

Memo

Aan Gemeente Maasbracht

Van Gertjan Hanckmann

Betreft Verkeersplan Wessem

Datum 10 maart 2023

In het kader van de hoogwaterbeschermingsopgave van het Waterschap is in een eerdere studie onderzocht of het mogelijk is om de Maasboulevard te amoveren voor het gemotoriseerd verkeer. Hieruit is naar voren gekomen dat dit verkeerskundig mogelijk is. Belangrijkste aandachtspunt is het parkeren. In deze memo wordt nader in gegaan op het parkeervraagstuk inclusief de circulatie van en naar de belangrijkste parkeerterreinen.

Parkeerbalans

De parkeerbalans is de verhouding tussen de parkeervraag en de parkeercapaciteit in het onderzoeksgebied. De parkeervraag staat voor het benodigde aantal parkeerplaatsen voor de aanwezige en/of te ontwikkelen functies in het projectgebied in Wessem. De parkeercapaciteit staat voor het aantal beschikbare parkeerplaatsen op eigen terrein en in de openbare ruimte. Zowel de parkeervraag als parkeercapaciteit zijn berekend volgens de normen in de "Nota parkeernormen en parkeerbijdrage regeling gemeente Maasgouw (2010)". Volgens deze nota is berekend dat 174 parkeerplaatsen vanuit de huidige functies benodigd zijn in de openbare ruimte, zie tabel 1.

Doelgroep	Parkeervraag	Parkeercapaciteit eigen terrein	Parkeervraag in openbare ruimte
Wonen	83	25	58
Bezoekers wonen	15		15
Horeca	62	0	62
Bloemenzaak Fenice	8	0	8
Stan Cortjens tegels	3	4	-1
Groenvoorziening Joosten	10	2	8
Rederij Wessem	25	0	25
		<i>Totaal parkeervraag openbare ruimte:</i>	174

Tabel 1 Parkeervraag in de openbare ruimte

In de huidige situatie zijn momenteel 134 parkeerplaatsen beschikbaar in de openbare ruimte. Dit is voortgekomen uit verschillende tellingen van parkeervakken en parkeerruimtes. Daaruit is de volgende parkeerbalans vastgesteld, zie tabel 2. Zonder de Maasboulevard is er een theoretisch tekort van 40 parkeerplekken in het onderzoeksgebied in Wessem.

Parkeerbehoefte in openbare ruimte	174
Parkeercapaciteit in de openbare ruimte	134
Parkeerbalans	-40

Tabel 2 Parkeerbalans

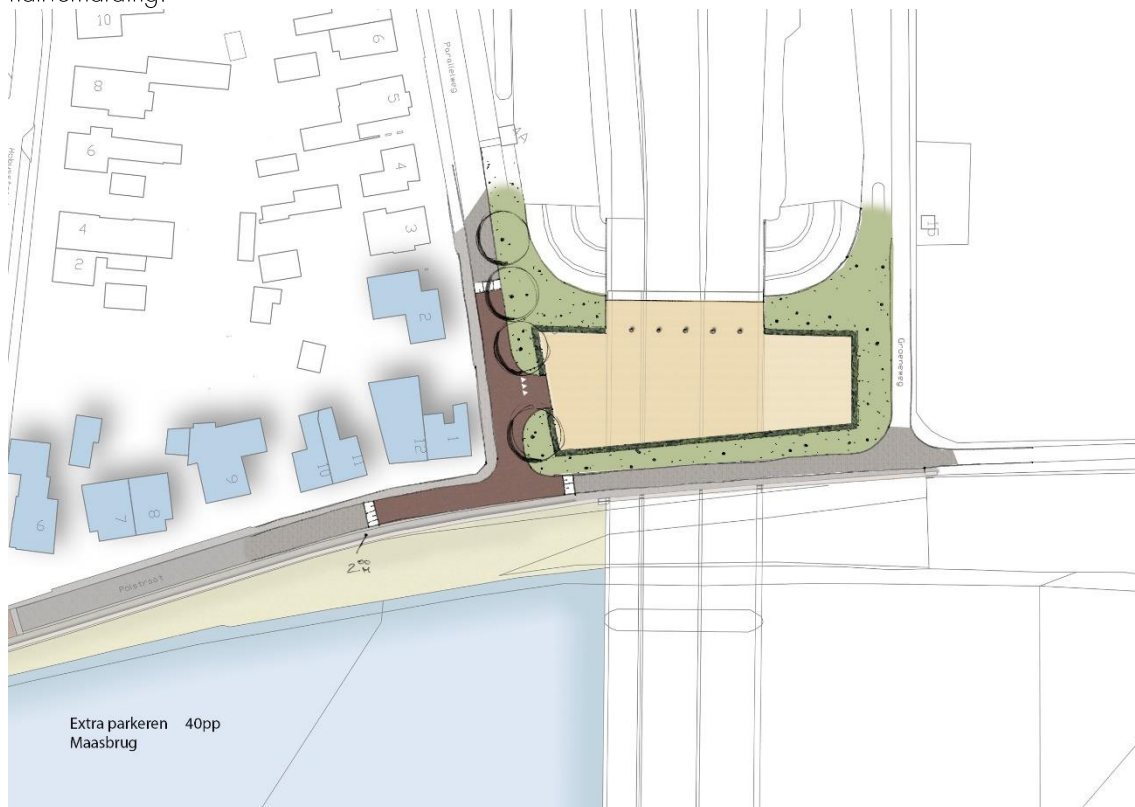
Dit tekort van 40 parkeerplaatsen dient in de nabijheid van het plangebied opgevangen te worden. Hiervoor zijn twee zoekgebieden.

- Onder de Maasbrug
- Nautische Boulevard

Onderstaand wordt per gebied de mogelijkheden beschreven.

Onder de Maasbrug

Hier is voldoende ruimte om formele parkeerplaatsen te voorzien (wordt nu al informeel hiervoor gebruikt). In bijgevoegde schets is een schetsontwerp gepresenteerd waarin 40 parkeerplaatsen kunnen worden voorzien. Materiaalkeuze is nader te bezien maar ons inziens kan hier worden volstaan met een halfverharding.



De ontsluiting van de parkeerplaats is nu voorzien aan de Parallelweg.

