

Notitie / Memo

HaskoningDHV Nederland B.V.
Mobility & Infrastructure

Aan: Antares
Van: Menno van Dinther en Raymond Scheringa
Datum: 1 juli 2022
Kopie: Archief
Ons kenmerk: AD1980_M&I_NT2207011030
Classificatie: Projectgerelateerd
Goedgekeurd door: A.W.H. Erhardt

Onderwerp: Verkeersbeoordeling Boschkamp

Inleiding

De gemeente Venlo ontwikkelt samen met woningbouwcoöperatie Antares en Bouwmij Janssen in Tegelen de nieuwbouwwijk Boschkamp met circa 103 woningen. Hiervoor is door Antares en Bouwmij Janssen een stedenbouwkundig plan opgesteld. Antares heeft Royal HaskoningDHV gevraagd om een eerste verkeerskundige beoordeling uit te voeren van het stedenbouwkundig plan. In deze memo beoordelen we dit plan verkeerskundig en worden de volgende onderdelen behandeld:

1. Verkeersproductie.
2. Beschouwing van de verkeersstructuur, wegprofiel, ligging parkeervoorzieningen en verkeersveiligheid (geen beoordeling van de parkeerbalans).



**Afbeelding 1: Impressie van de
nieuwbouwwijk Boschkamp in
Tegelen**

1. Verkeersproductie

Voor de nieuwbouwwijk Boschkamp hebben wij de verkeersproductie bepaald en vervolgens de nieuwbouwwijk ook toegevoegd aan het “verkeersmodel Noord-Limburg, Prognosejaar 2030”, om zo het verkeerskundig effect van de nieuwbouwwijk te bepalen. De verkeersgeneratie van de wijk is bepaald met behulp van de CROW 381 en resulteert in 780 mvt/etmaal op een werkdag, onderverdeeld in 390 aankomsten en 390 vertrekken¹. Zie tabel 1 voor de berekening van de verkeersproductie.

In bijlage 1 is de uitvoer uit het verkeersmodel toegevoegd waarbij het effect van de toevoeging van Boschkamp in Tegelen in het prognosejaar 2030 zichtbaar is.

Ritgeneratie Boschkamp						
	Aantal woningen	CROW type woning	Verkeersgeneratie per woning			Verkeersgeneratie werkdag
			weekdag		werkdag	
			min.	max.	gemiddeld	
	40	Huis, tussen/hoek	6,7	7,5	7,9	316
	20	Huis, 2 onder 1 kap	7,4	8,2	8,7	174
	21	Huis, Levensloopbestendig, midden	5,2	6,0	6,2	130,2
	8	Huis, vrijstaand	7,8	8,6	9,1	72,8
	14	Koop, appartement, midden	5,2	6,0	6,2	86,8
Totale verkeersgeneratie Boschkamp in mvt/etmaal						780

Tabel 1: Verkeersgeneratie Boschkamp (in motorvoertuigen per etmaal)

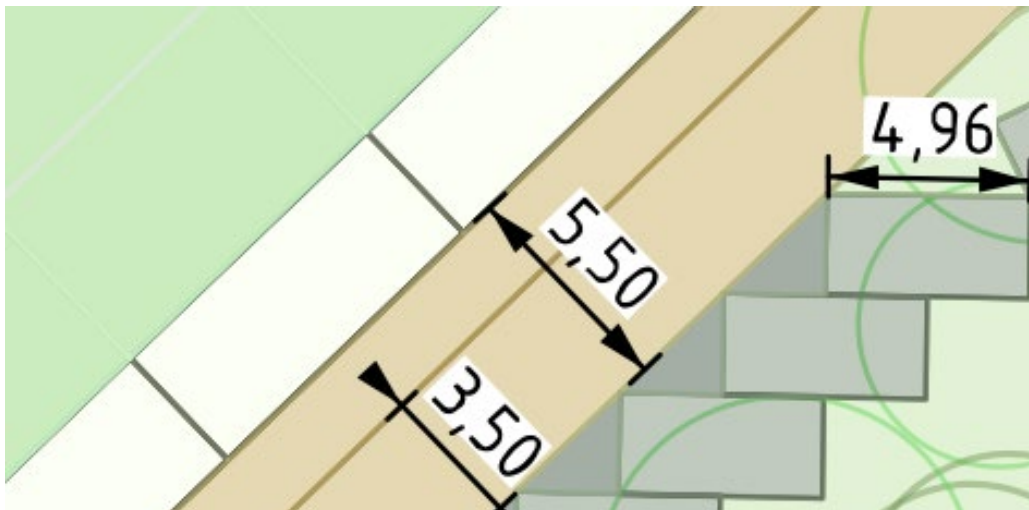
¹ Voor Boschkamp is hierbij uitgegaan dat Tegelen in de volgende categorieën valt:

- Rest bebouwde kom.
- Matig stedelijk.
- Gemiddelde waarde (min/max) per woning.
- Omrekenfactor van weekdag naar werkdag is 1,11.

