

MEMO

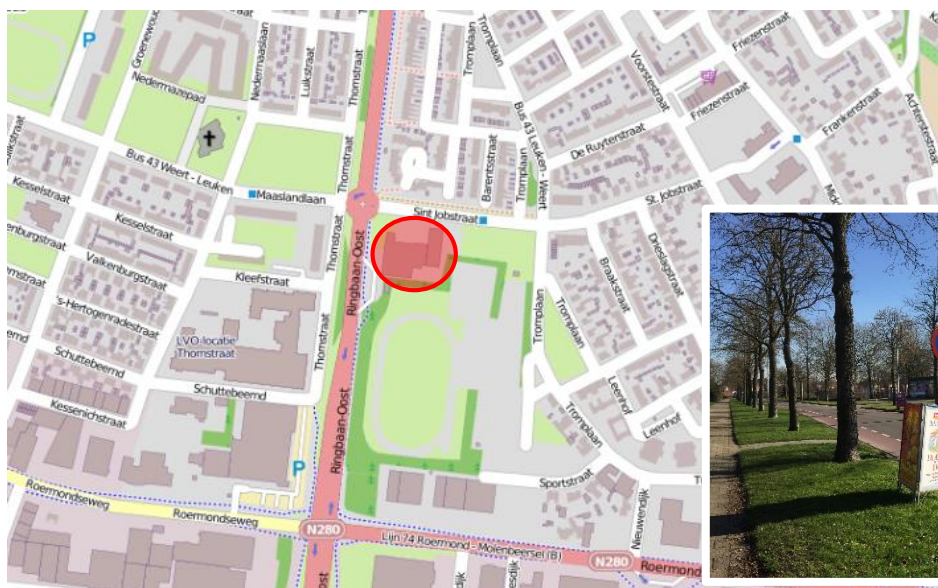
Onderwerp	Verkeerstoets ruimtelijke ontwikkeling Ringbaan-Oost - Sint Jobstraat te Weert		
Aan	Building Result BV	onze referentie	16022.1 D14 mem01 v1.3 jle
Verzend datum	2 maart 2016	projectnummer	16022.1
Opgesteld door	D.F.P. (Dirk) van der Heijden		
Kopieën aan	Gemeente Weert – Rob van Ekeren & Charlotte van Barneveld - <u>eindconcept</u>		

INLEIDING

Heyen beheer bv en Majoor beheer bv zijn voornemens om diverse winkel- en dienstverlenende voorzieningen op de hoek van de Ringbaan-Oost – Sint Jobstraat in Weert te ontwikkelen. Door de ontwikkeling van deze voorzieningen verdwijnen de (wijk)voorzieningen die nu verderop in de wijk Leuken zijn gevestigd aan de Friezenstraat. Op de locatie aan de Sint Jobstraat is momenteel een fietsenzaak (Hans Struijk) en een fitnesszaak gevestigd. Voor de ruimtelijke onderbouwing van het toekomstig plan dienen diverse onderzoeken plaats te vinden, waaronder een verkeersonderzoek. In deze memo zijn de resultaten van het verkeersonderzoek beschreven.

Binnen het verkeersonderzoek, met een focus op het plangebied aan de Sint Jobstraat, is een berekening gemaakt van het benodigd aantal parkeerplaatsen voor auto's en fietsen. Daarnaast is inzicht gegeven in de verkeersaantrekkende werking van de geplande voorzieningen op basis waarvan is beoordeeld of de direct ontsluitende wegen het extra gemotoriseerde verkeer veilig kunnen verwerken.

Het plangebied in Weert wordt omsloten door de Ringbaan (70 km/uur) en de Sint Jobstraat (30 km/uur) – zie onderstaande afbeelding.



MEMO

UITGANGSPUNTEN

Binnen het programma 'wijkvoorzieningencentrum nieuwbouwprogramma Ringbaan Weert' d.d. 1 maart 2016 zijn de volgende voorzieningen gepland:

- supermarkt Jumbo;
- supermarkt Aldi;
- dagwinkels;
- horeca;
- apotheek;
- gezondheidscentrum;
- fietsenzaak.

