

MEMO

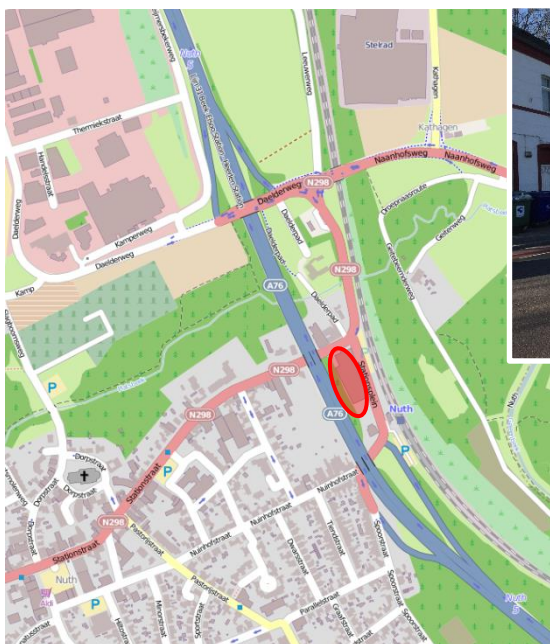
Onderwerp	Verkeerstoets Aldi Stationsplein te Nuth - eindconcept		
Aan	GBB B.V.	onze referentie	16255.1 D14 mem01 v1.2 dhe
Verzend datum	26 april 2016	projectnummer	16255.1
Opgesteld door	D.F.P. (Dirk) van der Heijden		
Kopieën aan	Gemeente Nuth		

INLEIDING

GBB B.V. is betrokken bij de voorziene ontwikkeling van een Aldi-supermarkt op de hoek van het Stationsplein - Stationstraat in Nuth. Door de ontwikkeling van deze voorziening verdwijnt het huidige gebouw van Bouwmensen Limburg. Bouwmensen verzorgt praktijkgerichte opleidingen voor vakkrachten in de bouwbranche. Voor de ruimtelijke onderbouwing van het toekomstige plan dienen diverse onderzoeken plaats te vinden, waaronder een verkeerstoets. In deze memo zijn de resultaten van de verkeerstoets beschreven.

Binnen de verkeerstoets, is een berekening gemaakt van het benodigd aantal parkeerplaatsen voor auto's en fietsen. Daarnaast is inzicht gegeven in de verkeersaantrekkende werking van de voorziene supermarkt op basis waarvan is beoordeeld of de direct ontsluitende wegen de toename van het extra gemotoriseerde verkeer veilig kunnen verwerken.

Het plangebied in Nuth wordt omsloten door het Stationsplein (50 km/uur) en de Stationstraat / N298 (50 km/uur) – zie onderstaande afbeelding.



MEMO

UITGANGSPUNTEN

Op locatie is een Aldi supermarkt voorzien met een omvang van 1.390m² bruto vloeroppervlakte (bvo), waarvan circa 1.000 m² winkeloppervlakte. De overige oppervlakte is bestemd voor magazijn, kantoor en kantine. Het gebouw van Bouwmensen Limburg kent een omvang van ongeveer 3.265m² bvo.

Voor het bepalen van de parkeerbehoefte en de verkeersaantrekkende werking is, in overleg met de gemeente Nuth, uitgegaan van de meest recente kencijfers van het CROW [Publicatie 317, Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie – oktober 2012]. Bij de berekeningen is tevens de bandbreedte tussen de minimale en maximale kencijfers in beeld gebracht. Om eventuele parkeeroverlast in de omgeving tegen te gaan, gaat de gemeente uit van het maximale kencijfer.

In onderstaand overzicht zijn de uitgangspunten en de gehanteerde kencijfers weergegeven voor de toekomstige situatie. De kencijfers zijn bepaald op basis van de stedelijkheidsgraad 'weinig stedelijk' en de ligging van het plan gebied 'centrum' [bron: gemeente Nuth].

Voorzieningen	omvang	uitgangspunt kencijfer	parkeerkencijfer		toelichting bestemming & gebruik kencijfers
			min.	max.	
supermarkt - Aldi	1.390	per 100m2 bvo	2,7	4,7	gebaseerd op functie 'discountsupermarkt'

PARKEREN AUTO

Parkeerbehoefte & parkeeraanbod

Voor het onderdeel parkeren is alleen ingezoomd op de toekomstige parkeerbehoefte.