2. Beschouwing van de verkeersstructuur, wegprofiel, ligging parkeervoorzieningen en verkeersveiligheid

Het stedenbouwkundig plan van de nieuwbouwwijk Boschkamp hebben we verkeerskundig beoordeeld. Algeheel beeld is dat de nieuwbouwwijk een standaard verkeersstructuur kent met allemaal erftoegangswegen en met een snelheidsregime van 30 km/u. De wijk heeft voldoende snelheidsremmende maatregelen om een verkeersveilige inrichting te waarborgen. We hebben de wijk in de beschouwing getoetst aan de algehele verkeerskundige ontwerprichtlijnen van het ASVV 2021. Gekeken is naar de verkeersstructuur, ligging van de parkeervoorzieningen (geen parkeerbalans opgesteld) en verkeersveiligheidsaspecten. Bij de beschouwing zijn een aantal verkeerskundige aandachtspunten naar voren gekomen die we onderstaand per punt nader toelichten:

- De grote doorgaande toegangsweg (rood gemarkeerd) is 5,50 meter breed. Dit voldoet aan het minimaal profiel voor een erftoegangsweg met tweerichtingsverkeer. Echter, de gemeente heeft de wens om de ontsluiting aan de zuidoostzijde op de Venloseweg van verkeerslichten te voorzien. Om hier voldoende opstelruimte te creëren en het passeren van wachtend verkeer voor de VRI mogelijk te maken, adviseren wij om de weg de laatste 50 meter te verbreden tot 6 meter. Zo is er voldoende ruimte voor auto én fietser om de wijk in te rijden, als ook verkeer voor de verkeerslichten staat te wachten.
- Voor de wegen in de wijk met tweerichtingsverkeer adviseren wij om bij voorkeur een minimale wegbreedte van 5,10 meter te hanteren (dit mag wel inclusief de goot zijn). Deze breedte zit tussen de minimale en het ideale profiel in. Ons advies van deze maat komt naar voren uit de ervaring dat het minimale profiel van 4,80 meter krap is als twee voertuigen elkaar moeten passeren. Zeker als één van de twee voertuigen een vrachtwagen (bijvoorbeeld een vuilnisauto of de levering van bouwmaterialen) betreft. Ook fietsers hebben bij deze maat een iets veiliger gevoel en fietscomfort als een auto hen passeert. Ervaring leert dat deze maat ideaal is voor erftoegangswegen in nieuwbouwwijken, waarbij rijcomfort en afdwingen van de maximumsnelheid met elkaar overeenkomen. Een uitzondering kan gemaakt worden voor de weg aan de oostzijde van de ontsluitingsweg. Deze weg loopt over in een weg voor eenrichtingsverkeer. Hierdoor is de verwachte verkeersbelasting van tegengestelde richting laag en betreft het een korte afstand, waardoor een breedte van 4,80 meter passend is.
- Op de nieuw ingetekend weg aan de noordzijde van het plangebied (figuur 1) is in de ingetekende rijbaan geen duidelijk onderscheid gemaakt tussen rijbaan en trottoir. Door middel van een lijn is in het stedenbouwkundig plan onderscheid aangebracht tussen beiden. In het plan is niet zichtbaar of dit ook een onderscheid in bestrating betreft (trottoir en weg). Ons advies is om dit onderscheid wel degelijk aan te brengen en ook hier specifiek voor een trottoir te kiezen. Op die manier wordt voorkomen dat bewoners dit als trottoir bedoelde deel van de rijbaan gaan gebruiken om te parkeren.