Binnen het plangebied is ook een bestaand tankstation (Esso) gelegen met een ontsluiting op de Ringbaan-Oost. Dit tankstation blijft behouden waarbij een uitbreiding met een wasstraat is voorzien. Omdat voor een wasstraat geen parkeerplaatsen benodigd zijn (tankstation ondersteunend) en de verkeersafwikkeling aan de Ringweg-Oost plaatsvindt, is dit binnen de verkeerstoets buiten beschouwing gelaten.

Voor het bepalen van de parkeerbehoefte en de verkeersaantrekkende werking is, in overleg met de gemeente Weert, 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 bij de verschillende functies in beeld gebracht.

In onderstaand overzicht zijn de uitgangspunten en de gehanteerde kencijfers weergegeven voor zowel de huidige als de toekomstige situatie. De kencijfers zijn bepaald op basis van de stedelijkheidsgraad 'weinig stedelijk' en de ligging van het plan gebied 'rest bebouwde kom' [bron: gemeente Weert]. Zoals aangegeven is voor de fietsenzaak het kencijfer voor een kringloopwinkel aangehouden omdat deze qua bezoekerspatroon hierbij het beste aansluit. Dit sluit ook aan op de parkeerbehoefte in de huidige situatie en het aanwezige parkeeraanbod.

Voorzieningen huidige situatie	omvang	uitgangspunt kencijfer	parkeerkencijfer		toelichting bestemming & gebruik kencijfers
			min.	max.	
Fietsenzaak Hans Struijk	1.985	per 100m2 bvo	1,7	2,2	gebaseerd op functie 'kringloopwinkel'. Omdat er geen specifieke kencijfers aanwezig zijn, is deze functie gehanteerd om het bezoekerspatroon hierbij het beste aansluit.
Fitnesscentrum	737	per 100m2 bvo	5,8	6,8	gebaseerd op functie 'fitnesscentrum' conform de huidige invulling. Deze invulling wordt als maatgevend beschouwd ten opzichte van de bestemming 'bedrijven' in het vigerende bestemmingsplan 'Sporthalgebied Leuken'.

Voorzieningen toekomstige situatie	omvang	uitgangspunt kencijfer	verkeersgeneratie		toelichting bestemming & gebruik kencijfers
			min.	max.	
supermarkt - Jumbo	1.950	per 100m2 bvo	95,1	136,7	vanwege de omvang gebaseerd op functie 'fullservice supermarkt - middelhoog en hoog prijsniveau'. Bij een dergelijke omvang hebben supermarkten een uitgebreid assortiment en eigen (vers)afdelingen
supermarkt - Aldi	1.345	per 100m2 bvo	115,6	151,4	gebaseerd op functie 'discountsupermarkt'
dagwinkels	382	per 100m2 bvo	52,1	79,2	gebaseerd op functie 'wijkcentrum klein'
fietsenzaak Hans Struijk	850	per 100m2 bvo	17,7	23,0	zie toelichting huidige situatie
Horeca	126	per 100m2 bvo	14,0	16,0	gebaseerd op functie 'cafe/bar/cafetaria'
Apotheek	143	per apotheek	131,3	152,7	gebaseerd op functie 'apotheek'
Gezondheidscentrum	850	per behandelkamer	18,5	22,6	ingeschat op 75m2 bvo per behandelkamer

MEMO

PARKEREN AUTO

Parkeerbehoefte

Voor het onderdeel parkeren is zowel de huidige als de toekomstige parkeerbehoefte in beeld gebracht.