Voorzieningen - toekomstige situatie	omvang	uitgangspunt kencijfer	parkeerkencijfer		aantal benodigde parkeerplaatsen	
			min.	max.	min.	max
Supermarkt - Aldi	1.390	per 100m2 bvo	2,7	4,7	37,5	65,3
Totaal benodigd aantal parkeerplaatsen plangebied toekomstige situatie					38	66

Uit de berekeningen blijkt dat bij de komst van de supermarkt in totaal 66 parkeerplaatsen in het totale plan moeten worden voorzien.

In bijlage I is een globale inrichtingstekening voor het plangebied opgenomen. De opdrachtgever heeft aangegeven dat de invulling van het parkeren als uitgangssituatie kan worden gehanteerd bij de beoordeling van de parkeeropgave. In deze uitwerking zijn in totaal 89 parkeerplaatsen voorzien, waarvan 2 invalidenparkeerplaatsen. Met dit aantal wordt ruimschoots voldaan aan de (maximale) parkeerbehoefte.

In de regel wordt het aantal invalidenparkeerplaatsen gebaseerd op 1 op de 50 parkeerplaatsen. Met een parkeerbehoefte van 2 parkeerplaatsen wordt hier aan voldaan.

In de volgende paragraaf is ingezoomd op het benodigd aantal stallingsvoorzieningen voor fietsers. Het stimuleren van het fietsgebruik kan er toe bijdragen om het autogebruik van en naar de supermarkt terug te dringen. Binnen het plangebied kan de initiatiefnemer in ieder geval inzetten op de realisatie van voldoende én goede stallingsvoorzieningen voor fietsers.

MEMO

PARKEREN FIETS

In deze paragraaf is het benodigd aantal fietsparkeerplaatsen in beeld gebracht. Vergelijkbaar met het autoparkeren is gebruik gemaakt van kencijfers van het CROW. Het minimum is het kencijfer voor een gemeente met een zeer laag fietsgebruik en het maximum geldt voor een gemeente met een zeer hoog fietsgebruik [CROW]. Uit gegevens van het Fietsberaad blijkt dat de gemeente Nuth een zeer laag fietsgebruik kent [www.fietsberaad.nl]. Daarnaast geeft het CROW aan dat standaard een marge van plus twintig procent in de kencijfers is verwerkt. Deze extra parkeercapaciteit is gewenst, omdat fietsers de lege plekken ook moeten kunnen vinden. Gezien de relatief kleinschalige ontwikkeling is dit niet relevant.

Voorzieningen - toekomstige situatie	omvang	uitgangspunt kencijfer	fietsparkeren			
			kencijfer		aantal fietsparkeerplaatsen	
			min.	max.	min.	max.
Supermarkt - Aldi	1.390	per 100m2 bvo	1,6	4,3	22,2	59,8

Uit de berekening blijkt dat in het plangebied in totaal 23 fietsparkeerplaatsen zijn benodigd (op basis van minimale kencijfer). Rekening houdend met de marge van 20 procent in het kencijfer wordt aanbevolen om 19 stallingsvoorzieningen te realiseren.

Bij de verdere uitwerking dient binnen het plangebied voldoende ruimte te worden gereserveerd voor het aanbrengen van stallingsvoorzieningen. Voor bezoekers dienen deze bij voorkeur zoveel mogelijk bij de ingang van de supermarkt te worden gesitueerd.

VERKEERSAANTREKKENDE WERKING

Door de realisatie van de supermarkt op deze locatie neemt het aantal bezoekers en daarmee ook het aantal verkeersbewegingen toe. In deze paragraaf is weergegeven hoe groot deze (maximale) toename is. Voor het bepalen van de verkeersaantrekkende werking is een (theoretische) berekening gemaakt gebaseerd op de meest actuele kencijfers van het CROW.