Afbeelding 2: Straat met enkel belijning als onderscheid tussen de rijbaan en het trottoir

- In dezelfde straat zijn de parkeervakken aan de overzijde van de weg ten opzichte van de woningen gesitueerd. Gevolg is dat bewoners de straat moeten oversteken om de parkeervakken te bereiken. De kans bestaat dat de bewoners in deze situatie kiezen om de auto (onbedoeld en bijvoorbeeld bij laden of lossen) op het trottoir voor de woning te parkeren. Ook geeft het ASVV 2021 aan dat, indien mogelijk, de wens is om parkeerplaatsen/trottoir bij voorkeur aan de woningzijde situeren. In deze situatie is dat niet mogelijk, doordat de positionering van de weg niet zuidelijker kan liggen vanwege de historische waardevolle groenstructuur die grenst aan het plangebied.



Afbeelding 3: Situeren van straat met rijtjeswoningen en parkeren aan de overzijde in vakken. Normaliter wordt geadviseerd de rijbaan verder van de woningen te positioneren. Vanwege de aanwezige historische groenstructuur wordt deze weg naast de woningen gepositioneerd. (groen = historische waardevolle groenstructuur)

- In Boschkamp zijn op verschillende plaatsen haakse parkeervakken ingetekend in het plan. Deze parkeervakken liggen vaak in doodlopende straten geclusterd bij elkaar. Achter de parkeervakken is eerst een donkergrijze strook ingetekend en vervolgens een kleur die overeenkomt met de verharding van de rijbaan. Wat deze andere kleur grijs gearceerde strook betekent is niet geheel duidelijk. Vermoedelijk betreft het een verbreding van de rijbaan om de benodigde 6 meter achter de parkeervakken ten behoeve van het in- en uit rijden te halen. Wij adviseren om deze rand te verwijderen en de rijbaan te verbreden tot 6 meter (zie afbeelding 4 voor een nadere uitleg). De strook achter de parkeervakken dan ook in zijn geheel dezelfde bestrating mee te geven. De ingetekende parkeervlakken dienen minimaal 5 meter in lengte en 2,50 meter in breedte te blijven.



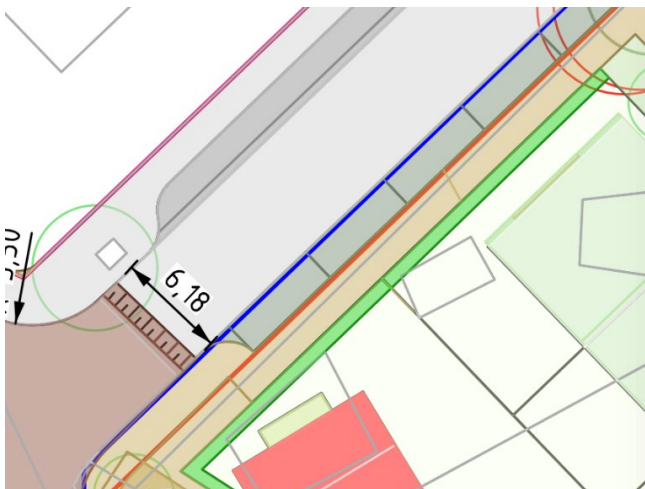
Afbeelding 4: Grijs stroken achter de parkeervakken, advies is om deze hetzelfde vorm te geven als de bestrating van de rijbaan

- In Boschkamp zijn op enkele plekken parallel aan de rijbaan ook haakse parkeervakken gelegen. Ook bij deze parkeervakken is nu de grijze strook achter de vakken opgenomen. Wij adviseren om de parkeerplaatsen gelegen aan de doorgaande weg ook te voorzien van een verbreding van de rijbaan tot 6 meter en dit in dezelfde bestrating uit te voeren als de rijbaan. Als er geen haakse parkeervakken gelegen zijn is een rijbaanbreedte van 5,10 meter voldoende.



Afbeelding 5: Rijbaan met haakse parkeervakken in Boschkamp met daarachter ook een grijze strook ingetekend. Ook hier het advies strook van dezelfde verharding als de rijbaan te voorzien

- In Boschkamp worden op verschillende locaties langspaarkeervakken gerealiseerd. Deze parkeervakken hebben een lengte van 6 meter en breedte van 2 meter, waarmee voldaan wordt aan de normen van het ASVV 2021. Wat ons echter opvalt is dat bij de parkeervakken op de uiteinden relatief abrupt worden beëindigd. Het achterliggend trottoir komt redelijk snel naar de rijbaan toe. Dit maakt het in- en uitrijden van het laatste parkeervak behoorlijk lastig. Ons advies hier bij de vormgeving rekening mee te houden. Gekozen kan worden om na het laatste langspaarkeervak nog een uitrit te leggen, waardoor ook deze uitrit gebruikt kan worden bij het in- en uitrijden van het parkeervak.

