

## Memo

memonummer 02  
datum 16 februari 2017  
aan Remko de Leeuw  
van Jacqueline Mouws  
Mike Heerekop  
kopie -  
project Update verkeersadvies Mariënwaard  
projectnr. 0411643.00  
betreft verkeerskundige effecten bestemmingsaanpassing

### Inleiding

Ter voorbereiding van het aanpassen van de bestemming van Mariënwaard 61 te Maastricht is het verkeerskundige effect van de aanpassing van de bestemming onderzocht. In deze analyse vindt u een beschrijving van de huidige bestemming en autonome ontwikkelingen, een beschrijving van de aanpassingen van de bestemming van Mariënwaard 61 en een conclusie ten aanzien van de verkeerskundige aspecten van deze aanpassing van het bestemmingplan.

### De huidige bestemming en autonome ontwikkelingen

In het bestemmingsplan NL.IMRO.0935.bpLandgoederenzone-ow01 is Mariënwaard 61 opgenomen als kantoorlocatie. De oppervlakte van de bestemming kantoor is 2.150 m<sup>2</sup>. Daarmee is de verkeersproductie (uitgaande van de CROW norm voor buitengebied) minimaal 170 voertuigen (zonder balie functie) en maximaal 380 voertuigen (met balie functie). De parkeerbehoefte van een dergelijke functie ligt, volgens de parkeernormen van gemeente Maastricht 2016, tussen de 35 parkeerplaatsen (zonder balie functie) en 61 parkeerplaatsen (met balie functie).

De verkeersstructuur in de omgeving van Mariënwaard 61 ondergaat op dit moment diverse wijzigingen. Zo vervalt de spoorwegovergang Limmelderweg nabij Grande Suisse en komt de functie van de verkeerslichten direct voor de locatie waarschijnlijk te vervallen. Deze verkeerslichten zelf worden behouden en ingezet als doseerlicht om het verkeer te kunnen sturen bij calamiteiten in de Koning Willem Alexandertunnel in Maastricht.

De Mariënwaard verliest door de wijziging van de hoofdontsluiting (A2, wijziging in de mogelijkheden op het knooppunt) en door de aanpassing van de spoorwegovergang (de Limmelderweg spoorwegovergang gaat dicht) een deel van haar verkeersfunctie. De Mariënwaard blijft een ontsluitingsweg. Daarmee is het ontsluiten van een individuele ontwikkeling (zoals de Mariënwaard 61) direct op de Mariënwaard ongewenst. De verkeersintensiteiten op de Mariënwaard worden in de toekomst lager door veranderingen in de verkeersstructuur en een verandering van de functie van de weg.

De huidige intensiteit op de Mariënwaard ligt op een werkdag rond de 9.000 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etmaal). Deze intensiteit is geteld in november 2015 bij het met verkeerslichten geregelde kruispunt Mariënwaard - Limmelderweg. In de prognose van het verkeersmodel van de gemeente Maastricht voor 2030 zijn de effecten van circulatie maatregelen (het afsluiten van de spoorweg overgang en het anders aansluiten van de A2) berekend. In het gemeentelijke scenario voor 2030 is de etmaal intensiteit op de Mariënwaard, ter hoogte van het nu met verkeerslichten geregelde kruispunt, circa 4.000 mvt/etmaal.