Voorzieningen - toekomstige situatie	omvang	uitgangspunt kencijfer	kencijfer		verkeersgeneratie aantal autoverplaatsingen per etmaal	
			min.	max.	min.	max
Supermarkt - Aldi	1.390	per 100m2 bvo	48,8	84,7	678	1.177
Totaal aantal verkeersbewegingen plangebied toekomstige situatie - gem. <u>weekdag</u>					678	1.177

Als gevolg van de realisatie van de supermarkt neemt de verkeersgeneratie maximaal toe met bijna 1.200 autoverplaatsingen per etmaal op een gemiddelde weekdag (van en naar de voorzieningen = 2 autoverplaatsingen). Gemiddeld is de toename ruim 900 autoverplaatsingen per etmaal. Voor het bepalen van het uiteindelijk effect moet ook worden gekeken naar de huidige verkeersaantrekkende werking van de bouwopleiding.

MEMO

In overleg met Bouwmensen Limburg is bepaald dat de huidige verkeersgeneratie ongeveer 140 mvt/etmaal bedraagt¹. Dit leidt tot een totaaleffect waarbij de maximale verkeerstoename bij komst van de Aldi ruim 1.000 is.

Wanneer een link wordt gelegd met de planologische bestemming blijkt dat op locatie de volgende bestemmingen mogelijk zijn: religieus, sociaal-cultureel, onderwijs en overheid [bron: GBB B.V.]. Deze diverse bestemmingen hebben ieder een eigen verkeersgeneratie. Wanneer bijvoorbeeld een basisschool op locatie wordt gevestigd genereert de basisschool een hogere verkeersgeneratie ten opzichte van de huidige invulling. Hierdoor is het effect, uitgedrukt in de toekomstige verkeers-toename, kleiner dan nu is berekend.

TOETSING VERKEERSAFWIKKELING

Verkeersomvang omliggende wegen

Voor het effect op de wegen in de directe omgeving is een link gelegd met de functie van en de huidige verkeersomvang op het Stationsplein en Stationstraat. Beide wegen worden gezien als een gebiedsontsluitingsweg. De huidige verkeersomvang op een werkdag bedraagt:

- Stationsplein: ± 11.000 mvt/etmaal [bron: gemeente Nuth];
- Stationstraat tussen Stationsplein en komgrems (N298): ± 16.900 mvt/etmaal in 2014 [bron: provincie Limburg - Verkeersmonitor];
- Stationstraat tussen Pastorijsstraat en Stationsplein (N298): ± 12.400 mvt/etmaal in 2014 [bron: provincie Limburg - Verkeersmonitor].

Op de Stationstraat is sinds 2009 de verkeersomvang op werkdagen met zo'n 20% afgenomen. In de huidige situatie is het gedeelte tussen het Stationsplein en de komgrems een aandachtspunt als het gaat om de verkeersafwikkeling. De intensiteit/capaciteit verhouding ligt tussen de 0,7 en 0,9. Structurele knelpunten ontstaan bij een i/c-verhouding van meer dan 0,9.

Momenteel is men bezig met de realisatie van de Buitenring Parkstad. Deze Buitenring heeft ook gevolgen voor de verkeersstructuur in en rondom Nuth. De huidige aansluitingen op de A76 (op- en afritten) komen te vervallen en worden verplaatst. De verwachting is dat het trajectgedeelte bij Nuth rond 2020/2021 gereed is. Voor de toekomstige situatie 2025 leidt dit tot de volgende verkeersomvang [bron: gemeente Nuth]:

- Stationsplein: ± 500 mvt/etmaal. Niet bekend is of in de toekomst het Stationsplein in functie wordt afgewaardeerd gezien de toekomstige verkeersomvang en functie in het wegennetwerk;
- Stationstraat (N298): ± 14.500 mvt/etmaal.

De gemeente heeft aangegeven niet te beschikken over de verdeling van het verkeer over de dag. Omdat deze input is benodigd voor het akoestisch onderzoek zal gebruik worden gemaakt van de (gemiddelde) dagpatronen van intensiteiten voor het autoverkeer van het CROW [bron: ASVV-2012]. Een nadere onderverdeling is niet relevant voor de uitgevoerde verkeerstoets en heeft dan ook geen gevolgen voor de conclusies zoals opgenomen in deze memo.

