,92 ha	50	Hectare netto terrein	96
1	Half veld	0,272 ha	50	Hectare netto terrein	13,6
					109,6

Omdat het een bestaande functie is die 1-op-1 verplaatst gaat worden, is er een beeld op de werkelijke parkeerbehoefte van deze functie. In een eerder onderzoek naar de verplaatsingsmogelijkheden voor de sportclub (oktober 2021) is hierover het volgende opgenomen:

“Bestaande situatie:

De parkeerplaats met 27 parkeervakken wordt als krap en onhandig ervaren. Op drukke momenten zoals tijdens jeugdwedstrijden op zaterdag en de seniorenwedstrijden op zondag wordt er ook langs de Sint Janstraat en in de wijk geparkeerd. Dat levert soms onveilige situaties op als met name jeugd de weg moet oversteken. Er is wel eens een stopverbod ingesteld maar niet met het gewenste resultaat. Voor de fietsen zijn 2 lange fietsrekken met 81 fietsbeugels aanwezig die vaak niet gebruikt worden. De fietsrekken staan redelijk dicht bij elkaar waardoor het vaak lastig is om tussen de fietsen door te manoeuvreren en er ook elders fietsen worden neergezet. Oppervlakte fietsenstalling is ca. 80 m2 en wordt duidelijk als te klein ervaren.”

In de huidige situatie wordt de parkeersituatie als krap en onhandig ervaren. Op zaterdagen en zondagen is het aantal parkeerplaatsen bovendien te weinig, zoals blijkt uit het feit dat er ook langs de Sint Janstraat en in de wijk geparkeerd wordt. Dit is niet verwonderlijk, gezien de 27 parkeervakken lager is dan de parkeernorm van 20,0 parkeerplaatsen per hectare netto terrein die de gemeente Gennep voorschrijft. De parkeernorm van de gemeente is gebaseerd op de parkeerkencijfers van het CROW. Zij doen landelijk onderzoek naar parkeerbehoeftes per functionaliteit.

Om de huidige parkeeroverlast niet mee te verplaatsen naar de nieuwe locatie dienen de actuele parkeernormen gehanteerd te worden bij de realisatie van het sportpark. Dit betekent het aanleggen van minimaal 53 parkeerplaatsen.

Ook het fietsparkeren is in de huidige situatie niet optimaal. Dit lijkt vooral te maken te hebben met de beschikbare ruimte (de oppervlakte van 80 m2 wordt als te klein ervaren) en de inrichting van het terrein. Conform de normen die het CROW voorschrijft dient voor de toekomstige situatie *minimaal* 110 fietsparkeerplaatsen gerealiseerd te worden. Geadviseerd wordt om minimaal 65 centimeter per fiets te hanteren bij een aanleunsysteem. En minimaal 40 centimeter bij een klemsysteem. Om zo ‘wildparkeren’ van fietsen tegen te gaan.

2.2 Verkeersgeneratie

Zoals eerder gezegd, is de verkeersgeneratie bepaald aan de hand van de parkeernormen, het aantal ritten per auto per etmaal en de turnover (het aantal keer dat een parkeerplaats benut wordt). Een (gemiddelde) turnover van 2-2,5 wordt in dit geval realistisch geacht, gezien het aantal wedstrijden en/of trainingen dat per dag wordt gehouden.

Uitgaande van de parkeernorm van 52,6 en twee ritten per auto (1x heen en 1x terug) en een turnover (het aantal keer dat een parkeerplaats per etmaal wordt benut) van twee tot twee en een half, resulteert dit in een bandbreedte verkeersgeneratie van $(53 \times 2 \times 2 =$ & $53 \times 2 \times 2,5 =)$ 212 tot 265 motorvoertuigen per etmaal.

De verkeersgeneratie van een sportveld varieert sterk over een week. De piek zal voornamelijk liggen op de zaterdagen en zondagen, wanneer de meeste wedstrijden gespeeld worden. Een indicatie van de

verkeersgeneratie kan gegeven worden op basis van aanwezigheidspercentages van het parkeren. Op basis van de gebruiksgegevens van de sportvelden, wordt gesteld dat:

- Op werkdagen worden de parkeerplaatsen in de avonden tijdens trainingen gebruikt. Overdag zal het gebruik beperkt zijn. Hiervoor doen we de aanname: overdag 25%, 's avonds 50%, 's nachts geen autoverkeer. *Voor de verkeersgeneratie gaan we uit van 50% over de hele dag genomen.*
- Op weekenddagen worden zowel zaterdag als zondag weekenden gespeeld. Hiervoor doen we de aanname: overdag 100%, 's nachts geen autoverkeer.