Voorzieningen - huidige situatie	omvang	uitgangspunt kencijfer	parkeerkencijfer		aantal benodigde parkeerplaatsen	
			min.	max.	min.	max
Fietsenzaak Hans Struijk	1.985	per 100m2 bvo	1,7	2,2	17,0	22,0
Fitnesscentrum	737	per 100m2 bvo	5,8	6,8	42,7	50,1
Totaal benodigd aantal parkeerplaatsen huidige situatie					60	72

Voorzieningen - toekomstige situatie	omvang	uitgangspunt kencijfer	parkeerkencijfer		aantal benodigde parkeerplaatsen	
			min.	max.	min.	max
Supermarkt - Jumbo	1.950	per 100m2 bvo	4,6	6,6	89,7	128,7
Supermarkt - Aldi	1.345	per 100m2 bvo	6,5	8,5	87,4	114,3
Dagwinkels	382	per 100m2 bvo	3,9	5,9	14,9	22,5
Fietsenzaak Hans Struijk	850	per 100m2 bvo	1,7	2,2	14,5	18,7
Horeca	126	per 100m2 bvo	6,0	8,0	7,6	10,1
Apotheek	143	per apotheek	3,1	3,6	3,1	3,6
Gezondheidscentrum	11	per behandelkamer	2,2	2,7	24,2	29,7
Totaal benodigd aantal parkeerplaatsen plangebied toekomstige situatie					241	328

Uit de berekeningen blijkt dat bij de voorziene functies in totaal tussen de 241 en 328 parkeerplaatsen in het totale plan moeten worden voorzien. Deze aantallen betreffen maximale waarden waarbij geen rekening is gehouden met een gecombineerd gebruik van aanwezige parkeerplaatsen. De mogelijkheden hiervoor zijn inzichtelijk gemaakt in de parkeerbalans. Daarnaast is uitgegaan dat alle voorzieningen een afzonderlijke parkeerbehoefte hebben. In de praktijk zullen bijvoorbeeld bezoekers aan de supermarkt ook gebruik maken van andere aanwezige voorzieningen. Dit gecombineerde gebruik komt niet terug in de berekende parkeerbehoefte.

Parkeerbalans

Met een parkeerbalans is inzichtelijk gemaakt in hoeverre een gecombineerd gebruik van parkeerplaatsen mogelijk is. Voor het beoordelen van de mogelijkheden van het deelgebruik van parkeerplaatsen is gebruik gemaakt van aanwezigheidspercentages. De aanwezigheidspercentages zijn gehanteerd om de parkeervraag naar perioden van de dag uit te splitsen. Ten opzichte van de CROW-gegevens zijn vanwege de lokale situatie de volgende wijzigingen doorgevoerd:

- 80% i.p.v. 0% voor de supermarkt op zondagmiddag;
- 100% i.p.v. 75% voor de apotheek op een werkdagmiddag;
- 0% i.p.v. 10% voor de apotheek op avonden en in het weekend;
- CROW-317 heeft geen aanwezigheidspercentages die aansluiten bij de functie horeca.

MEMO

Aanwezigheidspercentages	werkdag	werkdag	werkdag	koop-	werkdag	zaterdag	zaterdag	zondag
	ochtend	middag	avond	avond	nacht	middag	avond	middag
Supermarkt - Jumbo	30%	60%	40%	80%	0%	100%	40%	80%
Supermarkt - Aldi	30%	60%	40%	80%	0%	100%	40%	80%
Dagwinkels	30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%	0%
Fietsenzaak Hans Struijk	30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%	0%
Horeca	10%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	80%
Apotheek	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Gezondheidscentrum	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%

Parkeerbalans	totale parkeervraag		werkdagochtend		werkdagmiddag		werkdagavond		koopavond	
toekomstige situatie	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.
Supermarkt - Jumbo	89,7	128,7	26,9	38,6	53,8	77,2	35,9	51,5	71,8	103,0
Supermarkt - Aldi	87,4	114,3	26,9	34,3	52,5	68,6	35,0	45,7	69,9	91,5
Dagwinkels	14,9	22,5	26,9	6,8	8,9	13,5	1,5	2,3	11,2	16,9
Fietsenzaak Hans Struijk	14,5	18,7	26,9	5,6	8,7	11,2	1,4	1,9	10,8	14,0
Horeca	7,6	10,1	9,0	1,0	3,8	5,0	7,6	10,1	7,6	10,1
Apotheek	3,1	3,6	89,7	3,6	3,1	3,6	0,0	0,0	0,0	0,0
Gezondheidscentrum	24,2	29,7	24,2	29,7	18,2	22,3	2,4	3,0	2,4	3,0
Totale parkeervraag	241	328	231	120	149	201	84	114	174	238