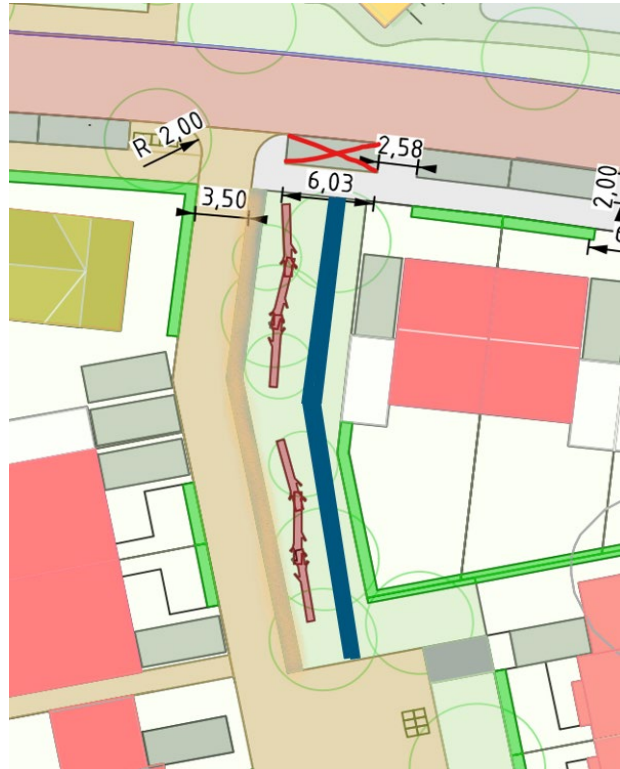


Afbeelding 6: Strook met langspaarkeervakken



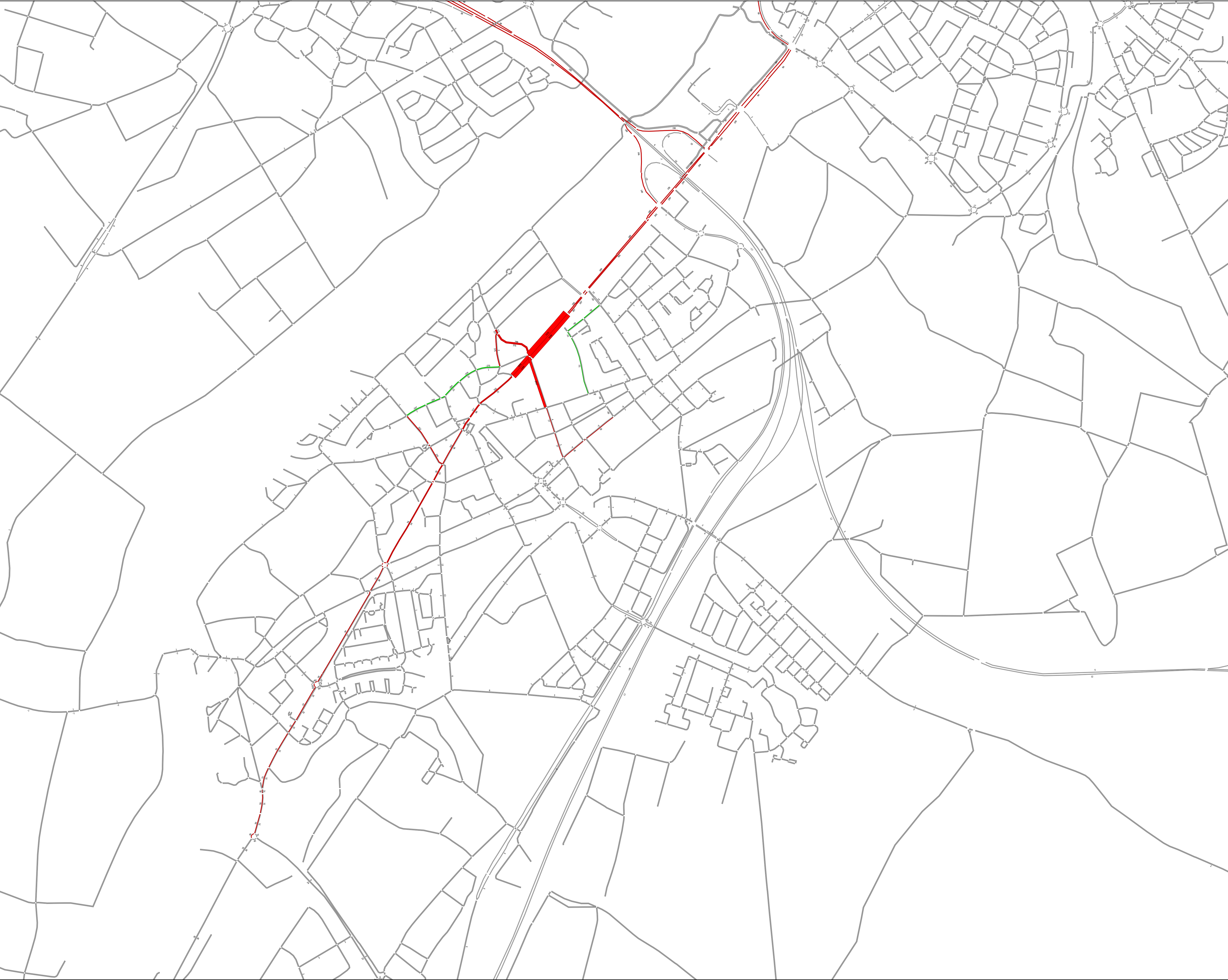
Afbeelding 7: Voorbeeld van een straat in een nieuwbouwwijk waarbij de langspaarkeervakken voldoende ruimte hebben om in – en uit te rijden

