

Notitie

Betref: BSM007-0001
Verkeerskundig onderzoek ontwikkelproject Albertushof te Venlo Versie 3

Datum: 03-12-2021

Opsteller:

Verificatie:

Validatie:

1 INLEIDING

In opdracht van [REDACTED] is een verkeerskundig onderzoek uitgevoerd ten behoeve van het bestemmingsplan 'Albertushof' in de gemeente Venlo. Het zuidoostelijk deel van het plangebied zal worden bestemd voor het huisvesten van arbeidsmigranten voor bepaalde tijd, het noordelijke deel zal bestemd worden ten behoeve van de realisatie van een resomeercentrum met aangrenzend een herdenkingspark. Deze ontwikkelingen hebben gevolgen voor de verkeersdruk, de verkeersveiligheid en de bereikbaarheid van het gebied.

Deze notitie is geschreven op 16-9-2019 en geactualiseerd op 3-12-2021 met het nieuwste verkeersmodel van Royal Haskoning DHV uit 2021. Het verschil tussen beide modellen was zodanig beperkt dat de conclusie van deze notitie onveranderd is.



Afbeelding 1: Globale ligging van het plangebied

2 HUIDIGE SITUATIE

Om te bepalen of de vestiging van arbeidsmigrantenwoningen en een resumeercentrum nadelige gevolgen heeft voor de omgeving is in eerste instantie geïnventariseerd welke functie de huidige en omliggende wegen vervullen. Het projectgebied wordt omsloten door een viertal wegen:

1. Hendrikkenhofstraat: De Hendrikkenhofstraat ligt aan de oostzijde van het projectgebied en is gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg (GOW) binnen de bebouwde kom met een toegestane snelheid van 50 km/h. De Hendrikkenhofstraat heeft als langzaamverkeervoorziening alleen een trottoir aan beide zijde en geen fietsvoorzieningen.
2. Hakesstraat: De Hendrikkenhofstraat sluit in het noorden aan op de Hakesstraat. De Hakesstraat is gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom met een toegestane snelheid van 50 km/h is. Deze weg heeft een trottoir en fietsstroken.
3. N271/Nijmeegseweg Ten westen van het projectgebied bevindt zich de N271/Nijmeegseweg en deze is gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom met een toegestane snelheid van 80 km/h. Deze weg heeft aan beide wegzijden een vrijliggend fietspad en verbindt het noorden en het centrum van Venlo met de A67.
4. Laurens Janszoon Costerstraat Door recentelijke ontwikkelingen sluit ten zuiden van de Hendrikkenhofstraat de straat aan op de Laurens Janszoon Costerstraat. Deze weg is gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom met een toegestane snelheid van 50 km/h. Deze weg heeft een trottoir en fietsstroken en heeft een verbindende en bereikbaarheidsfunctie voor de omliggende percelen.

Om inzicht te krijgen in de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer op deze wegen wordt gebruik gemaakt van het verkeersmodel van Trendsportal uit 2017 voor de huidige situatie en van Royal Haskoning DHV uit 2021 voor de toekomstige situatie in 2030, dat is aangeleverd door de gemeente Venlo. In deze modellen staan een weergave van de hoeveelheid motorvoertuigen per etmaal, ochtendspits en avondspits over de huidige en toekomstige situatie (zonder eventuele ontwikkelingen). Dit dient als basis voor de gemaakte verkeersberekeningen.

Tabel 1: Etmaalintensiteit huidige situatie (bron: Verkeersmodel Trendsportal, 2017)