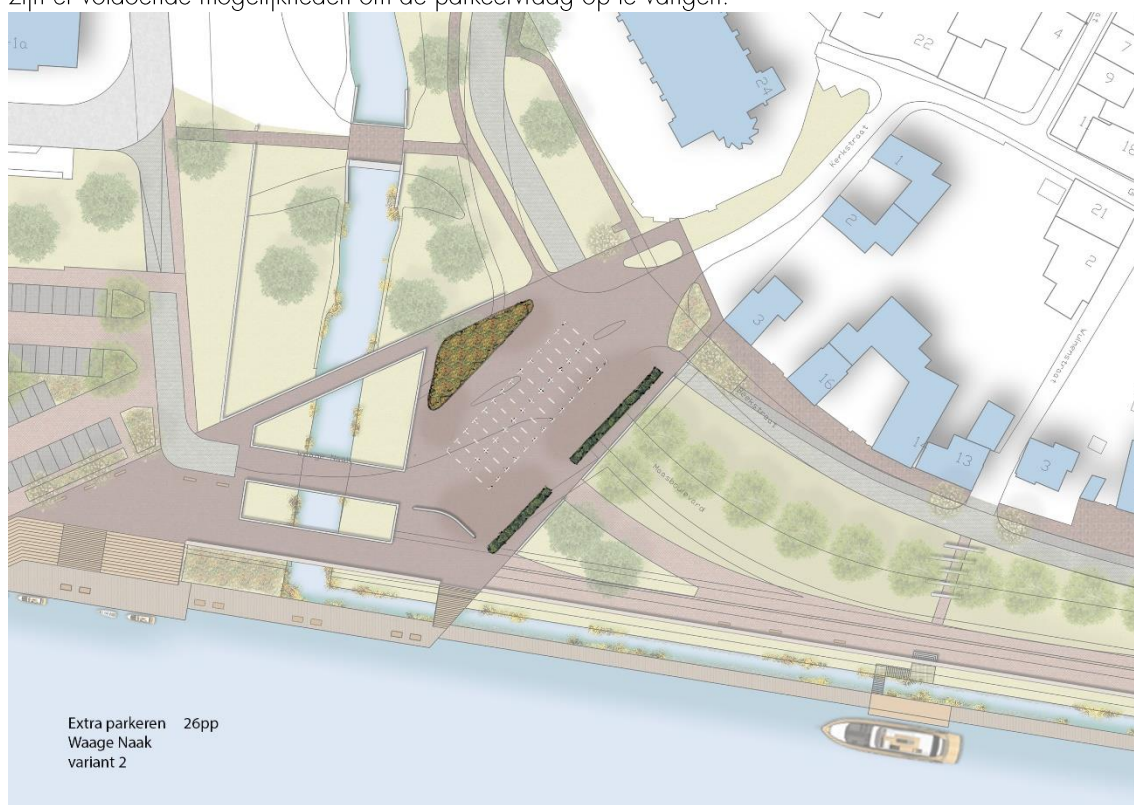
Aandachtspunt bij deze voorziening is de looproute van de parkeerplaats naar de Maasboulevard. Dit moet een aantrekkelijke en herkenbare route zijn zodat men automatisch naar de goede richting wordt geleid. De huidige trottoirs aan de Polstraat variëren aan beide zijden in breedte maar zijn niet overal breed genoeg om met een rolstoel of rollator (of kinderwagen o.i.d.) te gebruiken. Voorgesteld wordt om te onderzoeken wat hier de mogelijkheden voor zijn om dit te verbeteren. Opties zijn:

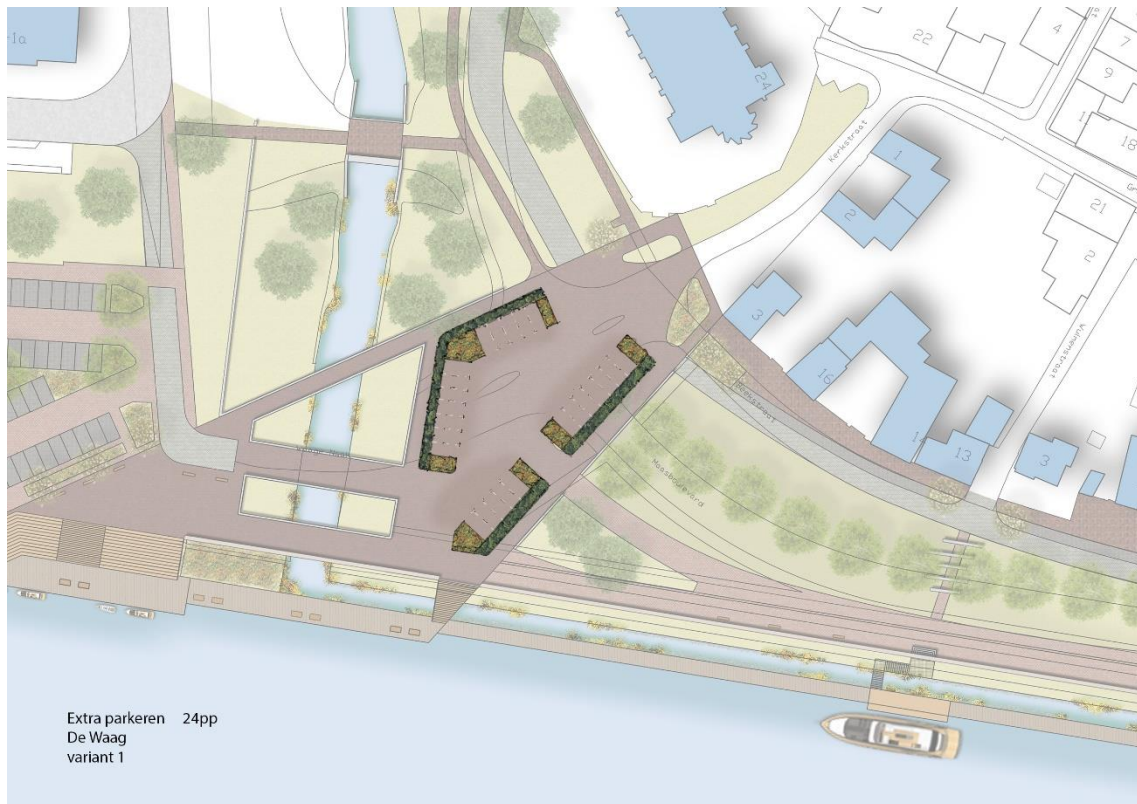
- Trottoir aan één zijde versmallen zodat aan de andere zijde ruimte ontstaat om deze breder te maken.
- Het verplaatsen van de lichtmasten zodat er voldoende ruimte is.

Daarnaast wordt geadviseerd om de trottoirs (of minimaal 1) in dezelfde materialen uit te voeren als de Maasboulevard zodat de route herkenbaar is en aansluit bij het gebied waar het naar toe moet leiden (Maasboulevard)

Nautische Boulevard

Aan de kop van de Nautische Boulevard moet ruimte gezocht worden voor minimaal 25 parkeerplaatsen. Hiervoor was reeds een ontwerp opgesteld maar deze ging nog uit van het gebruik maken van de ruimte in de hoek Waage Naak – Maasdijk. Omdat op dit moment nog onbekend is wat de ruimtelijke ontwikkeling wordt in deze hoek en wat daarbij de desbetreffende parkeerbehoefte is, hebben we nu een eerste schetsontwerp opgesteld om te bekijken wat de mogelijkheden zijn in de openbare ruimte. Hierbij zijn we wel uitgegaan van het eerder opgesteld ontwerp maar de parkeerplaatsen worden ingepast in de openbare ruimte. We hebben een tweetal varianten opgesteld welke met name variëren in de inpassing in het groen. Wat betreft het aantal parkeerplaatsen scheelt dit niet veel. Hiermee voldoen we aan de inpassing van 25 parkeerplaatsen maar er is geen ruimte voor overloop. Deze overloop kan op diverse manieren worden ingevuld. Aan de Kloosterlaan liggen reeds parkeerplaatsen (is onbekend of deze altijd bezet zijn). Daarnaast kan gebruik gemaakt worden van parkeerplaatsen bij de begraafplaats en de ruimte bij de tennisbanen aan de Oude Thornerweg. Eventueel kan er gekozen worden om extra parkeerplaatsen aan te leggen aan een zijde langs de Kloosterlaan tussen Waage Naak en Oude Thornerweg. Daarmee zijn er voldoende mogelijkheden om de parkeervraag op te vangen.



