

MEMO

Aan: BRO t.a.v. Duuk Adank
Project: Verkeers-en parkeeronderzoek woningbouwplan Vilgert (P03365)
Datum: 7 april 2022
Ons kenmerk: 20-0703-01
Contactpersoon: Maurice Houba | 06- 34 536 765 | maurice@gp12.nl
Bijlagen: /

Reinaldstraat 2
6301 EC Valkenburg

www.grenspaal12.eu

Inleiding

Binnen het voorgenomen ontwikkelingsplan aan de Vilgert/Schandeloseweg in Velden (gemeente Venlo) wordt voorzien in de realisatie van maximaal 39 woningen binnen de grenzen van het plangebied. De samenstelling van de te bouwen woningen is divers en voorziet in 15 vrijstaande woningen, 8 startwoningen, 10 tweekappers en 6 levensloopbestendige woningen.

Alle levensloopbestendige woningen worden gerealiseerd als vrijstaande woningen, waardoor er voor dit type woning gerekend wordt met de parkeerkencijfers voor vrijstaande woningen. De startwoningen worden gerealiseerd als rijwoningen, waardoor er voor dit type woning gerekend wordt met de parkeerkencijfers voor een tussen/hoekwoning.



Figuur 1: woonuitbreiding Vilgert/Schandeloseweg, gemeente Venlo

Uw specifieke vraag hierbij is of de lokale infrastructuur deze ontwikkeling aan kan, waarbij u inzicht wenst in zowel de eventuele bijkomende doorstromingsproblemen als de verwachte parkeerbehoefte.

Parkeerbehoefte

De parkeerbehoefte geeft het aantal parkeerplaatsen weer die moeten worden voorzien op eigen terrein bij de ontwikkeling van woningen binnen de kern Velden (gemeente Venlo). Deze behoefte wordt berekend aan de hand van de landelijke kencijfers van CROW en de kencijfers parkeren van de gemeente Venlo.

De gemeentelijke parkeernorm dateert echter uit 2010 daar waar de CROW-normering (CROW-richtlijn 381 'Toekomstbestendig parkeren' dateert uit 2018. Deze laatste normering kan dan ook als geldend worden aanzien. De kern Velden bevindt zich volgens de gemeente in het gebied 'rest bebouwde kom' en kenmerkt zich als weinig stedelijk gebied.

Tabel 1: parkeerbehoefte woninguitbreiding

Omschrijving woningtype	aantal	parkeernorm CROW-normering 2018			verwachte parkeerbehoefte
		min.	max.	gemiddelde	gemiddelde
vrijstaande woningen	15	1,9	2,7	2,3	34,5
levensloopbestendige woningen (vrijstaande woningen)	6	1,9	2,7	2,3	13,8
tweekappers	10	1,8	2,6	2,2	22,0
startwoningen (rijwoningen)	8	1,6	2,4	2,0	16,0
totaal	39				86,3

Rekening houdend met de kencijfers uit tabel 1 komt dit neer op een noodzakelijke parkeerbehoefte van 86,3 parkeerplaatsen.

Deze parkeerbehoefte wordt onderverdeeld in parkeren op eigen terrein en parkeren op openbaar domein. Het stedenbouwkundig plan schrijft voor dat parkeren voorzien wordt op eigen terrein met uitzondering van rijwoningen. Volgens de CROW-normering moet elke woning beschikken over 0,3 parkeerplaats in de openbare ruimte voor bezoekers.

In tabel 2 is het aantal parkeerplaatsen opgesplitst in parkeren op eigen terrein en parkeren op openbaar terrein. Voor de vrijstaande woningen, levensloopbestendige woningen, tweekappers en starterswoningen worden 61 parkeerplaatsen ingericht op eigen terrein. Deze woningvoorzieningen moeten op het openbaar domein nog voorzien in afgerond 10 parkeerplaatsen (0,3 parkeerplaatsen per woning).