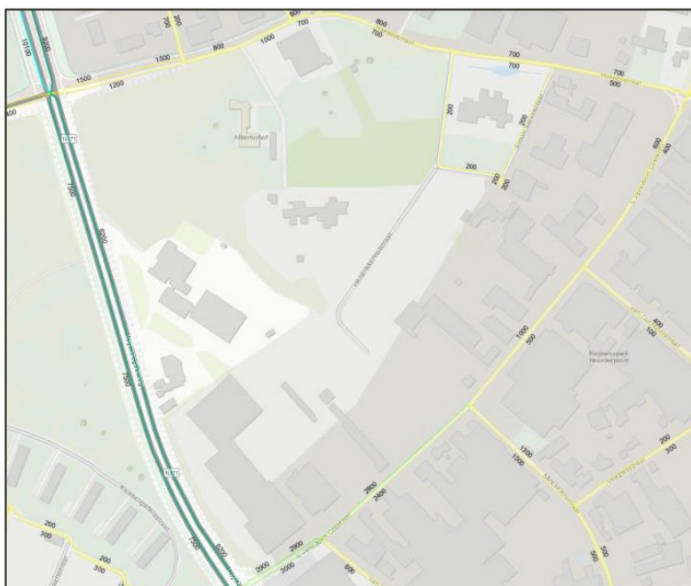
Locatie	Etmaalintensiteit	Ochtendspitsintensiteit	Avondspitsintensiteit
Hendrikkenhofstraat	200	<10	30
Hakesstraat	2700	300	280
N271/Nijmeegseweg	19300	1580	1710
Laurens Janszoon Costerstraat	5900	340	490

Tabel 2: Etmaalintensiteit toekomstige situatie 2030 (bron: Verkeersmodel Royal Haskoning DHV, 2021)

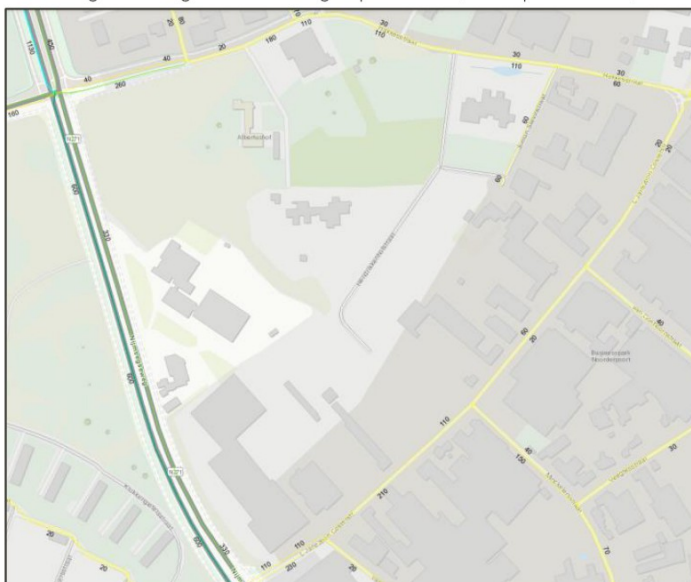
Locatie	Etmaalintensiteit	Ochtendspitsintensiteit	Avondspitsintensiteit
Hendrikkenhofstraat	300	<10	40
Hakesstraat	3700	460	380
N271/Nijmeegseweg	22300	1780	1990
Laurens Janszoon Costerstraat	3100	240	270

Een GOW heeft zowel binnen als buiten de bebouwde kom een maximale capaciteit van 1800 pae/uur per rijstrook. Hieruit blijkt dat met name de hoeveelheid verkeer op de Nijmeegseweg aanzienlijk is. De hoeveelheid verkeer op zowel de Hendrikenhofstraat als de Hakkesstraat is zeer beperkt. In de toekomstige situatie (zonder de nieuwe ontwikkelingen) neemt het verkeer toe op de Hendrikenhofstraat, de Hakkesstraat en de Nijmeegseweg en zal deze afnemen in de Laurens Janszoon Costerstraat. De toename betreft 1000 motorvoertuigen per etmaal op de Hakkesstraat tot 3000 motorvoertuigen per etmaal op de Nijmeegseweg. Dit is gezien de capaciteit van deze wegen alsnog acceptabel.