Parkeerbalans	totale parkeervraag		werkdagnacht		zaterdagmiddag		zaterdagavond		zondagmiddag	
toekomstige situatie	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.
Supermarkt - Jumbo	89,7	128,7	0,0	0,0	89,7	128,7	35,9	51,5	71,8	103,0
Supermarkt - Aldi	87,4	114,3	0,0	0,0	87,4	114,3	35,0	45,7	69,9	91,5
Dagwinkels	14,9	22,5	0,0	0,0	14,9	22,5	0,0	0,0	0,0	0,0
Fietsenzaak Hans Struijk	14,5	18,7	0,0	0,0	14,5	18,7	0,0	0,0	0,0	0,0
Horeca	7,6	10,1	0,0	0,0	7,6	10,1	7,6	10,1	6,0	8,1
Apotheek	3,1	3,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Gezondheidscentrum	24,2	29,7	0,0	0,0	2,4	3,0	2,4	3,0	2,4	3,0
Totale parkeervraag	241	328	0	0	216	297	81	110	150	205

Rekening houdend met een deelgebruik van parkeerplaatsen bedraagt de toekomstige parkeer-behoefte minimaal 216 en maximaal 297 parkeerplaatsen. De zaterdagmiddag wordt als maatgevend beschouwd.

Parkeeraanbod

In bijlage I zijn twee schetsvarianten voor de inrichting van het plangebied opgenomen. In beide varianten zijn nog niet alle voorzieningen in het plangebied met een juiste omvang opgenomen, maar geven wel indicatief aan hoeveel parkeerplaatsen indicatief in het plangebied kunnen worden gerealiseerd. De opdrachtgever heeft aangegeven dat de invulling van het parkeren als uitgangssituatie kan worden gehanteerd bij de beoordeling van de parkeeropgave.

In de twee varianten zijn 265 tot 273 parkeerplaatsen voorzien, waarvan 6 parkeerplaatsen voor invaliden zijn gereserveerd. In de regel wordt het aantal invalidenparkeerplaatsen gebaseerd op 1 op de 50 parkeerplaatsen. Met een maximale parkeerbehoefte van ongeveer 300 parkeerplaatsen wordt hier aan voldaan. De locatie van deze parkeerplaatsen moet dichtbij de winkelingang worden gesitueerd.

MEMO

De gemeente Weert heeft aangegeven dat zij uitgaan van een vraagvolgend parkeerbeleid (= volledig voldoen aan de vrije vraag naar parkeerruimte). Dit betekent dat in principe de hoogste (= maximale) kencijfers binnen de bandbreedte worden gehanteerd. Daarnaast verwachten zij dat de nieuwe (winkel)voorzieningen aantrekkelijker zijn ten aanzien van concurrerende (buurt)winkelcentra.

Met het voorziene aantal parkeerplaatsen wordt in ieder geval voldaan aan het gemiddeld benodigd aantal parkeerplaatsen (257). Op basis van de huidige schetsvarianten is er een tekort aan parkeerplaatsen om te kunnen voldoen aan de maximale parkeerbehoefte conform het vraagvolgend parkeerbeleid (25 tot 32 parkeerplaatsen). De gemeente Weert heeft aangegeven dat zij kunnen instemmen met sturend parkeerbeleid wanneer het fietsgebruik op locatie aantoonbaar wordt gestimuleerd. Vanwege het hoge fietsgebruik binnen de gemeente liggen hier kansen om het autogebruik naar de wijkvoorzieningen terug te dringen. Hierdoor ontstaat ruimte om af te wijken van het maximaal benodigd aantal parkeerplaatsen. Vanuit deze achtergrond is ook ingezoomd op het benodigd aantal stallingsvoorzieningen voor fietsers – zie volgende paragraaf. Binnen het plangebied kan de initiatiefnemer in ieder geval inzetten op de realisatie van voldoende én goede stallingsvoorzieningen voor fietsers.