Tabel 2: verdeling parkeren op eigen terrein en in de openbaarheid

Omschrijving woningtype	aantal	verwachte parkeerbehoefte	parkeergelegenheid		
		gemiddelde	waarvan op eigen terrein	waarvan op openbaar terrein	voorbehouden voor bezoekers
vrijstaande woningen	15	34,5	30,0	4,5	5
levensloopbestendige woningen (vrijstaande woningen)	6	13,8	12,0	1,8	2
tweekappers	10	22,0	19,0	3,0	3
startwoningen (rijwoningen)	8	16,0	0,0	16,0	3
totaal	39	86,3	61,0	25,3	13

Voor de rijwoningen kan het parkeren niet op eigen terrein gebeuren. Voor deze rijwoningen wordt parkeren volledig voorzien op openbaar domein. Voor deze starterswoningen worden 16 openbare parkeerplaatsen voorzien. Deze parkeerplaatsen bevatten zowel het aantal parkeerplaatsen voor bewoners (13) als voor bezoekers (3).

Voor de volledige woonontwikkeling moeten in totaal 26 openbare parkeerplaatsen worden voorzien waarvan 16 openbare parkeerplaatsen worden voorbehouden voor de rijwoningen. Voor de overige woningen moeten nog 10 parkeerplaatsen op openbaar terrein worden aangelegd. Er kan echter worden opgemerkt dat er binnen het stedenbouwkundige plan maar wordt voorzien in 16 parkeerplaatsen op openbaar domein. Binnen het stedenbouwkundige plan wordt m.a.w. een tekort van 10 openbare parkeerplaatsen vastgesteld.

Onderstaande figuur verduidelijkt de parkeerstructuur.



Figuur 2: parkeerstructuur

Verkeersgeneratie

De verkeersgeneratie wordt berekend aan de hand van de landelijke kencijfers van CROW en de parkeernormen van de gemeente Venlo.

De woonuitbreiding voorziet in 4 types woningen. CROW voorziet voor elk woningtype een verwachte verkeersvraag met een ondergrens en bovengrens. Deze kencijfers bieden inzicht in de totale verkeersvraag voor het bouwproject. Onderstaande tabel verduidelijkt deze kencijfers en bijhorende verwachte verkeersgeneratie.

Tabel 3: verkeersgeneratie nieuwe woonontwikkeling op etmaalbasis

Omschrijving woningtype	aantal	kencijfers verkeersgeneratie CROW			verwachte verkeersgeneratie
		min.	max.	gemiddelde	gemiddelde
vrijstaande woningen	15	7,8	8,6	8,2	123,0
levensloopbestendige woningen (vrijstaande woningen)	6	7,8	8,6	8,2	49,2
tweekappers	10	7,4	8,2	7,8	78,0
startwoningen (rijwoningen)	8	7,0	7,8	7,4	59,2
totaal	39				309,4

De woonontwikkeling van 39 nieuwe wooneenheden gaat gepaard met een verwachte verkeersgeneratie van gemiddeld 309,4 motorvoertuigbewegingen per etmaal. De grootste verkeersgeneratie zal afkomstig zijn van de vrijstaande woningen en tweekappers. Van de bewoners van de levensloopbestendige woningen wordt de minste verkeersbewegingen per etmaal verwacht. De maximale verkeersgeneratie voorziet 325 motorvoertuigbewegingen per etmaal.

Ontsluitingsstructuur

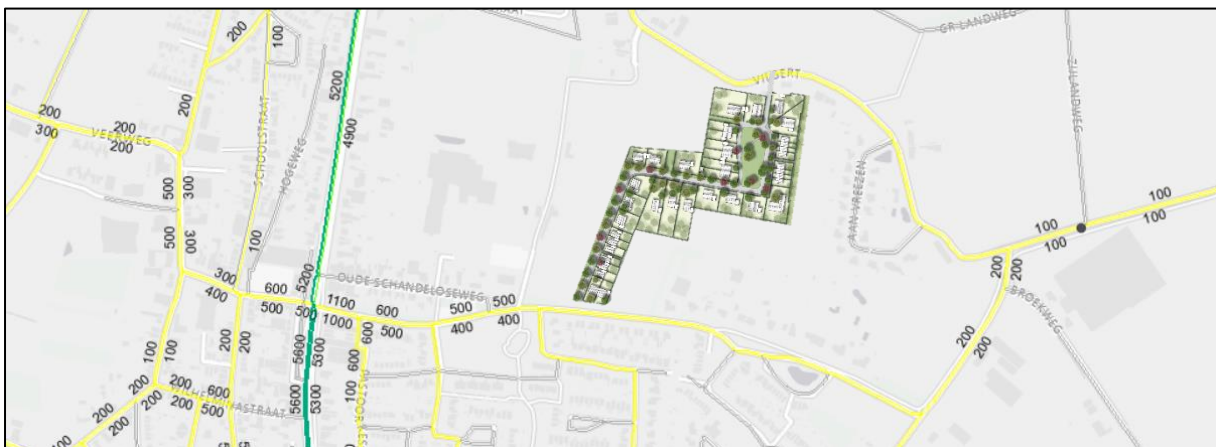
Gezien de aanwezige geplande infrastructuur kan worden verondersteld dat de maximale verkeerssnelheid binnen het plangebied maximaal 30 km/u zal bedragen.