Tabel 4 Verkeersgeneratie sportvelden Achates voor weekdag en werkdag

	Verkeersgeneratie weekdag (mvt / etmaal)	Verkeersgeneratie werkdag (mvt / etmaal)
Verkeersgeneratie sportvelden	212 – 265	106 – 132,5

Ontsluiting verkeer

Voor de ontsluiting van het verkeer is gekeken naar de verkeersintensiteiten op de Goorsegweg, dit is de weg waar het sportpark in de nieuwe situatie op zal aansluiten. De gemeente Gennep heeft hiervoor recente verkeerstellingen aangeleverd. Deze zijn uitgevoerd in oktober 2021 ter hoogte van Goorsegweg nr. 11 en staan gegeven in Tabel .

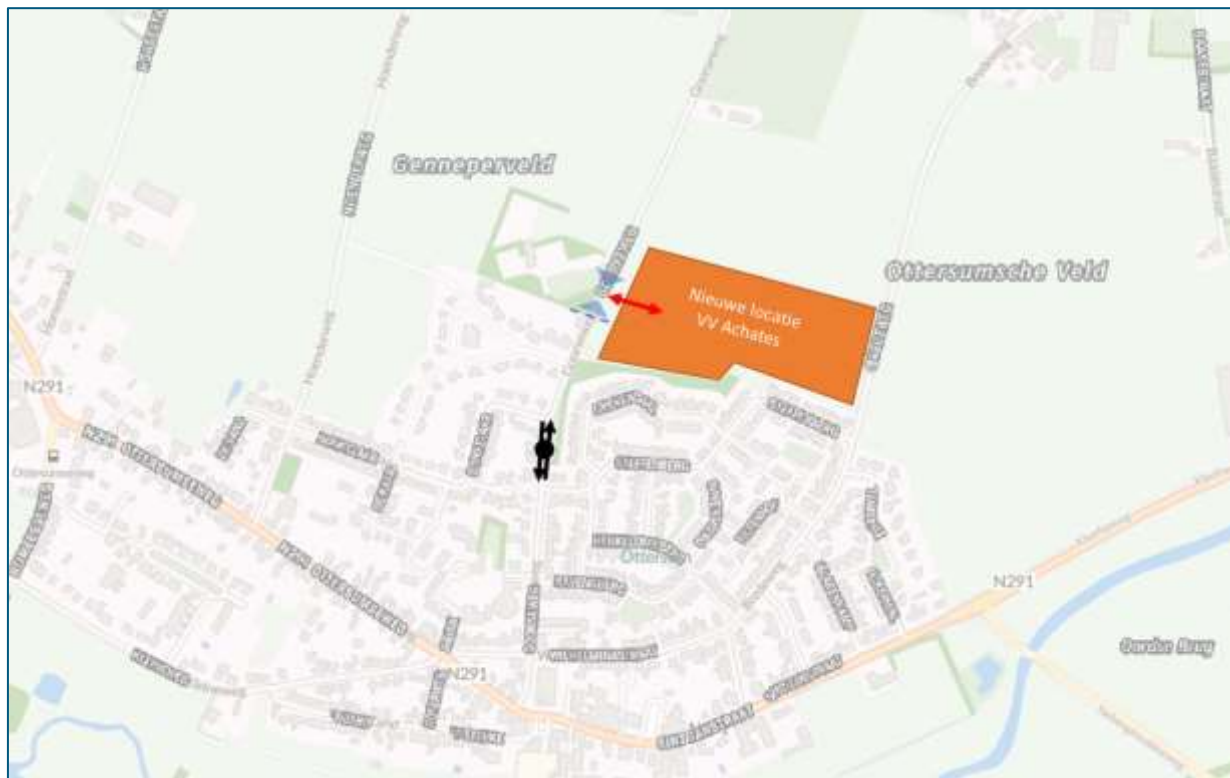
Tabel 5 Verkeersintensiteiten in 2021 op de Goorsegweg

	Verkeersintensiteit gemiddelde <i>werkdag</i>
Etmaalintensiteit	772 motorvoertuigen/etmaal
Intensiteit Ochtendspits (OS) – drukste uur (9:00 uur – 10:00 uur)	44 motorvoertuigen/uur
Intensiteit Avondspits (AS) – drukste uur (17:00 uur – 18:00uur)	76 motorvoertuigen/uur