PARKEREN FIETS

In deze paragraaf is het benodigd aantal fietsparkeerplaatsen (per voorziening) in beeld gebracht. Vergelijkbaar met het auto parkeren is gebruik gemaakt van kencijfers van het CROW. Voor een realistisch beeld is het maximale kencijfer voor de fietsenzaak gelijkgesteld aan het minimale kencijfer.

Voorzieningen toekomstige situatie	omvang	uitgangspunt kencijfer	fietsparkeren			
			kencijfer		aantal fietsparkeerplaatsen	
			min.	max.	min.	max.
Supermarkt - Jumbo	1.950	per 100m2 bvo	1,6	4,3	31,2	83,9
Supermarkt - Aldi	1.345	per 100m2 bvo	1,6	4,3	21,5	57,8
Dagwinkels	382	per 100m2 bvo	1,5	4,0	5,7	15,3
Fietsenzaak Hans Struijk	850	per 100m2 bvo	1,5	1,5	12,8	12,8
Horeca	126	per 100m2 bvo	5,0	15,0	6,3	18,9
Apotheek - werknemers	143	per apotheek	2,0	7,0	2,0	7,0
Apotheek - bezoekers	143	per apotheek	4,0	10,0	4,0	10,0
Gezondheidscentrum - werknemers	850	per 100m2 bvo	0,3	0,7	2,6	6,0
Gezondheidscentrum - bezoekers	850	per 100m2 bvo	1,0	2,0	8,5	17,0
Totaal					95	229

Uit de berekening blijkt dat in het plangebied in totaal 95 tot 229 fietsparkeerplaatsen zijn benodigd. Op basis van het gemiddelde kencijfer zijn dat er 162. Uit gegevens van het Fietsberaad blijkt dat de gemeente Weert een relatief hoog fietsgebruik kent. Gezien het fietsgebruik wordt aanbevolen om minimaal 162 stallingsvoorzieningen te realiseren.

Op de inrichtingsschetsen in bijlage I zijn geen stallingsvoorzieningen voor fietsers aangegeven. Bij de verdere uitwerking dient binnen het plangebied bij de verschillende voorzieningen ruimte te worden gereserveerd voor het aanbrengen van stallingsvoorzieningen. Voor bezoekers dienen deze bij voorkeur zoveel mogelijk bij de ingang van de voorzieningen te worden gesitueerd.

MEMO

Omdat de CROW-kencijfers een grote spreiding kennen in de behoeftebepaling wordt aanbevolen om bij de verdere uitwerking extra ruimte te reserveren voor een eventuele uitbreiding van het aantal stallingsplaatsen. Dit is aan de orde wanneer in de toekomst blijkt dat er sprake is van een tekort.

VERKEERSAANTREKKENDE WERKING

Door de realisatie van de (winkel)voorzieningen 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. Hierbij is geen rekening gehouden met de verkeersgeneratie van het huidige (buurt)winkelcentrum aan de Friezenstraat.

Voor het bepalen van de effecten is een (theoretische) berekening gemaakt van de toename in verkeersproductie tussen de huidige en toekomstige situatie gebaseerd op de meest actuele kencijfers van het CROW. De uitgangspunten zijn in de overzichten op de volgende pagina opgenomen.

Voorzieningen - huidige situatie	omvang	uitgangspunt kencijfer	kencijfer		verkeersgeneratie aantal autoverplaatsingen per etmaal	
			min.	max.	min.	max
Fietsenzaak Hans Struijk	1.985	per 100m2 bvo	17,7	23,0	351	457
Fitnesscentrum	737	per 100m2 bvo	31,6	37,1	233	273
Totaal aantal verkeersbewegingen plangebied huidige situatie - gem. <u>weekdag</u>					584	730