De ontsluiting van de woonuitbreiding zal ten zuiden van het gebied komen te liggen voor gemotoriseerd verkeer. Voetgangers en fietsers kunnen tevens aan de noordzijde ontsluiten. Aan de zuidzijde ontsluit de woonontwikkeling aan de Schandelseweg met huisnummer 38. De Schandelseweg is een licht ontsluitende erftoegangsweg met aanliggende fietssuggestiestroken waar de snelheid begrensd is tot 50 km/u. De maximale intensiteiten op de Schandelseweg liggen volgens het verkeersmodel Noord-Limburg rond 900 motorvoertuigen per etmaal.

Belasting omliggende wegen

De nieuwe woonontwikkeling zal een extra verkeersgeneratie van gemiddeld 309,4 motorvoertuigbewegingen per etmaal genereren. De verkeersintensiteiten op Schandelseweg zullen hierdoor stijgen naar een etmaalintensiteit van gemiddeld 1.209,4 motorvoertuigbewegingen. De maximale verkeersbelasting komt uit op 1.225 motorvoertuigbewegingen).

De verkeerskundige capaciteit van dergelijke wegen (waarboven problemen in de verkeersafwikkeling en doorstroming ontstaan) bedraagt volgens CROW-richtlijnen en ervaringen elders, maximaal circa 5.000 tot 6.000 motorvoertuigen per etmaal. Dit is echter mede afhankelijk van de inrichting van de weg (onder andere rijbaanbreedte, wel of geen parkeren op/langs rijbaan, wel of geen vrijliggende fietspaden, hoeveelheid zijwegen en inritten, et cetera).



Figuur 3: verkeersintensiteiten verkeersmodel Noord-Limburg 2018

Hoewel een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom dergelijke intensiteiten dus theoretisch zou moeten kunnen afwikkelen, dient echter ook te worden gekeken naar de (subjectieve) veiligheid op dergelijke wegen bij deze verkeersintensiteit. De hamvraag is dan welke intensiteit vanuit dit oogpunt nog wel als acceptabel mag worden geacht. Het antwoord op deze vraag is wederom afhankelijk van de inrichting van de weg. Op een weg met vrijliggende fietspaden ligt de maximaal acceptabele intensiteit bijvoorbeeld hoger dan op een weg waar fietsers gebruik maken van stroken op de rijbaan.

Op basis van onze ruime ervaring met uitvoering van, dan wel betrokkenheid bij verkeerskundige onderzoeken op vergelijkbare ontsluitende erftoegangswegen binnen de bebouwde kom achten wij een waarde onder 1.500 motorvoertuigen per etmaal voor Schandelseweg zeer acceptabel. Bij dergelijke waarden is de verkeersveiligheid voor de zwakke weggebruikers (fietsers en voetgangers) nog gegarandeerd.

Conclusie

De woonuitbreiding ter hoogte van de Schandelseweg voorziet in de bouw van een 39 nieuwe woningen. Bij dit woonproject moet worden voorzien in 86,3 parkeerplaatsen. De meeste woningen voorzien in parkeren op eigen terrein. Conform het voorliggende stedenbouwkundige plan wordt er een tekort van 10 openbare parkeerplaatsen vastgesteld voor bezoekers.

De nieuwe woonwijk zal ook een bepaalde verkeersgeneratie met zich meebrengen. Volgens de kencijfers van CROW kunnen we op deze locatie een extra verkeersstroom van gemiddeld 309,4 motorvoertuigen per etmaal verwachten. De maximale verkeersgeneratie bedraagt 325 motorvoertuigbewegingen. Hierdoor stijgt de totale verkeersstroom in de omgeving van per etmaal naar gemiddeld 1.209,4 motorvoertuigen (maximaal 1.225 motorvoertuigen) ter hoogte van de Schandelseweg. Deze extra verkeersintensiteiten zijn zonder problemen af te wikkelen op een erftoegangsweg met licht ontsluitende functie (Schandelseweg).