

Notitie / Memo

HaskoningDHV Nederland B.V.
Mobility & Infrastructure

Aan: Charles Vandewall - Vandewall planologisch advies BV
Van: Wiandy Balster
Datum: 6 september 2021
Kopie:
Ons kenmerk: BH9898TPNT2105061707
Classificatie: Projectgerelateerd
Goedgekeurd door: Albert Erhardt

Onderwerp: parkeer- en verkeersonderzoek Pastoerswei Vaals

1 Aanleiding

Tot een paar jaar geleden stonden naast de Sint-Pauluskerk aan de Lindenstraat te Vaals, een basisschool en een gymzaal. Deze is inmiddels al gesloopt. Dit terrein is bekend onder de naam Pastoerswei. Op het braakliggend terrein zijn plannen voor het realiseren van het woonproject "Aan de Linde". Dit betreft 18 levensloopbestendige woningen inclusief 28 parkeerplaatsen.



Figuur 1: bouwplan 'Aan de Linde'

Aangezien de functie van het terrein verandert, dient het bestemmingsplan gewijzigd te worden. Hiervoor is er een parkeer- en verkeersonderzoek nodig. In deze memo wordt eerst de huidige verkeerssituatie beschreven. Vervolgens wordt er gekeken naar de nieuwe situatie zowel qua verkeer als parkeren.

2 Bouwprogramma

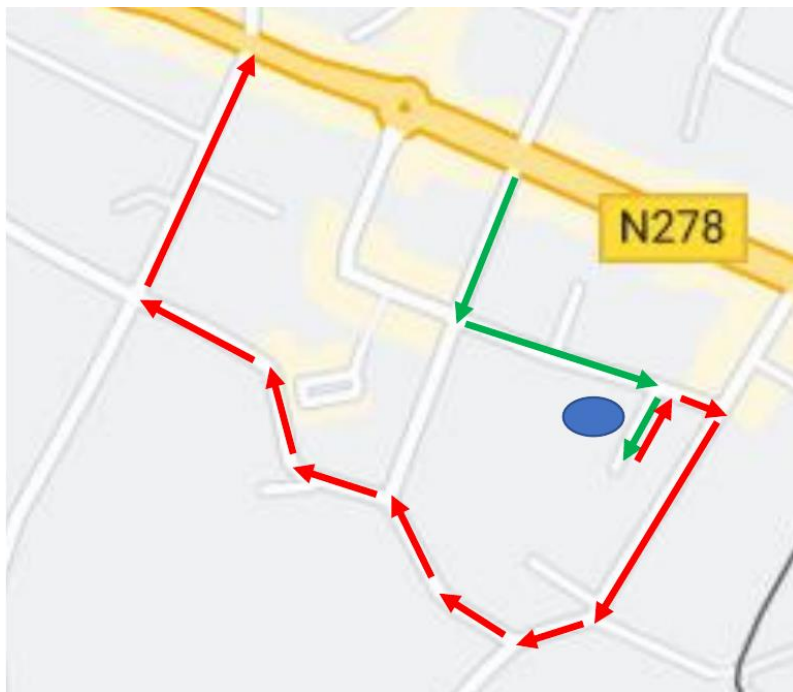
Binnen het project 'Aan de Linde' worden 18 levensbestendige woningen gerealiseerd. Bij de woningen komen 19 parkeerplaatsen op eigen terrein. Dit betekent dat bij 17 woningen één parkeerplaats komt en dat er een woning is die twee parkeerplaatsen op eigen terrein krijgt.

Naast de 19 parkeerplaatsen bij de woningen komen er ook 9 parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Dat zijn de 6 haakse parkeerplaatsen in het hofje en 3 extra parkeerplaatsen bij de kerk. De reeds aanwezige parkeerplaatsen die pal naast de kerk zijn gelegen maken geen onderdeel uit van het project.

3 Bereikbaarheid

Het auto- en fietsverkeer kan via de reguliere weg de Pastoerswei verlaten. Voetgangers kunnen daarnaast via het bestaande voetpad het terrein verlaten. Zij komen dan ter hoogte van voormalige waterput uit op de Lindenstraat. Dit voetpad overbrugt een aarden wal met behulp van een trap. Deze route is daardoor niet geschikt voor mindervaliden en mensen die met bijvoorbeeld een kinderwagen lopen. Gelet op de doelgroep van de woningen zou nog nader gekeken kunnen worden of een toegankelijke route inpasbaar is.