Voorzieningen - toekomstige situatie	omvang	uitgangspunt kencijfer	kencijfer		verkeersgeneratie aantal autoverplaatsingen per etmaal	
			min.	max.	min.	max
Supermarkt - Jumbo	1.950	per 100m2 bvo	95,1	136,7	1.854	2.666
Supermarkt - Aldi	1.345	per 100m2 bvo	115,6	151,4	1.555	2.036
Dagwinkels	382	per 100m2 bvo	52,1	79,2	199	303
Fietsenzaak Hans Struijk	850	per 100m2 bvo	17,7	23,0	150	196
Horeca	126	per 100m2 bvo	14,0	16,0	18	20
Apotheek	143	per apotheek	131,3	152,7	131	153
Gezondheidscentrum	11	per behandelkamer	18,5	22,6	204	249
Totaal aantal verkeersbewegingen plangebied toekomstige situatie - gem. <u>weekdag</u>					4.111	5.621
Toename van verkeer o.b.v. vergelijking toekomstige en huidige situatie					3.527	4.892

Als gevolg van de realisatie van de (winkel)voorzieningen neemt de verkeersgeneratie maximaal toe met ongeveer 3.500 tot 4.900 autoverplaatsingen per etmaal op een gemiddelde weekdag (van en naar de voorzieningen = 2 autoverplaatsingen).

MEMO

TOETSING VERKEERSAFWIKKELING

Verkeersafwikkeling Sint Jobstraat

Voor het effect op de wegen in de directe omgeving is een link gelegd met de functie van en de huidige verkeersomvang op de Sint Jobstraat. De Sint Jobstraat wordt gezien als een wijkontsluitingsweg voor de woonwijk Leuken met een intensiteit op werkdagen van ongeveer 3.700 mvt/etmaal [bron: verkeersmodel gemeente Weert]. De Sint Jobstraat is één van de twee ontsluitingswegen van de woonwijk op de Ringbaan-Oost.

Gezien de ligging van het plangebied en de directe ontsluiting op de Ringbaan-Oost zullen de toekomstige voorzieningen niet alleen bezocht worden door bezoekers van de wijk Leuken. Denk hierbij aan bewoners van de wijk(en) aan de westzijde van de Ringbaan-Oost. Voor een realistischer beeld van de verkeersdruk op de Sint Jobstraat is gebruik gemaakt van de verkeersmodelgegevens van de gemeente Weert en daarnaast is aan de westzijde van de Ringbaan-Oost een groter verzorgingsgebied aanwezig. Op basis van deze informatie is de aanname gedaan dat 60% van en naar de toekomstige voorzieningen afkomstig is uit de richting Ringbaan-Oost en 40% uit de wijk Leuken. Dit betekent een maximale verkeersstroom richting de Tromplaan van ongeveer 2.000 mvt/etmaal en ongeveer 2.900 mvt/etmaal in de richting van de Ringbaan-Oost voorzien.

Dit betekent dat het eerste gedeelte van de Sint Jobstraat (vanaf de rotonde) in de toekomstige situatie het meeste verkeer krijgt te verwerken. Het verkeer uit en naar de wijk Leuken zal zich op kruispunt met de Tromplaan verder verspreiden. Gezien de huidige verkeersomvang zal naar verwachting de Tromplaan in de richting van De Ruyterstraat het meeste verkeer aantrekken ten opzichte van de andere wegvakken. Ook op deze locaties zijn geen knelpunten in de verkeersafwikkeling te verwachten.

Deze effecten kunnen worden gezien als een *worst-case scenario*, omdat:

- uitgegaan is van de maximale kencijfers;
- uitgegaan wordt van de maximale verkeersgeneratie voor alle voorzieningen. Uit de parkeerbalans blijkt dat de zaterdagmiddag maatgevend is. Op de zaterdag is geen sprake van een verkeersgeneratie voor zowel de apotheek als het gezondheidscentrum (-400 autoverplaatsingen). De maximale toename is dan ongeveer 4.500 mvt/etmaal;
- geen rekening is gehouden met de verkeersgeneratie van en naar het huidige buurtwinkelcentrum aan de Friezenstraat. Bezoekers met een bestemming buiten de wijk zijn opgenomen in de huidige verkeersomvang.