- Midden in het plangebied zijn er 6 woningen gelegen die door middel van een smalle toegangsweg ontsloten zijn naar de hoofdas door de wijk. De uitrit op deze hoofdas is echter zeer krap vormgegeven en zeker bij een geparkeerde auto in één van de langspaarkeervakken is het zicht op de weg bij het uitrijden beperkt. Het ASVV 2021 geeft voor een uitrit een minimale breedte van 4,50 meter. Advies is dan ook om bij deze toegangsweg naar de 6 woningen de uitrit 4,5 meter breed te maken en het parkeervak aan rechterzijde van de uitrit niet te realiseren (zie afbeelding 8).
- Tevens is het advies in om de rechterzijde ook een apart voetpad te realiseren (zie donkerblauwe lijn afbeelding 8). Via dit pad kunnen de voetgangers ook veilig deze 6 woningen bereiken. Tevens hebben de woningen aan de rechterzijde dan een mogelijkheid voor ontsluiting van de tuinen. Daarnaast kan die (voet)pad als leidingstrook fungeren.
- In Boschkamp komen wij verschillende breedtes voor het trottoir tegen. Het ASVV 2021 geeft een trottoirbreedte mee van minimaal 1,80 meter. Advies is ook om deze breedte in het plan aan te houden en zeker aan de zijde van de straat waar de woningen gelegen zijn. Als aan de woningzijde een trottoir van 1,80 meter gelegen is, dan is de mogelijkheid om aan de overzijde een smaller trottoir te realiseren, mits aan deze zijde geen woningen gelegen zijn.