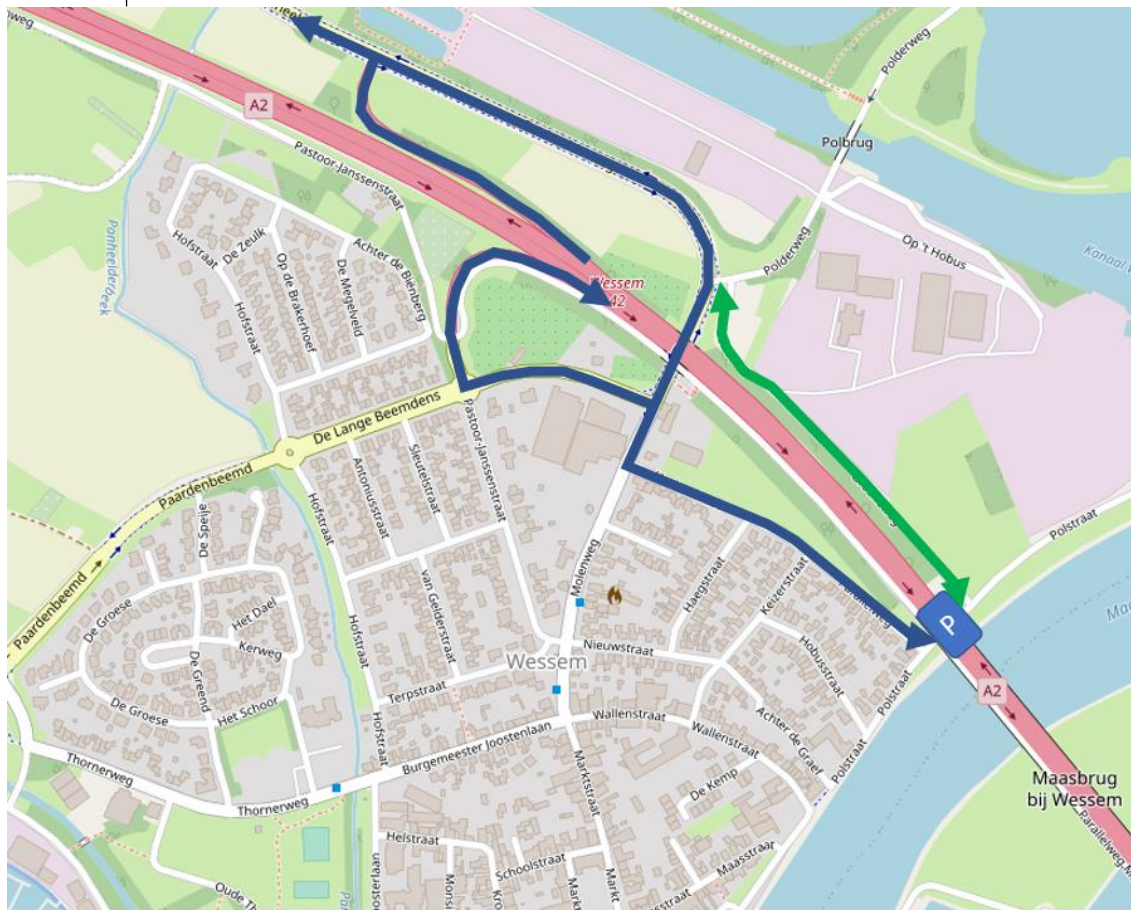


Circulatie

Nadat de parkeerterreinen zijn bepaald is het van belang dat de bezoekers deze terreinen ook gaan gebruiken. Eerst is een goede route nodig om vervolgens met een duidelijke bewegwijzering de bezoekers deze route te laten gebruiken.

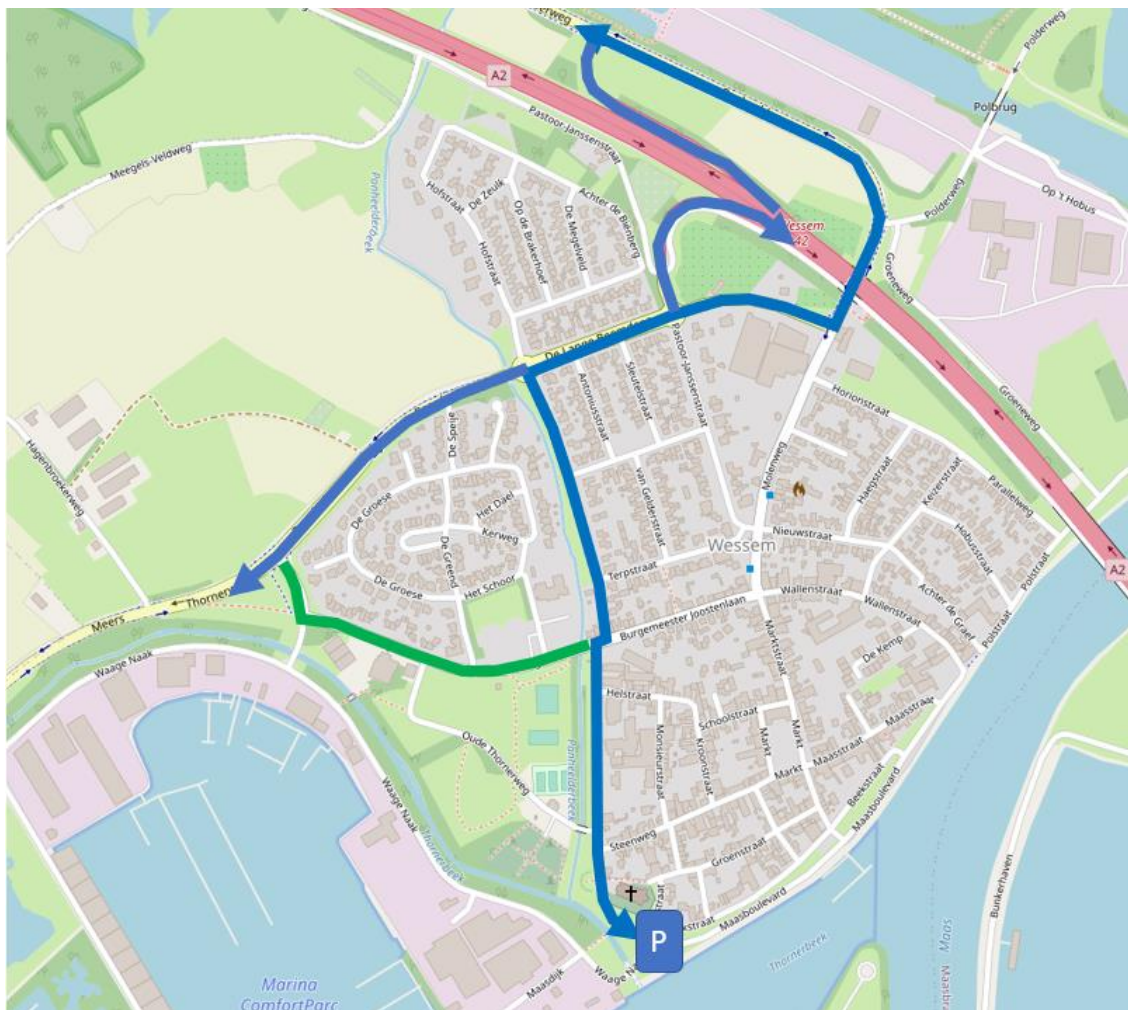
Parkeerplaats Onder de Brug

Dit parkeerterrein is met name bedoeld voor de bezoekers van de horecagelegenheden op de hoek Wallenstraat – Polstraat. Het kan ook voor de overige bezoekers van de Maasboulevard gebruik worden. De ontsluiting van deze parkeerplaats verloopt via de route Molenweg – Horionstraat – Parallelweg (blauw). Dit is niet de hoofdparkeerplaats waardoor de toename van de intensiteit gering is en deze wegen dit kunnen afwikkelen. Een alternatief zou kunnen zijn om de Groeneweg en Polstraat (groen) te gebruiken maar dan dienen deze wegen opgewaardeerd te worden. Ook bij het gebruik in eenrichting is aanpassing noodzakelijk.