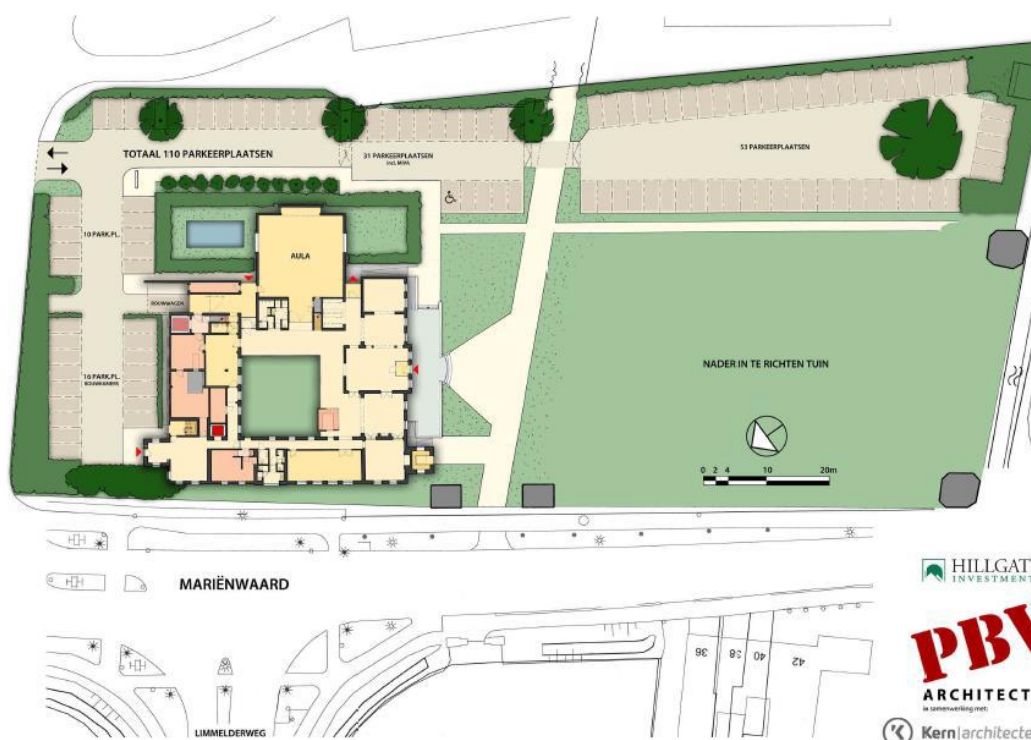
Ten noorden van Mariënwaard 61 is een toegangsweg naar een aantal scholen en zorginstellingen. Op deze smalle toegangsweg is al langer de wens om de situatie voor fietsers en voetgangers te verbeteren. De verbetering bestaat uit het verbreden van de rijbaan en het aanbrengen van trottoirs (van voldoende breedte) aan beide zijden van de weg. Het is niet bekend of deze scholen en zorginstellingen ook in de toekomst op deze locatie blijven.

### De ontwikkeling

Monuta is voornemens op de locatie Mariënwaard 61 een crematorium te vestigen. In de onderstaande afbeelding is de hoofdropzet van het crematorium weergegeven. Monuta heeft aangegeven uit te gaan van maximaal vier plechtigheden per dag:

- 3 plechtigheden overdag;
- 1 plechtigheid in de avond.

Daarbuiten zijn ook technische crematies voorzien. Deze vinden plaats zonder plechtigheid en bezoekers. Verder geeft Monuta aan dat de rouwkamers in het pand 24 uur per dag toegankelijk zijn. Het crematorium heeft geen uitstrooiveld.



Afbeelding 1: principe ontwerp herontwikkeling Mariënwaard 61 (Monuta La Grande Suisse)

Voor de locatie Mariënwaard houdt Monuta op een representatieve dag rekening met de volgende aantallen auto's en verkeersbewegingen:

| Omschrijving                 | Dag        | Avond      | Nacht     |
|------------------------------|------------|------------|-----------|
| Bezoekers                    | 138        | 46         | 5         |
| Medewerkers                  | 4          | 4          |           |
| Rouwauto's                   | 3          | 1          |           |
| Distributie                  | 4          | 1          |           |
| <b>Totaal personenauto's</b> | <b>149</b> | <b>52</b>  | <b>5</b>  |
| <b>Verkeersbewegingen</b>    | <b>298</b> | <b>104</b> | <b>10</b> |

Tabel 1: verwachte aantal personenauto's en verkeersbewegingen herontwikkeling Mariënwaard 61

De ontsluiting van het parkeerterrein is voorzien op de toegangsweg naar de scholen. De ontsluiting van het parkeerterrein ligt zo ver mogelijk van het met verkeerslichten geregelde kruising af.

### Verkeersgeneratie en parkeervraag

Op basis van CROW kencijfers en uitgaande van vier plechtigheden met bezoekers, komt de verkeersgeneratie per dag uit tussen 139 voertuigen minimaal en 195 voertuigen maximaal. Deze cijfers zijn gebaseerd op de CROW kencijfers voor buitengebied. Volgens ervaringen van Monuta bij vergelijkbare crematoria (zie tabel 1) is de verkeersgeneratie gemiddeld 46 auto's per plechtigheid. Daarnaast wordt rekening gehouden met verkeersbeweging van medewerkers, rouwauto's en distributie. Dit betekent een verkeersgeneratie van 412 motorvoertuigen per etmaal. De schatting op basis van de CROW kencijfers is daarmee lager dan de inschatting van Monuta.