Afbeelding 8: Toegang tot 6 woningen in Boschkamp

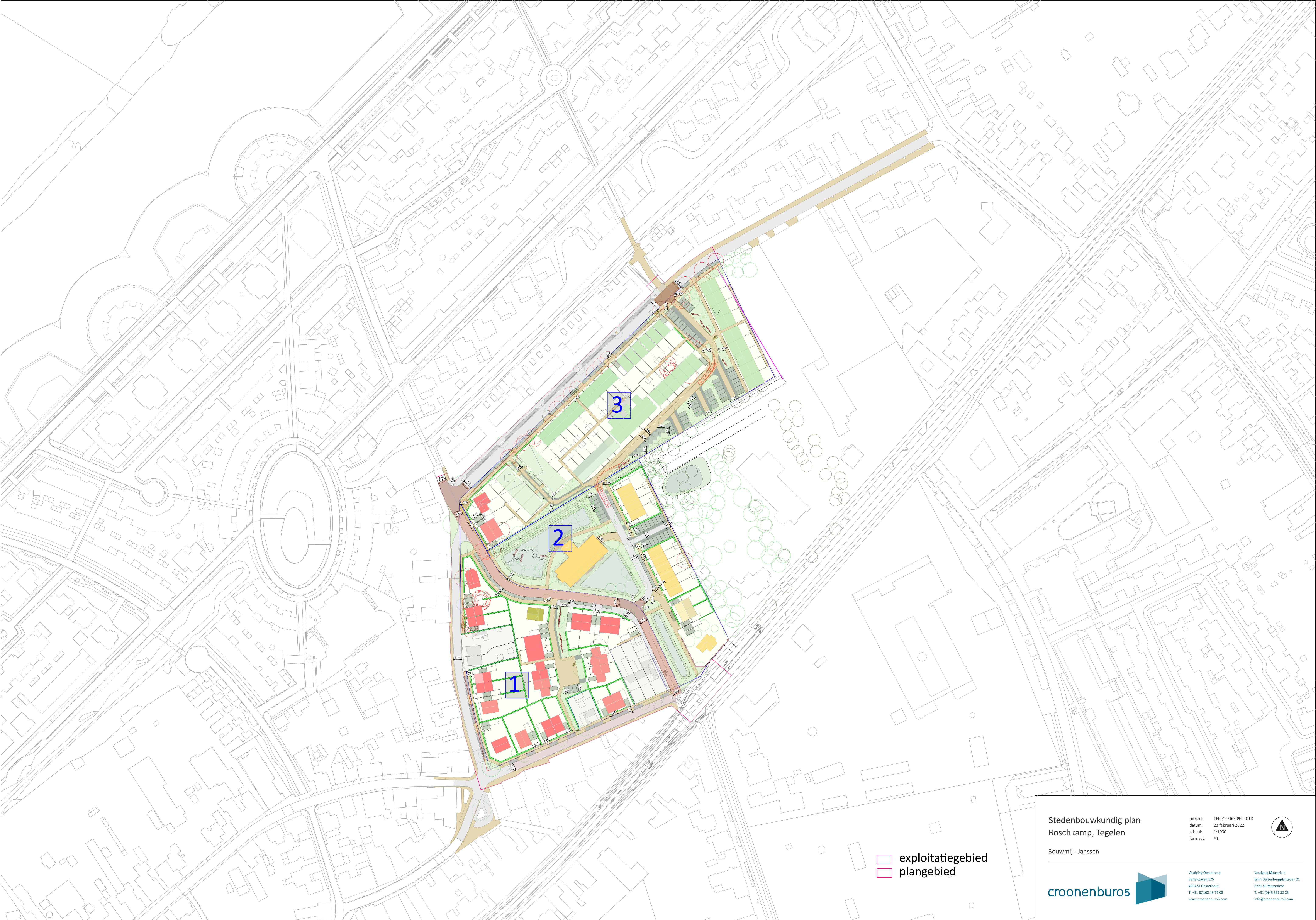
Concluderend kan gesteld worden dat Boschkamp een goed ingerichte nieuwbouwwijk is en met verwerking van de aangegeven aandachtspunten in het stedenbouwkundig plan hier een verkeerskundig goed en verkeersveilig wordt gerealiseerd. De wegenstructuur betreffen allemaal erftoegangswegen 30 km/u binnen de bebouwde kom waarop, met de betreffende inrichting, deze snelheid ook gewaarborgd is. Kortom een verkeersveilig nieuwbouwwijk die aan de gestelde verkeerskundige richtlijnen voldoet!



Verschillenweergave (colour) - script
-100000 to -50
50 to 100000

Algemeen:
Aimsun Version: 8.1.5 (R47097)
Model Noord-Limburg_2018 (R47097) _Final_Variant Boschkeppang
Datum: 4/21/2022

Project:
Verkeersmodel Noord-Limburg
Opdrachtgever:
Gemeente Venlo
Plot:
Verschil intensiteiten etmaal t.o.v 2030_Boschkeppang Referentie (nm)
Autonetwerk:
Prognosejaar 2030
Boschkeppang Variant 1



exploitatiegebied
plangebied

Stedenbouwkundig plan
Boschkamp, Tegelen

Bouwmij - Janssen

project: TEK01-0469090 - 01D
datum: 23 februari 2022
schaal: 1:1000
formaat: A1



croonenburo's

Vestiging Oosterhout
Bentleyweg 125
4906 SA Oosterhout
T: +31 (0)162 48 75 00
www.croonenburo's.com

Vestiging Maastricht
Wim Duisenbergplantsoen 21
6221 SE Maastricht
T: +31 (0)43 325 32 23
info@croonenburo's.com