Parkeerplaats Nautische Boulevard

De parkeerplaats bij de Nautische Boulevard is voor de toeristen in basis de parkeerplaats waar we ze naar toe willen verwijzen en waar ook de grootste behoefte ligt. Een duidelijke route en bewegwijzering hier naar toe is noodzakelijk. Ons voorstel is om deze te sturen via de route Lange Beemdens – Hofstraat – Kloosterlaan (blauw). Een alternatief voor de Hofstraat is de Thornerweg (groen). Aan deze route bevinden zich minder woningen maar is wel een langere route.



Routing vrachtverkeer Koeweide

Vrachtverkeer naar bedrijventerrein Koeweide moet zoveel mogelijk de kern van Wessem vermijden. Het vrachtverkeer wordt nu al verwezen via de juiste routeroute (Lange Beemdens – Paardenbeemd – Verbindingsweg – Waage Naak) maar omdat fysiek de verbinding tussen Waage Naak en de Kloosterlaan/Maasboulevard nog aanwezig is wordt hier ook nog regelmatig gebruik van gemaakt. Wij adviseren om deze verbinding te laten vervallen waardoor hier geen gebruik meer van kan worden gemaakt door (vracht)verkeer. Uiteraard nog wel toegankelijk voor langzaam verkeer.



Bewegwijzering

Deze vullen we in na akkoord op de routes. Dan gaan we in op de soorten bewegwijzering en de fysieke locaties voor bebording (keuze momenten)

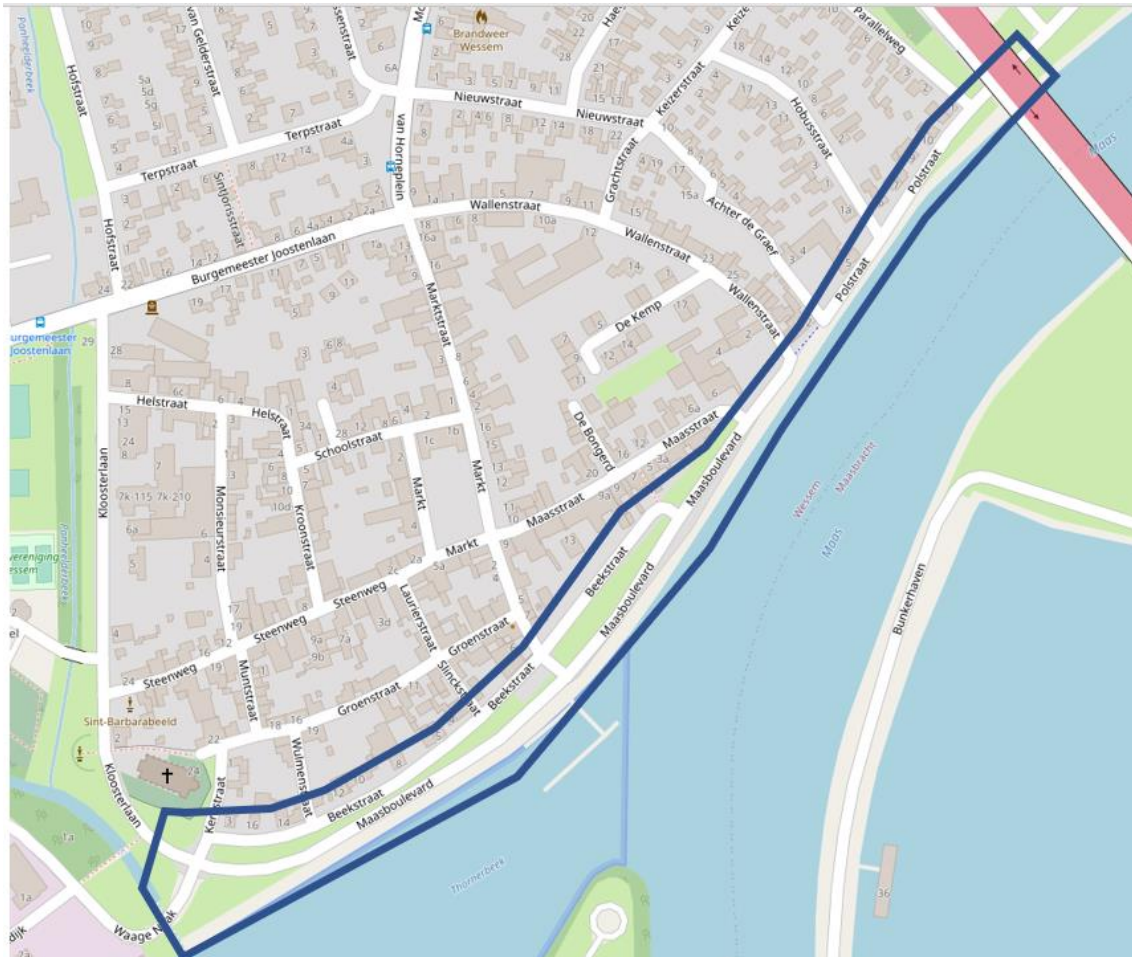
Programma van Eisen

Voor de verhoging van de kademuren en de bijbehorende inrichting van de openbare ruimte gaat het Waterschap een aanbesteding op de markt zetten. Hiervoor dient een programma van eisen opgesteld te worden voor de verkeerskundige onderdelen.

Onderstaand de aspecten die we willen gaan invullen maar wel samen moeten afbakenen en bespreken voordat we deze concreet gaan invullen.

Plangebied

Wat is het gebied waar de eisen betrekking op hebben? Ons inziens heeft dit uitsluitend betrekking op het gebied wat direct de gevolgen ervaart van het onttrekken van de Maasboulevard aan het gemotoriseerd verkeer om deze om te vormen naar een wandel/fiets boulevard. In het bijgevoegd kaart het voorstel van het plangebied.



Snelheid

- 30 km/u

Voorrangssituaties

- gelijkwaardig

Oversteekvoorzieningen voor voetgangers

- niet wenselijk

Parkeren

- Aantal te realiseren parkeerplaatsen in het ontwerp (en waar)
- Parkeerregime parkeerterreinen (vrij parkeren), Beekstraat (bewoners) en ter hoogte van Gasterie De Knip (vrij en minder valide)
- Voorzieningen op parkeerterreinen (laadinfra)
- Fietsparkeren