Voor de bepaling van de parkeerbehoefte is het aantal gelijktijdige plechtigheden van belang. Door de aanwezigheid van twee aula's worden maximaal twee plechtigheden tegelijk gehouden. Vanwege de capaciteit van de locatie komt het volgens Monuta niet voor dat bezoekers voor een derde bijeenkomst arriveren als twee plechtigheden reeds bezig zijn. Uitgaande van de actuele parkeernormen van de gemeente Maastricht (2016) is de parkeerbehoefte daarmee 46 parkeerplaatsen. Op basis van de gegevens van Monuta is het wenselijk minimaal 96 parkeerplaatsen te realiseren (46 voertuigen per plechtigheid bezoekers en parkeren medewerkers). Gezien de functie, crematorium, is het gewenst dat alle bezoekers direct bij de functie kunnen parkeren.

### Conclusie

Het wijzigen van de bestemming van Mariënwaard 61 van kantoor naar crematorium heeft verkeerskundig geen nadelige effecten op de verkeerssituatie. De nieuwe bestemming genereert in beperkte mate meer verkeer dan de huidige bestemming (380 mvt /etmaal huidige situatie en 412 mvt/etmaal nieuwe situatie). In vergelijking met de huidige bestemming (kantoor) vinden de verkeersbewegingen bij de functie van crematorium meer verspreid over de dag en in de avond plaats. Daarnaast krijgt de Mariënwaard door aanpassingen in de verkeersstructuur in de omgeving, een minder zware verkeersfunctie.

De verkeersafwikkeling op het kruispunt verandert door het wijzigen van de bestemming van Mariënwaard 61, slechts minimaal. Daarnaast verliest het kruispunt één aansluiting: de Limmeldenweg wordt doodlopend. Het kruispunt verandert hierdoor in een T-aansluiting. Door de autonome veranderingen wordt de verkeersintensiteit op de Mariënwaard lager: van circa 9.000 naar circa 4.000 mvt/etmaal. Dit zorgt voor een verbetering van de doorstroming op de Mariënwaard.

Bij de verandering van de bestemming van Mariënwaard 61 is berekend wat per saldo de verandering in de verkeersgeneratie is: de toekomstige situatie (crematorium, 412 mvt/etmaal) ten opzichte van de huidige situatie (kantoren, 170 – 380 mvt/etmaal). In het minst gunstige scenario is dit een toename van circa 240 mvt/etmaal. Voor de intensiteit op de Mariënwaard in de huidige situatie (9.000 mvt/etmaal) is dit een toename van circa 2,6%. In de toekomstige situatie (4.000 mvt/etmaal) is de toename 6%<sup>1</sup>. De verandering van de bestemming heeft geen noemenswaardige invloed op de verkeersafwikkeling van de Mariënwaard.

De parkeerbehoefte, berekend op basis van de gemeentelijke parkeernorm, van 23 parkeerplaatsen per gelijktijdige plechtigheid is laag. Het is gewenst op basis van de ervaringen van Monuta tenminste 30 parkeerplaatsen per gelijktijdige plechtigheid te realiseren. Bij het verlenen van de bouwvergunning is het noodzakelijk toe te staan dat meer parkeerplaatsen op eigen terrein worden gerealiseerd dan in de norm is aangegeven. Dit om overlast in de omgeving te voorkomen en de bezoekers van plechtigheden niet onnodig te stressen.

Gezien de breedte van toegangsweg naar de scholen en de bestaande klachten over verkeersonveiligheid adviseren wij, indien deze functies hier gehandhaafd blijven, deze toegangsweg aan te passen. Hoe deze aanpassing exact vorm gegeven moet worden is nog een punt van uitwerking. Hierin is het gewenst ook de huidige gebruikers van de toegangsweg te kennen. Ook deze aanpassing kan, indien noodzakelijk vanwege de bestaande functies in de omgeving, worden afgedwongen bij het verlenen van de bouwvergunning.

---

<sup>1</sup> Wanneer wordt uitgegaan van een leegstaand pand, dan genereert de nieuwe ontwikkeling 412 mvt/etmaal en is dit een toename van 4,5% in de huidige situatie (o.b.v. 9.000 mvt/etmaal). In de toekomstige situatie (4.000 mvt/etmaal) is dit een toename van 10%. Dit vormt in beide situaties naar verwachting geen knelpunt in de verkeersafwikkeling.