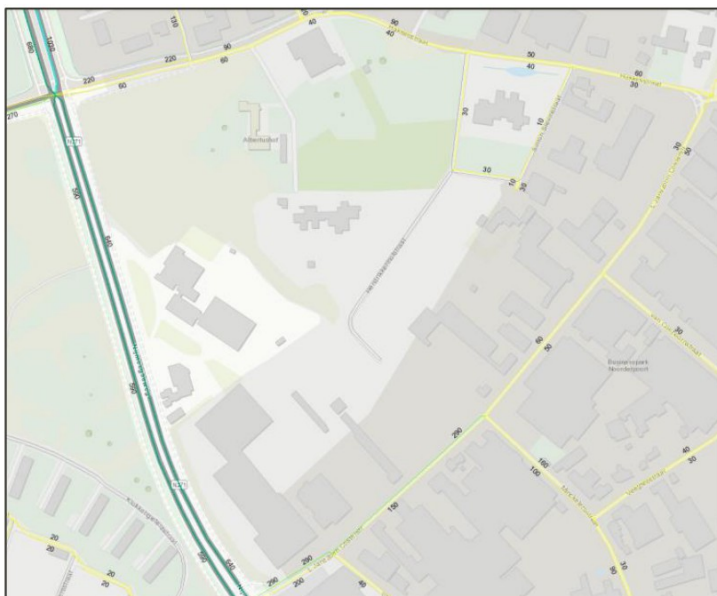
Om te bepalen of de huidige inrichting en het gebruik van bovenstaande wegen voor verkeersonveilige situaties zorgt is een ongevalanalyse uitgevoerd. Uit deze analyse is gebleken dat er in de afgelopen vijf jaar (tussen 2014 en 2019) meerdere ongevallen hebben plaatsgevonden op de Nijmeegseweg, één ongeluk op de Hakkesstraat en drie ongelukken op de Laurens Janszoon Costerstraat. Deze ongelukken zijn voornamelijk ontstaan door geen voorrang te verlenen of door rood rijden op de VRI-geregelde kruispunten.



Afbeelding 2: Huidige Motorvoertuigen per etmaal (Trendsportal 2017)



Afbeelding 3: Huidige Motorvoertuigen Ochtendspits (Trendsportal 2017)



Afbeelding 4: Huidige Motorvoertuigen Avondspits (Trendsportal 2017)

3 ARBEIDSMIGRANTENWONINGEN

In het ontwikkelgebied wordt huisvesting voor maximaal 768 arbeidsmigranten gefaciliteerd. Deze ontwikkeling zorgt voor een woonfunctie op het bedrijventerrein Noorderpoort en voor nieuwe en andere verplaatsingsbehoeften. Volgens de initiatiefnemers zullen de meeste arbeidsmigranten werken in de logistieke sector in een straal van 50 km rondom Venlo. Het woon-werkverkeer wordt verzorgd door 10 kleine busjes (maximaal 10 personen/bus) en 130 personenauto's. Deze busjes en auto's worden geparkeerd bij de woningen danwel op een centrale parkeerplaats.

Het werk in de logistieke sector vindt plaats overdag en in de nacht. Dit houdt in dat de arbeidsmigranten flexibele werktijden hebben en zich verspreid over de dag verplaatsen. Bij de verkeersberekening is uitgegaan van een worst-case-scenario wanneer alle busjes en auto's tijdens de ochtendspits vertrekken en tijdens de avondspits terugkeren. Dit houdt in dat 's ochtends 10 busjes en 130 auto's het industrieterrein verlaten in de richting van de snelweg en 's avonds terugkeren.

In de afbeeldingen 3 en 4 is te zien dat er 's ochtends meer verplaatsingen zijn richting het industrieterrein en 's avonds van het industrieterrein af. Dit heeft te maken met de forenzen die overdag werken op en rondom bedrijvenpark Noorderpoort. Deze verkeersstroom is tegengesteld aan die van de arbeidsmigranten. Dit zorgt voor een goede verdeling van de hoeveelheid verkeer op de Hakkesstraat.