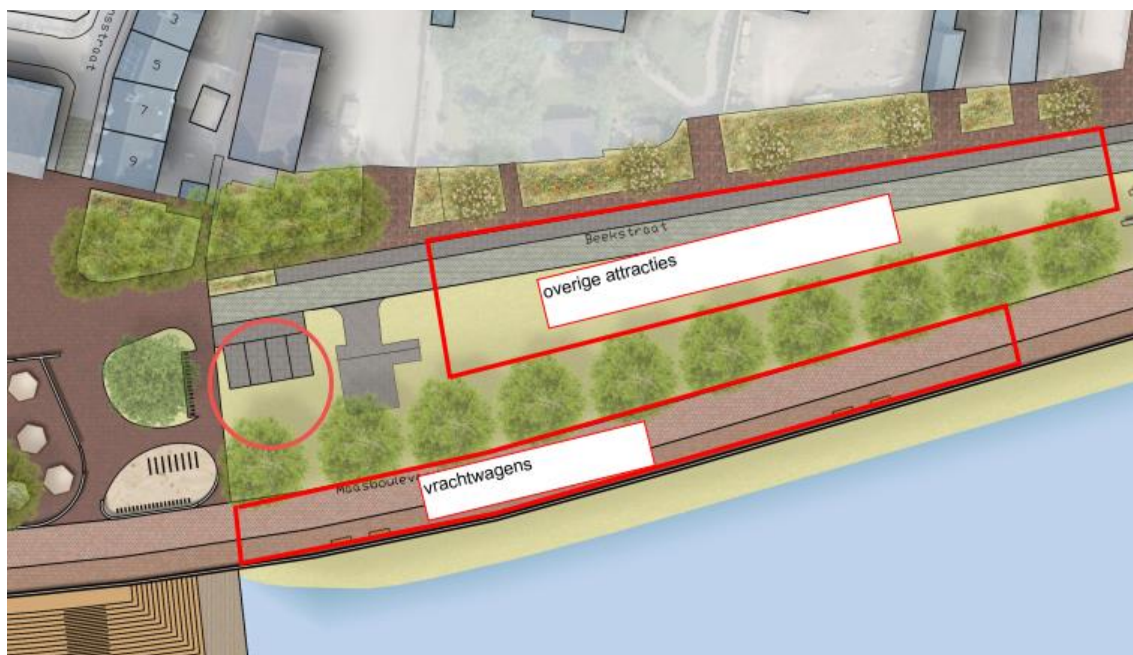
Profielen

- Beekstraat
- Fiets/voetpad boulevard

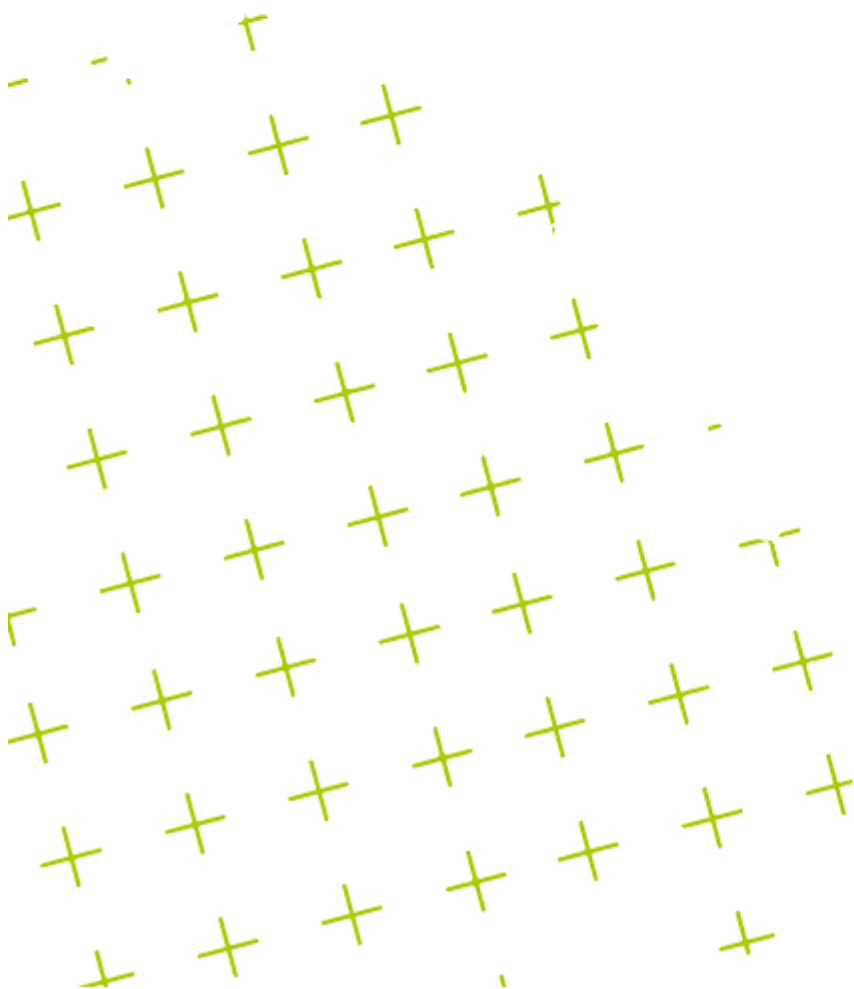
Knip tussen Kloosterlaan/Maasboulevard en Waage Naak

Kermis/evenementen

De Beekstraat en Maasboulevard worden gebruikt als kermis- en evenemententerrein. Ook in de toekomst moet dit mogelijk blijven. Op basis van beschikbaar gesteld foto's is een inschatting gemaakt of dit nog mogelijk is. Dit lijkt op het eerste zicht mogelijk maar exacte maatvoering van attracties of andere evenementen is noodzakelijk om dit zeker te weten



Verkeerskundig onderzoek Nautische Boulevard, Wessem



Aan	BRO, t.a.v. mevrouw H. Lelieveld
Project	Herontwikkeling Nautische Boulevard Wessem
Datum	30 juni 2023
Ons kenmerk	23-0405-01
Uw Kenmerk	P06659
Onderwerp	Verkeersgeneratie en ontsluitingsstructuur
Contactpersoon	Sven van Roessel 06-2890 1360 sven@gp12.nl
Vrijgegeven door	Ing. Jeroen Smolenaers 06-8280 6814 jeroen.smolenaers@gp12.nl
Bijlagen	/



Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	3
Lijst met figuren	4
Lijst met tabellen.....	4
1 Inleiding	5
2 Ligging projectlocatie	6
3 Analyse projectomgeving.....	7
3.1 Kencijfers van de gemeente Maasgouw	7
3.2 Kencijfers kern Wessem.....	8
4 Verkeersgeneratie.....	9
4.1 Projectlocatie 1	9
4.2 Projectlocatie 2	10
4.2.1 Gebouw oost	10
4.2.2 Gebouw west	11
4.3 De maximale verkeersgeneratie bedraagt 917 mtv/etm.....	12
5 Ontsluitingsstructuur	13
5.1 Ontsluitingsstructuur projectlocatie 1	13
5.2 Ontsluitingsstructuur projectlocatie 2	13
6 Conclusie.....	15
6.1 Verkeersgeneratie projectlocatie 1	15
6.2 Verkeersgeneratie projectlocatie 2.....	15
6.3 Ontsluitingsstructuur	15
6.4 Eindconclusie	15
7 Aanbevelingen.....	16
7.1 Intensiteiten	16
7.2 Functietype	16

Lijst met figuren

Figuur 1: Situering projectgebied	5
Figuur 2: Luchtfoto ligging Nautische Boulevard, Wessem, gemeente Maasgouw ..	6
Figuur 3: Ligging van de kern Wessem binnen de gemeente Maasgouw	7
Figuur 4: Concentratie bevolking in Wessem (bron: allecijfers.nl)	8
Figuur 5: Verkeersmodel Midden-Limburg prognose 2030.....	14

Lijst met tabellen

Tabel 1: Verkeersgeneratie gebouw oost	11
Tabel 2: Verkeersgeneratie gebouw west	12



1 Inleiding

Recent is het plan opgevat om het gebied aan de Maasdijk in Wessem te ontwikkelen tot Nautische Boulevard. Hierbij brengt de gemeente twee bestemmingsplannen in procedure. Op locatie 1 (zie onderstaande figuur) wordt de lijst met mogelijke bedrijfsactiviteiten teruggebracht. De mogelijke functies worden beperkt tot nautisch/pleziervaart en nautisch gerelateerde bedrijven.