Figuur 2 laat de ontsluiting vanaf het nieuwe sportpark zien. Voor het bepalen van de verkeersafwikkeling in de toekomstige situatie worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- De Goorsegweg is een ondergeschikte weg in het (regionale) verkeersmodel RMO Noord-Limburg. Deze locatie ligt “in de haarvaten” van het verkeersmodel, en wordt daarom minder betrouwbaar geacht dan de uitgevoerde tellingen. We kiezen er daarom voor om gebruik te maken van de tellingen.
- Voor de toekomstsituatie beschouwen we het toekomstjaar 2030. Voor de verkeersintensiteiten op de Goorsegweg nemen we een groei van +1% per jaar mee (dus +9% groei totaal voor periode 2021 – 2030).
- Om van de gemiddelde werkdagintensiteit naar de weekdagintensiteit gebruiken we een omrekenfactor van 0,943¹.
- We verwachten dat het verkeer van / naar het sportpark vooral gebruik zal maken van de zuidelijke aanrijdroute over de Goorsegweg, omdat de meeste bestemmingen en grotere doorgaande wegen daar liggen. Verkeer dat via het noordelijk deel van de Goorsegweg rijdt, is beperkt en laten we daarom buiten beschouwing.
- De verkeersintensiteiten op de Goorsegweg voor een gemiddelde *weekdag* en een gemiddelde *werkdag* in 2030 inclusief verkeersgeneratie van het sportpark staan gegeven in Tabel 5.

¹ Bron: <https://iplo.nl/thema/lucht/vaststellen-luchtkwaliteit/hulpmiddelen/verkeersintensiteit-werk-week>



Figuur 2 Ontsluiting vanaf nieuwe locatie sportpark Achates

Tabel 5 Verwachte verkeersintensiteiten op de Goorseweg 2030 incl. sportpark Achates voor gemiddelde weekday en werkdag

	Verkeersintensiteiten Weekdag		Verkeersintensiteiten Werkdag	
	Laag	Hoog	Laag	Hoog
Verkeersintensiteit Goorseweg (etmaal)	794 mvt/etm	794 mvt/etm	841 mvt/etm	841 mvt/etm
Verkeersgeneratie VV Achates (etmaal)	212 mvt/etm	265 mvt/etm	106 mvt/etm	132,5 mvt/etm
	1.006 mvt/etm	1.059 mvt/etm	947 mvt/etm	973 mvt/etm

Inrichting Goorseweg

De Goorseweg is een erftoegangsweg die deels *binnen* de bebouwde kom ligt en deels *buiten* de bebouwde kom. Ter hoogte van de aansluiting naar sportpark Achates ligt de weg buiten de bebouwde kom en geldt een snelheidsregime van 60 km/uur. Figuur 3 toont de weginrichting. Een stukje ten zuiden hiervan gaat de weg over van een ETW 60 BuBeKo naar een ETW 30 BiBeKo, zie Figuur 4.



Figuur 3 Weginrichting Goorseweg t.h.v. geplande aansluiting sportpark Achates (kijkend richting het noorden)



Figuur 4 Inrichting Goorseweg t.h.v. komgrens (kijkend richting het zuiden)

De verkeersintensiteiten op de Goorseweg zijn laag. Ook met het extra verkeer van het sportpark blijven de intensiteiten rond de 1.000 motorvoertuigen per etmaal. De verkeersgeneratie van het sportveld vestigen zich op specifieke momenten in de week. Dit zijn de doordeweekse (trainings-)avonden en competitieweekenden. Met inachtneming van de berekende maximale parkeerbehoefte kan dit hoogstens 53 motorvoertuigen zijn die op eenzelfde moment bij het sportveld moeten zijn. De orde grootte van dit verkeer kan gemakkelijk worden afgewikkeld op erftoegangswegen richting de gebiedsontsluitingsweg.

De verwachte verkeersintensiteiten zijn passend bij een erftoegangsweg binnen/buiten de bebouwde kom. Fietser rijden hier gemengd op de weg. Richtlijnen schrijven voor dat aparte fietsvoorzieningen, om de fietser meer veiligheid en comfort te bieden, gewenst zijn vanaf 2.000 motorvoertuigen/etmaal én 500 fietser/etmaal. Het gebruik van de Goorseweg komt daar niet bij in de buurt en ook in de toekomstige situatie blijven de intensiteiten daar nog ver vandaan.

De route van het sportterrein richting de N291 gaat door het dorp heen over de Goorseweg. Dit betreft een erftoegangsweg met diverse kruispuntplateaus om de maximale toegestane snelheid van 30 km/uur af te dwingen. Fietser maken gebruik van de rijbaan. Door de geringe toename van autoverkeer zullen er geen capaciteit knelpunten ontstaan. Tevens is de weg zodanig ingericht dat er voldoende ruimte is voor fietsverkeer waardoor de verkeersveiligheid blijft gewaarborgd.

Volgens de richtlijnen is er geen noodzaak om de fietsinfrastructuur buiten de kom aan te passen. De functie van de sportvelden trekt ook een jonge doelgroep aan. Om deze kwetsbaardere doelgroep meer gevoel van veiligheid te bieden kunnen onderstaande verkeersmaatregelen voor het gedeelte Goorseweg buiten de bebouwde kom worden overwogen:

- Fietsstroken (min. 1.2m) aanbrengen, liefst in rode kleur. De fietsers krijgt hierbij het gevoel van een eigen plek op de weg en de weg oogt voor automobilisten smaller, waardoor eventueel te hoge snelheden tegengegaan worden.