Met de maximale toename van 2.000 mvt/etmaal zal de toekomstige verkeersomvang op de Sint Jobstraat de wijk Leuken in ongeveer 5.700 mvt/etmaal bedragen. Het CROW beveelt voor erftoegangswegen (30 km/uur - woonstraten) een grenswaarde aan van ongeveer 6.000 mvt/etmaal. Ondanks dat de verwachte toekomstige verkeersomvang de grenswaarde nadert, zijn met betrekking tot de verkeersafwikkeling geen problemen te verwachten. Het brede wegprofiel en de afwezigheid van (veel) aansluitingen zorgen voor een voldoende verkeersafwikkeling op het wegvak. Om de doorstroming te bevorderen kan op de Sint Jobstraat ook aan de zijde van het plangebied een parkeerverbod worden ingesteld. Voor het parkeerterrein en de ontsluitingen ervan wordt geadviseerd een verkeerscirculatie op het parkeerterrein en voor de in-/uitritten toe te passen (geen gecombineerde in-/uitrit). Dit komt de overzichtelijkheid, de verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid ten goede.

MEMO

Verkeersafwikkeling rotonde Ringbaan-oost

De ligging van het plangebied direct aan de Ringbaan-Oost is gunstig voor verkeer buiten de wijk Leuken. Dit verkeer hoeft niet door de wijk te rijden vanwege de directe ontsluiting en aansluiting nabij de Ringbaan-Oost. Daarnaast zijn in het toekomstig plan de huidige in-/uitritten verder van de rotonde gesitueerd. Dit is wel gewenst om ongewenste situaties met betrekking tot de verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid nabij te rotonde te voorkomen.

Op basis van de verkeersmodelgegevens blijkt dat de rotonde Ringbaan-Oost – Sint Jobstraat ongeveer 15.000 mvt/etmaal krijgt te verwerken (som van de intensiteiten op de toeleidende wegen). Met de verwachte verkeerstoename neemt dit toe tot ongeveer 17.900 mvt/etmaal. Tijdens een locatiebezoek (einde ochtend) aan het plangebied is geconstateerd dat relatief veel fietsverkeer gebruik maakt van de rotonde om de Ringbaan-Oost over te steken (= fietsroute).

Vuistregel voor de capaciteit van een enkelstrooksrotonde is een grenswaarde van 20.000 tot 25.000 mvt/etmaal [CROW]. Omdat op locatie fietsers op de rotonde voorrang en doorgang moet worden gegeven, wordt uitgegaan van een grenswaarde van 20.000 mvt/etmaal. Aan de hand van de modelgegevens is een etmaalintensiteit bepaald van ± 17.900 mvt/etmaal. Theoretisch gezien heeft de rotonde voldoende capaciteit om het huidige verkeersaanbod te kunnen verwerken. Door het hoge fietsgebruik ligt de verwerkingscapaciteit in de praktijk lager dan de 20.000 mvt/etmaal. Dit leidt in de drukke perioden waarschijnlijk tot een benadering van de maximale verwerkingscapaciteit. Mogelijk dat in de huidige situatie dit probleem zich ook al (incidenteel) voordoet. Eventueel nader onderzoek naar de verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid van het langzaam verkeer staat dan ook los van de ontwikkeling van de (winkel)voorzieningen.

Verkeersafwikkeling langzaam verkeer

Bij de verdere uitwerking wordt het volgende aanbevolen voor de verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid voor het langzaam verkeer:

- realiseren van een oversteekvoorziening voor voetgangers op de Sint Jobstraat. Het voetpad ligt aan de overzijde van de (winkel)voorzieningen. Een oversteekplaats zorgt ervoor dat er sturing wordt gegeven waar voetgangers over kunnen steken om de voorzieningen te bereiken. Bij een logische situering wordt voorkomen dat voetgangers overal gaan oversteken met mogelijk verkeersonveilige situaties tot gevolg. Bij de situering van deze oversteeklocatie moet rekening worden gehouden met (directe) en veilige looproutes van en naar de voorzieningen;
- voor fietsers is het wenselijk om menging met het autoverkeer op het parkeerterrein te voorkomen. Fietsers moeten bij voorkeur via een veilige en directe verbinding naar de aanwezige stallingsplaatsen worden geleid. De ligging van de Jumbo maakt het mogelijk voor fietsers om direct bij de toegang het 'voetpad' te bereiken. Voor fietsers uit de wijk Leuken naar de overige voorzieningen bestaat de mogelijkheid om (ook) voor fietsers een directe verbinding te maken tussen de Tromplaan en het voetpad naar de fietsenzaak. Een gecombineerd gebruik van voetgangers en fietsers is hier een mogelijkheid om te voorkomen dat fietsers gebruik (moeten) maken van het parkeerterrein om de bestemming te bereiken.