Locatie 2 (zie onderstaande figuur) wordt herontwikkeld zodat bedrijven er zich kunnen vestigen. De toegestane bedrijfsactiviteiten komt overeen met locatie 1: alleen nautisch gerelateerde bedrijfsactiviteiten waarbij ook horeca mogelijk moet zijn.



Figuur 1: Situering projectgebied

Grenspaal12 is door de projectontwikkelaar gevraagd te onderzoeken of de lokale infrastructuur de verkeersgeneratie van deze nieuwe ontwikkeling/ herontwikkeling aan kan.

Binnen deze rapportage wordt beschouwd of er eventuele doorstromingsproblemen ontstaan. Dit wordt onderzocht door de verwachte verkeersgeneratie te berekenen van de nieuwe geplande ontwikkelingen. De verkeersgeneratie wordt vervolgens toebedeeld aan de bestaande infrastructuur. Op basis daarvan wordt bekeken of de huidige infrastructuur deze groei kan verwerken.

2 Ligging projectlocatie

De projectlocatie van de Nautische Boulevard is gelegen aan de Maasdijk te Wessem. Wessem is een dorp gelegen in de gemeente Maasgouw. De kern Wessem is gelegen aan de Maas en wordt ontsloten door de A2.



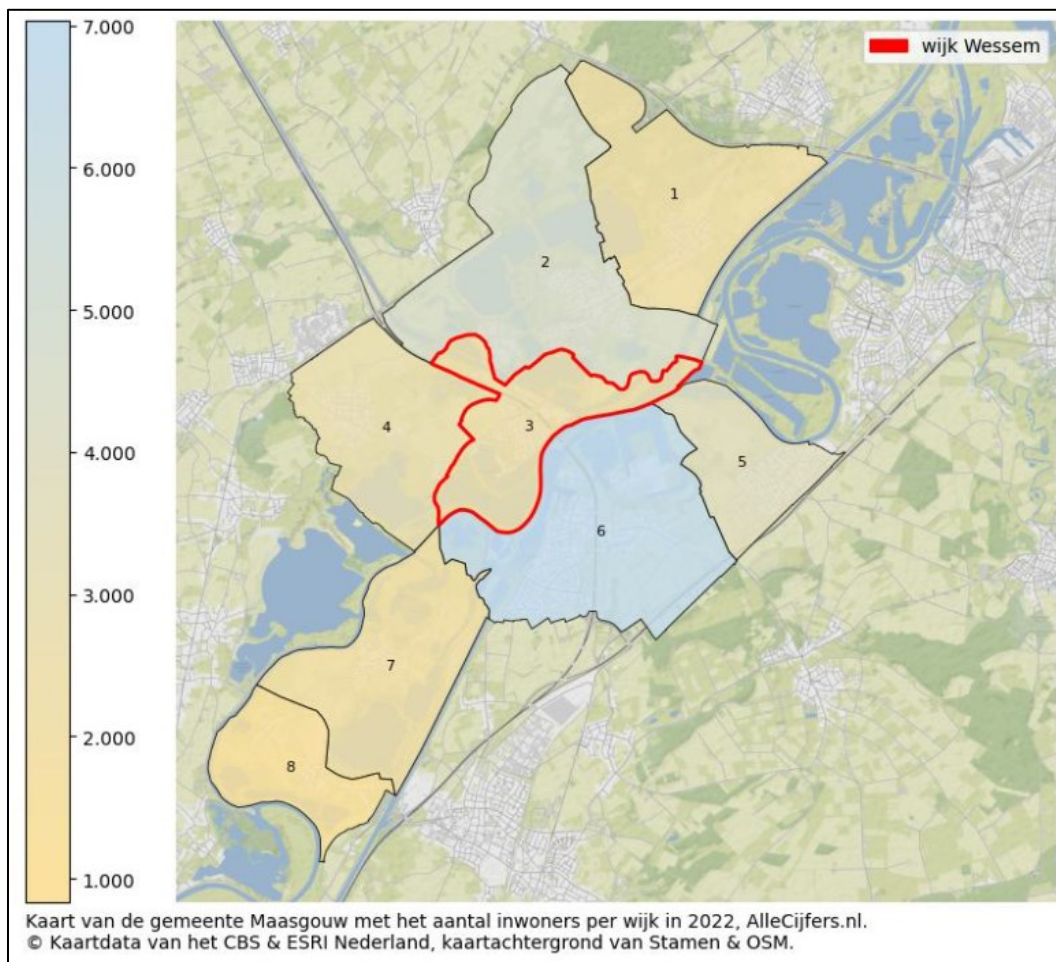
Figuur 2: Luchtfoto ligging Nautische Boulevard, Wessem, gemeente Maasgouw

Projectlocatie 1 bevindt zich op Maasdijk 3. Momenteel is hier een fietsverhuurbedrijf en Boot center Wessem gevestigd. Projectlocatie 2 bevindt zich ter hoogte van Maasdijk 2 en wordt momenteel deels gebruikt als parkeerplaats voor vrachtwagens, voor zand overslag en andere bedrijvigheid waaronder een autowasserette.

3 Analyse projectomgeving

3.1 Kencijfers van de gemeente Maasgouw

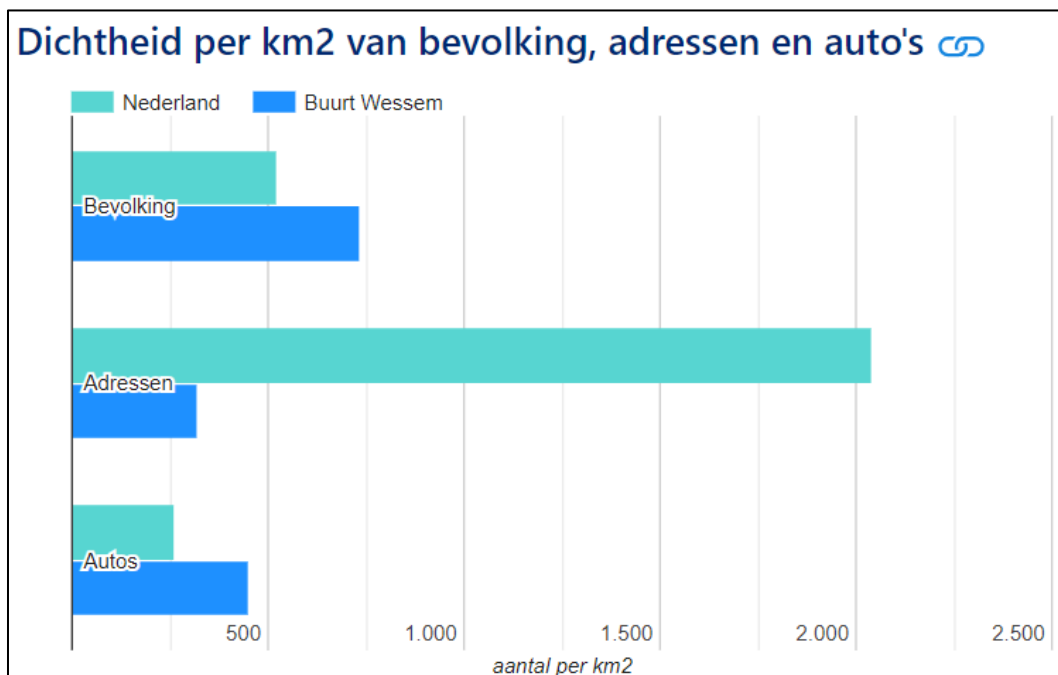
Het projectgebied maakt deel uit van de kern Wessem, gelegen in de gemeente Maasgouw. De volledige gemeente Maasgouw heeft een totale oppervlakte van 5.812 hectare en telt 24.305 inwoners (2023). De gemeente Maasgouw heeft een gemiddelde adressendichtheid van 444 adressen per vierkante kilometer.