¹ Verkeersgeneratie door leerlingen (max. 50 leerlingen – aanname dat 40% met auto komt), cursisten (max. 40 personen) en docenten (10 personen). Ieder persoon genereert per dag 2 autoverplaatsingen per etmaal.

MEMO

Toetsing toekomstige situatie

Zoals aangegeven is het Stationsplein in de huidige situatie aangewezen als gebiedsontsluitingsweg (50 km/uur). Het huidige gebruik sluit daar ook op aan. Voor dergelijke wegen wordt doorgaans een verkeersintensiteit van 5.000 tot 15.000 mvt/etmaal aanvaardbaar geacht voor een veilige verkeersafwikkeling [CROW].

Bij een 50-50 verdeling² van bezoekersverkeer aan de supermarkt neemt de verkeersomvang op het Stationsplein toe met maximaal 600 mvt/etmaal tot een totale verkeersomvang van ruim 11.600 mvt/etmaal. Er is theoretisch gezien voldoende restcapaciteit op het wegvak aanwezig om deze groei op te vangen. De verkeersafwikkeling op het wegvak wordt in belangrijke mate bepaald door de verkeersafwikkeling met de Stationstraat (N298) en is in de huidige situatie een aandachtspunt als het gaat om de verkeersafwikkeling. Op basis van de provinciale gegevens blijkt dat de Stationstraat in de huidige situatie (op piekmomenten) tegen zijn capaciteit aan zit. Dit beeld is ook min of meer bevestigd tijdens de schouw op locatie door de ontstane wachtrij op de Stationstraat.

Met de methode SLOP is voor de huidige situatie globaal bekeken in hoeverre kruispuntmaatregelen gewenst dan wel noodzakelijk zijn om het verkeer af te wikkelen. Hieruit blijkt dat in de huidige situatie het kruispunt op (piek)momenten afwikkelingsknelpunten heeft en maatregelen gewenst zijn. Als gevolg hiervan ontstaan naar verwachting met regelmaat lange(re) wachtrijen voor verkeer vanaf het Stationsplein naar de Stationstraat. De relatief beperkte verkeerstoename bij komst van de supermarkt heeft hier nauwelijks/beperkt invloed op. Wanneer bezoekers het parkeerterrein verlaten en zij zien een lange(re) wachtrij voor het kruispunt zullen zij naar verwachting veelal besluiten om in de andere richting via de Spoorstraat hun route te vervolgen. De huidige knelpunten in de verkeersafwikkeling staan dan ook los van de ontwikkeling van de supermarkt op locatie.

In de toekomstige situatie wanneer de Buitenring gereed is, zijn geen knelpunten te verwachten. De verkeersomvang op het Stationsplein neemt fors af en de verkeersomvang op de Stationsweg zal ook (licht) afnemen. Vanwege het beperkte verkeersaanbod op het Stationsplein zijn geen afwikkelingsproblemen meer te verwachten.

Ontsluiting plangebied

Het parkeerterrein van de supermarkt wordt ontsloten met een gecombineerde in- en uitrit daar waar de manoeuvre voor het bevoorradingsverkeer is geprojecteerd – zie bijlage. Eén in-/uitrit is voldoende voor de verkeersafwikkeling van en naar de supermarkt. De voorziene in-/uitrit ligt op zo'n 50 meter van het kruispunt. In de situatie tot aan de realisatie van de Buitenring kan dit (op piekmomenten) leiden tot een verminderde verkeersafwikkeling vanwege de 'reguliere' verkeersdruk op het Stationsplein en de verkeersafwikkeling op het kruispunt met de Stationstraat. Wanneer de wachtrij op het Stationsplein tot voorbij de uitrit met de supermarkt reikt, kunnen bezoekers mogelijk moeilijker invoegen in de richting van de Stationstraat.

² 50% van de bezoekers komt uit en vertrekt in de richting Stationstraat en 50% komt uit en vertrekt in de richting Spoorstraat.