MEMO

Haltevoorzieningen Sint Jobstraat

In de huidige situatie zijn in de Sint Jobstraat nabij het kruispunt met de Tromplaan aan weerszijden bushaltes aanwezig. De haltes worden nu via een kleine stadsbus aangedaan. De gemeente Weert heeft aangegeven dat binnen de nieuwe concessie voor het openbaar vervoer deze halteplaatsen waarschijnlijk komen te vervallen vanwege het lage aantal reizigers.

Bij realisatie van de voorzieningen op deze locatie worden zoals eerder aangegeven de huidige in- en uitrit in oostelijke richting verplaatst (richting de Tromplaan). De meest oostelijk gelegen in-/uitrit komt dan dicht bij de huidige bushaltes te liggen. Wanneer deze ontsluiting een uitrit betreft kan het zicht op het verkeer op de Sint Jobstraat (deels) worden ontnomen wanneer een bus bij de halte halteert. In hoeverre dit een aandachtspunt blijft is afhankelijk van het behoud van de bushaltes.

Bevoorradersverkeer

De opdrachtgever heeft laten weten dat het bevoorradersverkeer voor zowel de Jumbo als de Lidl is voorzien aan de achterzijde van beide winkels. De laad- en losruimte is alleen te bereiken via de inrit van het tankstation aan de Ringbaan. Op deze wijze is er geen conflict aanwezig tussen het bevoorradersverkeer en bezoekers per auto en fiets aan de winkels en overige voorzieningen. Dit levert dan ook geen verkeersveiligheidsproblemen op.

Conclusie

De ontwikkeling van diverse winkel- en dienstverlenende voorzieningen op de hoek Sint Jobstraat – Ringbaan-Oost te Weert leidt tot een extra verkeerstoename en toename van de parkeerbehoefte. In de huidige inrichtingsplannen zijn in totaal 265 tot 273 parkeerplaatsen voorzien. Met dit aantal wordt voldaan aan de gemiddelde parkeerbehoefte (overschot 8 tot 16 parkeerplaatsen). 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 minimaal 162 stallingsvoorzieningen bij de diverse voorzieningen wenselijk zijn. Met deze voorzieningen is het toetsen aan de maximale kencijfers niet noodzakelijk. Met het beoogd aantal parkeerplaatsen (265 tot 273) en de bovengenoemde fietsvoorzieningen wordt voldaan aan het parkeerbeleid.

De verkeerstoename van en naar het plangebied leidt niet tot knelpunten met betrekking tot de verkeersafwikkeling op de Sint Jobstraat. Op de nabij gelegen rotonde met de Ringbaan-Oost kunnen tijdens piekmomenten afwikkelingsknelpunten ontstaan. Deze knelpunten doen zich mogelijk ook voor in de huidige situatie waardoor eventueel vervolgonderzoek los staat van de voorziene ontwikkelingen. Verder wordt aanbevolen om op het parkeerterrein en de in- en uitritten een verkeerscirculatie toe te passen.

Bij de verdere uitwerking zijn enkele aandachtspunten aanwezig waar rekening mee moet worden gehouden: oversteekvoorziening voor voetgangers op de Sint Jobstraat, veilige en directe routes voor voetgangers en fietsers van en naar de diverse voorzieningen en het zicht bij het handhaven van de huidige bushaltes aan de Sint Jobstraat (afhankelijk van lijnvoering binnen nieuwe concessie).

MEMO

BIJLAGE I VARIANTEN (GLOBALE) INRICHTING PLANGEBIED