De Lindenstraat ligt ten zuiden van de Maastrichterlaan (N278). In het gebied is eenrichtingsverkeer ingesteld. Dit betekent voor de Pastoerswei dat deze per auto te bereiken is via de Koperstraat. Wegrijden gaat via de Kerkstraat en de Tentstraat. Vandaaruit kan via de Bergstraat en de Bosstraat de N278 weer bereikt worden.



Figuur 2: route naar (groen) en van (rood) de Pastoerswei

4 Parkeren

De gemeente Vaals maakt voor de parkeernormen gebruik van de parkeerkencijfers van het CROW (publicatie 317 Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie). Het CROW geeft bij de parkeerkencijfers een bandbreedte aan. Op basis van de stedelijkheidsgraad van het CBS, is de gemeente Vaals matig stedelijk. Gelet op de ligging van de locatie is er bij de parkeerkencijfers de gebiedsklasse 'centrum' gehanteerd. De parkeerkencijfers voor de woningen zijn inclusief 0,3 parkeerplaats per woning voor bezoek. Om het bezoekersaandeel inzichtelijk maken is het bewonersdeel en het bezoekersdeel uitgesplitst in onderstaande parkeerbalans.

	aantal	norm minimaal	norm gemiddeld	norm maximaal	p-behoefte minimaal	p-behoefte gemiddeld	p-behoefte maximaal
twee-onder-1-kap	4	1	1,4	1,8	4	5,6	7,2
tussen/hoekwoning	14	0,8	1,2	1,6	11,2	16,8	22,4
bezoek	18	0,3	0,3	0,3	5,4	5,4	5,4
Totaal parkeren					20,6	27,8	35

Tabel 1: parkeerbehoefte

Uit de gemiddelde parkeernorm zijn er in totaal 28 parkeerplaatsen nodig, opgebouwd uit 22 plekken voor bewoners en 5 plekken voor bezoek. Dit past binnen het plan waarbij voor bewoners 19 parkeerplaatsen op eigen terrein komen. Voor bewoners zijn er dan nog 3 parkeerplaatsen in de openbare ruimte nodig. Plus de 5 parkeerplaatsen die voor bezoekers nodig zijn, kan dit opgevangen worden door de 9 parkeerplaatsen die in de openbare ruimte worden gerealiseerd.

Ook als er gekeken wordt naar de parkeerbehoefte op de verschillende dagdelen, blijkt dat er met 28 parkeerplaatsen voldoende plek is voor bewoners en bezoekers op de verschillende dagdelen. Het CROW heeft voor de verschillende functies en dagdelen aanwezigheidspercentages opgesteld. Bij het toepassen van de aanwezigheidspercentages is er rekening gehouden met de 19 parkeerplaatsen op eigen terrein. Deze plekken komen namelijk niet in aanmerking voor dubbelgebruik. Deze plekken zijn specifiek voor de desbetreffende bewoners van een woning.

	aantal	norm gemiddeld	p-behoefte gemiddeld	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	zaterdag avond	zondag middag
twee-onder-1-kap	4,0	1,4	5,6	2,8	5,0	5,6	4,5	3,9
tussen/hoekwoning	14,0	1,2	16,8	8,4	15,1	16,8	13,4	11,8
totaal parkeren bewoners				11,2	20,2	22,4	17,9	15,7
waarvan op eigen terrein				19,0	19,0	19,0	19,0	19,0
waarvan openbaar				0,0	1,2	3,4	0,0	0,0
bezoek	18,0	0,3	5,4	1,1	4,3	0,0	5,4	3,8
Totaal parkeren			27,8	20,1	24,5	22,4	24,4	22,8

Tabel 2: parkeerbehoefte met aanwezigheidspercentages

Uit bovenstaande tabel is op te maken dat de hoogste behoefte naar parkeerplaatsen op de doordeweekse avond is. Er zijn dan afgerond 25 parkeerplaatsen benodigd. Dit past binnen de plannen van de ontwikkeling waarbij 19 plekken op eigen terrein en 9 plekken in de openbare ruimte worden gerealiseerd.