- Aanbrengen van (meer) verlichting langs de Goorsegweg, in ieder geval tot aan de sportvelden. Dit zorgt voor beter zicht, en daardoor een hogere verkeersveiligheid(gevoel).
- Tijdens haal- en brengmomenten van de sport kan het voorkomen dat er enkele automobilisten en/of fietsers zijn die 'haast' hebben, wat tot asociaal rijgedrag kan leiden. Het aanbrengen van één drempel tussen de toegang van het sportveld en de woonwijk kan dan effectief zijn.
- Mede door de realisatie van de nieuwbouwwijk Hoenderpark aan de Goorsegweg is het overweegbaar om de komgrens te verplaatsen richting de toegang van het sportpark. Hierdoor wordt dit gedeelte van de Goorsegweg 30 km/uur. Om te voldoen aan de richtlijnen vergt dit wel een herinrichting van dit gedeelte van de Goorsegweg.

3 Conclusie

In deze notitie zijn de parkeerplaatsen en verkeersgeneratie voor de nieuwe locatie van Sportpark Achates ten noorden van de kern Ottersum bepaald. In 7 zijn de verkeersgeneratie en de benodigde parkeerplaatsen voor het sportpark weergegeven.

Voor het bepalen van het aantal benodigde parkeerplaatsen is gebruik gemaakt van het plaatselijke vigerend parkeerbeleid uit de Nota Parkeernormen Gennep (2015).

Voor de berekening van de verkeersgeneratie is ook gebruikt gemaakt van deze parkeernorm, dit omdat er door het CROW geen kengetallen voor sportvelden worden voorgeschreven. De verkeersgeneratie is daarom bepaald aan de hand van de parkeernorm, 2 ritten per auto per parkeerplaats (1x heen en 1x terug) en een turnover (het aantal keer dat een parkeerplaats per etmaal wordt benut) van twee.

Tabel 6 Verkeersgeneratie en benodigde parkeerplaatsen (voor auto en fiets) voor Sportpark Achates

	Benodigde autoparkeerplaatsen (minimum)	Benodigde fietsparkeerplaatsen (minimum)	Verkeersgeneratie weekdag (mvt / etmaal)	Verkeersgeneratie werkdag (mvt / etmaal)
Sportpark Achates	53	110	212 - 265	106 – 132,5

In het ontwerp zijn vooralsnog 68 parkeerplaatsen en 2 algemene gehandicaptenparkeerplaatsen opgenomen. Hiermee wordt voldaan aan de autoparkeernorm van minimaal 53 parkeerplaatsen. Voor fietsparkeren is ruimte gereserveerd, al is niet bekend hoeveel hiervoor beschikbaar is. Er wordt geadviseerd om *minimaal* 110 fietsparkeerplaatsen te realiseren en daarnaast voldoende ruimte tussen de fietsenrekken te realiseren (min. 40 cm).

Wanneer de verkeersgeneratie van het sportpark wordt opgeteld bij de getelde intensiteiten op de Goorsegeweg, blijkt dat deze weg het extra verkeer in 2030 kan afwikkelen. Door de beperkte toename van verkeersbewegingen en de lage intensiteiten op de Goorsegeweg worden er geen capaciteitsknelpunten verwacht. De route naar de ontsluitingsweg is vormgegeven als een 30 km/uur weg met snelheidsbeperkende maatregelen. Met voldoende ruimte voor de fietser op de rijbaan geeft dit geen extra verkeersveiligheid knelpunten.

3.1 Aanbevelingen

Het is aan te bevelen om de parkeerkencijfers voor autoparkeren én fietsparkeren langs de nieuwe Nota Parkeernormen te houden wanneer deze is vastgesteld (verwacht wordt dat in de zomer van 2023 een definitief concept gereed is en dat vaststelling in najaar 2023 zal gebeuren).

Daarnaast wordt geadviseerd om aandacht te besteden aan de (subjectieve) verkeersveiligheid op de Goorsegeweg, gedeelte buiten de bebouwde kom. Vooral fietsers kunnen op deze weg een gevoel van (verkeers)onveiligheid ervaren, met name kwetsbaardere doelgroepen (kinderen). Maatregelen die overwogen kunnen worden om de verkeersveiligheid (en het verkeersveiligheidsgevoel) te verbeteren, zijn:

- Het aanbrengen van fietsstroken op de Goorsegeweg;
- Het aanbrengen/verbeteren van verlichting langs de Goorsegeweg;
- Het aanbrengen van één drempel ter hoogte van de sportvelden;
- Verplaatsen komgrens waardoor dit gedeelte van de Goorsegeweg binnen 30 km/uur regiem komt.