MEMO

Aanbevolen wordt om de locatie van de in- en uitrit op deze locatie te handhaven vanwege:

- het veilig manoeuvreren van het bevoorradingsverkeer in combinatie met de benodigde ruimte;
- een verminderde kans op opstoppingen bij het oprijden van het parkeerterrein. Wanneer de toegang vlak voor de winkel is gelegen is de kans groter dat opstoppingen ontstaan en mogelijk de doorstroming op het Stationsplein wordt belemmerd. Bezoekers willen vaak toch zo dicht mogelijk bij de ingang parkeren waardoor op deze locatie de meeste parkeermanoeuvres plaatsvinden. Op (piek)momenten kan het dan voorkomen dat bezoekers op elkaar moeten wachten wanneer meerdere bezoekers per auto's gelijktijdig aan komen rijden.

Bevoorradingsverkeer

Het bevoorradingsverkeer moet gebruik maken van de parkeerplaats om de voorziene laad- en losplaats bij de winkel te bereiken. Op het parkeerterrein dient vervolgens het vrachtverkeer achter uit te manoeuvreren. Bij deze manoeuvre zijn weinig potentiële conflicten aanwezig. Conflicten met fietsers doen zich niet voor. In overleg met de opdrachtgever is bekeken of alternatieven aanwezig zijn om het bevoorradingsverkeer te scheiden van het bezoekersverkeer.

Vanuit het oogpunt van de verkeersveiligheid geniet een dergelijke oplossing de voorkeur. Dit kan alleen wanneer het bevoorradingsverkeer niet op het parkeerterrein komt. Dit is niet haalbaar gebleken, mede om (ongewenste) manoeuvres op de rijbaan van het Stationsplein te voorkomen. Een laad- en losplaats aan het Stationsplein is vanwege aanwezige hoogteverschil niet haalbaar.

Langzaam verkeer

Voor de verkeersafwikkeling van het langzaam verkeer (voetgangers en fietsers) wordt aanbevolen om deze doelgroep zo direct mogelijk naar de winkelingang te geleiden en zoveel mogelijk te scheiden van het gemotoriseerd verkeer. In de huidige situatietekening is het niet gewenst om het fietsverkeer via het parkeerterrein (om te laten) rijden. Mogelijk kan een aparte doorsteek voor het langzaam verkeer worden gecreëerd. Een aparte toegang wordt niet aanbevolen om oversteekbewegingen elders op het Stationsplein te voorkomen. Op deze wijze ontstaat er een extra potentieel conflictpunt. Eén duidelijk herkenbare toegang heeft de voorkeur.

MEMO

Conclusie

De ontwikkeling van een Aldi supermarkt aan het Stationsplein te Nuth leidt tot een extra verkeerstoename en toename van de parkeerbehoefte. In het huidige inrichtingsplan zijn in totaal 89 parkeerplaatsen beschikbaar. Met dit aantal wordt ruimschoots voldaan aan de parkeerbehoefte op basis van de maximale parkeerkencijfers.

Om het niet-noodzakelijke autogebruik te beperken, met als doel een lagere parkeerbehoefte, is het belangrijk om het fietsgebruik te stimuleren (sturend parkeerbeleid). Binnen het plangebied moet dan ook vooral worden ingezet op voldoende én goede stallingsvoorzieningen voor fietsers. Zo is bepaald dat er 19 stallingsvoorzieningen bij de supermarkt wenselijk zijn.

De verkeerstoename van en naar de supermarkt leidt in de toekomstige situatie bij realisatie van de Buitenring Parkstad niet tot knelpunten met betrekking tot de verkeersafwikkeling op wegen in de directe omgeving. Vanwege de huidige knelpunten in de verkeersafwikkeling op het kruispunt Stationsplein – Stationstraat kan het voorkomen, in de tijd tot aan de Buitenring Parkstad, dat bezoekers op (piek)momenten het parkeerterrein moeilijker kunnen verlaten en mogelijk een alternatieve route kiezen. De relatief kleine verkeerstoename bij komst van de supermarkt heeft dan ook weinig invloed op de huidige verkeersafwikkeling en staat hier dan ook los van.

Bij de verdere uitwerking zijn enkele aandachtspunten aanwezig waar rekening mee kan/moet worden gehouden: zorgen voor een veilige en directe route voor voetgangers en fietsers.

MEMO

BIJLAGE I GLOBAAL INRICHTINGSVOORSTEL