5 Verkeer

In CROW-publicatie 317 staan naast parkeernormen ook kencijfers voor de verkeersgeneratie. Ook hier geeft het CROW een bandbreedte op. In onderstaande tabel is per type woning het minimaal, gemiddeld

en maximaal aantal bewegingen opgegeven. Bij het bepalen van het aantal parkeerplaatsen is gerekend met de gemiddelde parkeernorm. Voor het bepalen van de verkeersgeneratie is het daarom logisch om dan ook met de gemiddelde norm te rekenen. Het nieuwbouwproject zal dan 124 verkeersbewegingen per etmaal produceren.

	aantal	norm minimaal	norm gemiddeld	norm maximaal	verkeersgeneratie minimaal	verkeersgeneratie gemiddeld	verkeersgeneratie maximaal
twee-onder-1-kap	4	6,9	7,3	7,7	27,6	29,2	30,8
tussen/hoekwoning	14	6,4	6,8	7,2	89,6	95,2	100,8
Totaal verkeersbewegingen					117,2	124,4	131,6

Tabel 3: bandbreedte verkeersgeneratie 'Aan de Linde'

Voorheen was er een basisschool gevestigd op de Patoerswei. Deze trok ook verkeer aan. En dan met name tijdens de piekmomenten van het halen en brengen van de kinderen. Onbekend is hoeveel kinderen op de school zaten. Een basisschool verzorgt onderwijs aan groep 1 t/m 8. Vooral de jonge kinderen in de groepen 1 t/m 3 worden naar school gebracht en de kinderen die wat verder van school wonen. Oudere kinderen gaan vaker zelfstandig lopend of op de fiets naar school. Aannemend dat de school per groep 1 klas heeft met 25 kinderen, is dat een totaal van 200 kinderen. Uit verschillende onderzoeken blijkt dat circa 12 – 15% van de kinderen met de auto naar school worden gebracht. Dat zijn circa 30 kinderen. Dit zorgt voor 60 verkeersbewegingen in de ochtend (1 rit naar de school en 1 rit weer weg). Ook in de middag worden de kinderen weer opgehaald waardoor er 120 bewegingen per dag waren. Dit is exclusief de leerkrachten die met de auto naar de basisschool kwamen.

De verkeersbewegingen bij een school vinden geconcentreerd 2x per dag plaats vlak voor aanvangstijd en rond het uitgaan van de school. De ritten van en naar de woningen in project 'Aan de Linde' vinden meer verspreid over de dag plaats. Door deze spreiding veroorzaken zij weinig overlast in de buurt.

6 Conclusies

Op de Patoerswei zijn plannen voor het realiseren van het project 'Aan de Linde'. Dit project omvat 18 levensbestendige woningen. Bij de woningen worden 19 parkeerplaatsen op eigen terrein aangelegd. Daarnaast komen er 9 plekken in de openbare ruimte. Op basis van de CROW-kencijfers is een parkeerbalans opgesteld waaruit blijkt dat er voldoende parkeerplaatsen worden aangelegd.

Op de Lindenstraat en omgeving is eenrichtingsverkeer voor motorvoertuigen van kracht. Voor zover bekend functioneert dit verkeersregime goed. Het advies is daarom het eenrichtingsverkeer in stand te houden. Voor fietsers geldt het eenrichtingsverkeer niet. Voetgangers kunnen naast de reguliere route ook gebruik maken van het voetpad dat via een trap uitkomt bij de oude waterput aan de Lindenstraat. Deze route is vanwege de trap niet geschikt voor mensen die slecht ter been zijn of met bijvoorbeeld een rollator of kinderwagen lopen. Gelet op de doelgroep voor de woningen zou gekeken kunnen worden naar een mogelijke oplossing waarbij uiteraard rekening dient te worden gehouden met het karakter van het gebied.

De oude situatie trok verkeer aan en dan specifiek geconcentreerd rond het ingaan en uitgaan van de school. Er kwamen dan in korte tijd veel voertuigen het gebied in die even later weer het gebied verlieten. Het verkeer als gevolg van 'Aan de Linde' zal meer verspreid over de dag plaats vinden en daarmee minder hinder veroorzaken.