Figuur 3: Ligging van de kern Wessem binnen de gemeente Maasgouw

3.2 Kencijfers kern Wessem

De kern Wessem telt 2.050 inwoners (2022). De adressendichtheid is in Wessem relatief laag in vergelijking met het gemiddelde van Nederland. Nederland heeft een gemiddelde adressendichtheid van 2.039 inwoners per vierkante kilometer, daar waar de adressendichtheid van de kern Wessem 322 adressen per vierkante kilometer bedraagt. Hieruit kan worden geconcludeerd dat de huishoudens meer verspreid wonen in vergelijking met het gemiddelde van Nederland. Hiermee valt de kern Venhorst onder het type stedelijkheid: niet stedelijk.



Figuur 4: Concentratie bevolking in Wessem (bron: allecijfers.nl)

4 Verkeersgeneratie

De verkeersgeneratie wordt berekend aan de hand van kencijfers uit de landelijke CROW-normering. Volgens de gegevens van CBS-statline heeft de kern Wessem een gemiddelde adressendichtheid van 322 adressen per vierkante kilometer, waardoor Wessem wordt gezien als "niet stedelijk gebied". De projectlocatie valt onder de "rest bebouwde kom" van de kern Wessem.

4.1 Projectlocatie 1

Momenteel bevinden zich twee bedrijven op de betreffende projectlocatie: fiets/scooterverhuur bedrijf en Boot center Wessem. In de toekomstige situatie zal de bedrijvigheid beperkt worden tot alleen nautisch gerelateerde bedrijven.

Voor de huidige functies van de twee bedrijven zijn geen exacte kencijfers te vinden in het CROW. Het gaat zich hierbij om deels een werkplaats, deels opslag en deels balie/klantenfunctie. Om een goed beeld te krijgen van de huidige verkeersgeneratie van het betreffende perceel, gaan wij uit van de functie "bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief (werkplaats)". Deze keuze is gemaakt omdat deze functie gemiddelde kencijfers bevat ten op zichte van de functies "kantoor met baliefunctie" en "bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief". Er wordt dus uitgegaan van een verkeersgeneratie (per 100 vierkante meter Bruto vloer oppervlakte) van minimaal 9,1 en maximaal 10,9 mtv/etm.

De toekomstige functie van het perceel zal zich beperken tot enkel nautische bedrijvigheid. Echter zal het functietype naar verwachting gelijk blijven. De kencijfers van het functietype "arbeidsintensief/bezoekersextensief(werkplaats)" komt hierbij het beste in de buurt doordat het een gemengde functie is tussen opslag, werkplaats en een balie/klantenfunctie.

Doordat het functietype naar verwachting gelijk zal blijven aan de huidige bedrijvigheid, heeft dit geen invloed op de verkeersgeneratie. Dit geldt in het geval als een gelijkwaardig bedrijf zich zal vestigen met een lage klantenfunctie.

4.2 Projectlocatie 2

Projectlocatie 2 bestaat uit twee gebouwen:

- ✕ Gebouw oost: 2.000m²
- ✕ Gebouw west: 3.000m²

Momenteel is het nog niet bekend welk type bedrijvigheid plaats gaat vinden op de projectlocatie. De CROW-normering vormt de basis voor de berekening van de verkeersgeneratie en onderscheidt 5 types bedrijvigheid, zijnde:

1. kantoor (zonder baliefunctie)
2. commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)
3. bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief (industrie, laboratorium, werkplaats)
4. bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief (loods, opslag, transportbedrijf)
5. bedrijfsverzamelgebouw

4.2.1 Gebouw oost

Gebouw oost kent een oppervlakte van 2.000m². In gebouw oost zijn de volgende mogelijke types bedrijvigheid voorzien:

Kantoor

Voor dit type bedrijvigheid zijn door het CROW kencijfers vastgesteld en valt onder het functietype: "kantoor (zonder baliefunctie)".

Verhuurbedrijf

Voor een verhuurbedrijf zijn geen kencijfers voorzien vanuit het CROW. Een verhuurbedrijf past het beste onder het functietype: "commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)" doordat er relatief gezien veel klanten op af komen.

Dealer-showroom

Voor een dealer-showroom zijn geen kencijfers voorzien vanuit het CROW. Een dealer-showroom past het beste onder het functietype: "commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)" doordat er relatief gezien veel klanten op af komen.

Watersportwinkel

Voor een watersportwinkel zijn geen kencijfers voorzien vanuit het CROW. Een watersportwinkel past het beste onder het functietype: "commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)" doordat er relatief gezien veel klanten op af komen.

Horeca

Voor horeca zijn geen kencijfers vastgesteld vanuit het CROW. Bij een horecagelegenheid wordt uitgegaan van de parkeerbehoefte, deze wordt vermenigvuldigd met het aantal te verwachten shifts dat klanten komen eten. Meestal wordt voor een horecagelegenheid 3 shifts aangehouden. In de berekeningen wordt uitgegaan van het functietype Café/bar/cafetaria

Het is nog niet bekend hoe groot het horecagedeelte van gebouw oost zal zijn. Om een reële verdeling te maken wordt in dit onderzoek uitgegaan van 500 vierkante meter. In de berekening zal dus een verdeling worden gemaakt in 500 vierkante meter voor horeca en 1500 vierkante meter voor de overige types bedrijvigheid. In onderstaande tabel is de berekening van de verkeersgeneratie gemaakt voor gebouw oost.

Verkeersgeneratie		CROW kencijfers		Totale verkeersgeneratie	
Gebouw-oost	Aantal m2 BVO	minimaal	maximaal	minimaal	maximaal
Kantoor zonder baliefunctie	1500	2,3	2,8	34,5	42,0
Kantoor met baliefunctie	1500	15,4	17,7	231,0	265,5
Horeca	500	6,0	8,0	90,0	120,0
Totaal met horeca:					
Kantoor zonder baliefunctie	2000			124,5	162,0
Kantoor met baliefunctie	2000			321,0	385,5

Tabel 1: Verkeersgeneratie gebouw oost

4.2.2 Gebouw west

Gebouw west kent een oppervlakte van 3.000m². Voor gebouw west zijn de volgende mogelijke types bedrijvigheid voorzien:

Dealer-showroom

Voor een dealer-showroom zijn geen kencijfers voorzien vanuit het CROW. Een dealer-showroom past het beste onder het functietype: "commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)" doordat er relatief gezien veel klanten op af komen.

Vakman-specialist

Het functietype vakman-specialist valt onder het type bedrijvigheid: "Bedrijfsarbeidsintensief/bezoekersextensief".