De invloed van de nieuwe verkeersbewegingen zal in omvang beperkt blijven. Tijdens de spits is sprake van een toename van maximaal 140 extra vervoersbewegingen op het kruispunt Nijmeegseweg-Hakkesstraat, hetgeen in totaal weinig verschil zal maken met de huidige verkeersbewegingen op het kruispunt.

Vrijtijdsverplaatsingen, zoals boodschappen doen, sporten en recreëren, vinden grotendeels plaats in Venlo zelf. Hiervoor zal voornamelijk de zuidelijke ontsluiting via de Laurens Janszoon Oosterstraat gebruikt worden. Dit voorkomt extra druk op het kruispunt Nijmeegseweg-Hakkesstraat. Bovendien worden de

recreatieve vervoerbewegingen grotendeels gemaakt buiten het spitsuur, waardoor deze vrijetijdsverplaatsingen geen invloed hebben op de capaciteit van het kruispunt Nijmeegseweg-Laurens Janszoon Oosterstraat.

4 RESOMEERCENTRUM

Het resomeercentrum is nog niet opgenomen in de landelijke richtlijnen voor parkeerplaatsen en verkeersgeneratie. Echte, een resomeercentrum is een alternatief crematorium en zal daarvan weinig afwijken. Daarom zijn bij de berekening van de verkeersgeneratie de cijfers van een crematorium gebruikt.

In de CROW-richtlijnen voor verkeersgeneratie staat dat een plechtigheid minimaal 34,8 en maximaal 48,6 verkeersbewegingen zal genereren. In de huidige plannen van het resomeercentrum zijn twee aula's opgenomen waar een plechtigheid kan plaatsvinden. Verwacht wordt dat maximaal 3 plechtigheden per aula per dag worden gehouden (bron: Dela). In totaal zijn dit maximaal 6 plechtigheden per dag. Deze plechtigheden zullen voornamelijk overdag tussen 11:00 en 15:00 plaatsvinden. Diensten/plechtigheden starten normaliter niet tegelijkertijd, waardoor de verkeersdrukte wordt verspreid. Een plechtigheid duurt ongeveer twee uur inclusief de voorbereidingen en afsluiting.

Ervan uitgaande dat de reikwijdte van het resomeercentrum in het vroege stadium zeer groot is door de beperkte hoeveelheid aan resomeercentra in Nederland en in Duitsland, zal gerekend worden met het maximaal aantal verkeersbewegingen per plechtigheid. Dit betekent dat over de gehele dag maximaal 292 extra verkeersbewegingen zullen plaatsvinden. Het verkeer zal voornamelijk van de A67 komen en via de Nijmeegseweg de Hakkestraat bereiken. De verkeersbewegingen zullen voornamelijk buiten de spits plaatsvinden hetgeen extra verkeer tijdens de piekmomenten voorkomt.

5 CONCLUSIE

Ten behoeve van het bestemmingsplan 'Albertushof' vinden verschillende ontwikkelingen plaats op het bedrijventerrein Noorderpoort, te weten de realisatie van arbeidsmigrantenwoningen en de aanleg van een resomeercentrum. Beide ontwikkelingen hebben invloed op de verkeersafwikkeling op de aangrenzende en nabijliggende straten. In totaal leiden deze ontwikkelingen tot maximaal 572 extra voertuigbewegingen per etmaal op de Hakkestraat. Deze aanzienlijke groei heeft maar een beperkte invloed op de totale capaciteit van de Hakkestraat en de Nijmeegseweg. Al deze bewegingen vinden verspreid over de dag plaats waardoor de verkeersdruk tijdens de spits minimaal wordt beïnvloed.

Na een plechtigheid bij het resomeercentrum vertrekken de meeste bezoekers vrijwel gelijktijdig. De afwikkeling van deze stroom voertuigen kan tot ongewenste situaties leiden op de Hakkestraat, indien de parkeerplaats van het resomeercentrum hierop is aangesloten. Daarom adviseren wij om bij de ontwikkeling van het resomeercentrum de in- en uitrit van het resomeercentrum aan te sluiten op de Hendrikkenhofstraat in plaats van de Hakkestraat.