Spuiter/schilder

Het functietype spuiter/schilder valt onder het type bedrijvigheid: "Bedrijfsarbeidsintensief/bezoekersextensief".

Service center

Voor een service center zijn geen kencijfers voorzien vanuit het CROW. Een service center past het beste onder het functietype: "commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)" doordat er relatief gezien veel klanten op af komen.

Verkeersgeneratie		CROW kencijfers		Totale verkeersgeneratie	
Gebouw-west	Aantal m2 BVO	minimaal	maximaal	minimaal	maximaal
Bedrijfsarbeidsintensief/bezoekersextensief	3000	2,1	2,6	63,0	78,0
Kantoor met baliefunctie	3000	15,4	17,7	462,0	531,0

Tabel 2: Verkeersgeneratie gebouw west

4.3 De maximale verkeersgeneratie bedraagt 917 mtv/etm.

De maximale verkeersgeneratie voor gebouw oost bedraagt afgerond 386 mtv/etm uitgaande van het hoogste type bedrijvigheid: kantoor met baliefunctie (1500m²) en uitgaande van een aanvullende horeca functie van 500m².

De maximale verkeersgeneratie van gebouw west bedraagt 531 mtv/etm bij het hoogste type bedrijvigheid: kantoor met baliefunctie.

Voor projectlocatie 2 komt dit neer op een maximale verkeersgeneratie van 917 mtv/etm.

5 Ontsluitingsstructuur

De ontsluiting van de projectlocatie loopt via de Maasdijk en de Waage Naak. De Maasdijk en de Waage Naak vallen onder de wegcategorie erftoegangsweg type 2. Om de verkeersveiligheid en de adequate doorstroming van de wegen te garanderen, bedraagt de maximale capaciteit op een erftoegangsweg type 2 ca. 3.500 motorvoertuigbewegingen per etmaal.

5.1 Ontsluitingsstructuur projectlocatie 1

Doordat de functie op deze projectlocatie gelijk blijft aan de huidige situatie, zal dit naar verwachting geen gevolgen hebben voor op de verkeersgeneratie. Er zal naar verwachting geen extra verkeer gegenereerd worden door de functiebeperking op deze projectlocatie.

5.2 Ontsluitingsstructuur projectlocatie 2

De berekening van de verkeersgeneratie toont aan dat de ontwikkeling met de hoogste kencijfers van het CROW: "Kantoor met baliefunctie" incl. 500m² horeca, 917 motorvoertuigbewegingen per etmaal genereert.

Het verkeersmodel Midden-Limburg prognose 2030 voorspelt dat er momenteel 48 motorvoertuigen per etmaal rijden op de Maasdijk (zie figuur 5). Deze intensiteiten lijken echter onwaarschijnlijk. In het gebied zijn een transport/industrie bedrijf, een fiets/scooterverhuurbedrijf, een boot verkoop/onderhoudsbedrijf en een autowasstraat aanwezig. Gezien de bedrijvigheid in het gebied, zal de daadwerkelijke intensiteit rond de 500 motorvoertuigbewegingen per etmaal liggen. Om hier inzicht in te verkrijgen is het uitvoeren van fysieke tellingen aan te bevelen.



Figuur 5: Verkeersmodel Midden-Limburg prognose 2030

Uitgaande van een intensiteit van 500 motorvoertuigen per etmaal en de hoogste verkeersgeneratie (uitgaande van de hoogste kencijfers) komen de verwachte intensiteiten maximaal uit op 1.417 mtv/etm op de Maasdijk. De Maasdijk heeft hierbij een restcapaciteit van 2.83 mtv/etm. Concluderend kan, gezien de restcapaciteit, worden gesteld dat de omliggende wegen deze verkeerstoename aankunnen zonder dat de verkeersveiligheid of doorstroming in het gedrang komt.

6 Conclusie

De aanleiding van dit onderzoek is de ontwikkeling van de Nautische Boulevard op de Maasdijk te Wessem. Ten behoeve van de bestemmingsplanwijziging is de verkeersgeneratie en de ontsluitingsstructuur onderzocht. Uit de gebiedsanalyse hebben we kunnen concluderen dat de adressendichtheid in Wessem ca. 6 keer zo laag ligt dan het landelijk gemiddelde en het autobezit ca. twee maal zo hoog ligt als het landelijk gemiddelde. Doordat de adresdichtheid laag ligt, is er sprake van grote reisafstanden wat het gebruik van auto's stimuleert. Op basis van deze gegevens adviseren wij uit te gaan van de maximale verkeersgeneratie zodat de veiligheid en doorstroming van het wegennet geborgd is.

6.1 Verkeersgeneratie projectlocatie 1

Op projectlocatie 1 vindt geen bestemmingsplanwijziging plaats, wel wordt de functie hier beperkt tot enkel nautische bedrijfsactiviteiten. Doordat er momenteel een zelfde soort functie vervuld is op deze locatie, heeft de functiebeperking naar verwachting geen invloed op de verkeersgeneratie. Dit is het geval indien dezelfde functie vervuld blijft en het aandeel klanten gelijk blijft.

6.2 Verkeersgeneratie projectlocatie 2

De extra verkeersgeneratie na wijziging van het bestemmingsplan levert maximaal 917 motorvoertuigbewegingen per etmaal op. Uitgaande van de hoogste kencijfers van het CROW bij een functie van kantoor met baliefunctie waarvan 500m² de functie horeca vervult.

6.3 Ontsluitingsstructuur

De ontsluiting van de ontwikkeling verloopt via de Maasdijk en de Waage Naak. De etmaalintensiteiten volgens het verkeersmodel Midden-Limburg, prognose 2030, wordt als niet correct beschouwt gezien de lage intensiteiten tegenover de bedrijvigheid in het gebied. Hierdoor is een aanname van 500 mtv/etm gesteld op basis van de aanwezige bedrijvigheid. Uitgaande van deze aanname is momenteel nog een restcapaciteit van 3.000 mtv/etm beschikbaar. Dit is voldoende om de maximale extra verkeersgeneratie op te vangen zonder dat de verkeersveiligheid of -doorstroming in het gedrang komt.

6.4 Eindconclusie

Als eindconclusie kan worden gesteld dat de huidige infrastructuur de ontwikkeling aan kan en de ontwikkeling plaats kan vinden.

7 Aanbevelingen

Doordat een aantal gegevens gebaseerd zijn op aannames door op dit moment ontbrekende informatie, stellen wij een aantal aanbevelingen op ten behoeve van de onderbouwing van dit onderzoek.

7.1 Intensiteiten

Gezien de lage intensiteiten van het verkeersmodel vergeleken met de bedrijvigheid in het gebied, achten wij de etmaalintensiteiten uit het verkeersmodel als niet betrouwbaar. Om een goed beeld te krijgen van de intensiteiten op de Maasdijk en de Waage Naak adviseren wij om verkeerstellingen uit te voeren op de betreffende wegen.

7.2 Functietype

Momenteel is nog niet bekend welk type bedrijvigheid, zoals beschreven in de richtlijnen, gaat plaats vinden op zowel locatie 1 als locatie 2. Ook is de exacte verdeling tussen horeca en overige bedrijvigheid op dit moment onduidelijk, in het onderzoek is gebruik gemaakt van aannames. Om het onderzoek beter te onderbouwen bevelen wij aan om de functietypes en de verdeling onder de functies vast te stellen. Nadat deze functieverdeling helder is gedefinieerd worden echter geen problemen verwacht op het omliggende wegennet.