

MEMO

Aan: Hartjes Ontwikkelvisie
T.a.v. dhr. M. Hartjes
Kapelaan Verdonschotstraat 55
6104 BL Koningsbosch

Datum: 23 oktober 2023
Project: Verkeerskundige advisering Dorpsstraat te Melick
Uw kenmerk:
Ons kenmerk: 20-0807-02
Onderwerp: Verkeerskundige advisering Dorpsstraat te Melick
Contactpersoon: ing. Toine Wetzelaer | 06-34536764 | toine@gp12.nl
Bijlage: 19040 definitief ontwerp.

**GRENS
PAAL12**

grensverleggende infraplanners

Reinaldstraat 2
6301 EC Valkenburg

www.grenspaal12.eu

Inleiding

Binnen de voorgenomen herontwikkeling aan de Dorpsstraat 63c te Melick, wordt voorzien in de realisatie van een nieuw woon- en zorgcentrum met 22 woonunits. De ontwikkeling betreft een totale bvo (bruto vloeroppervlakte) van 1.264 m². Op bijgevoegde tekeningen wordt deze ontwikkeling gevisualiseerd.

Uw specifieke vraag hierbij is of de lokale bestaande infrastructuur afdoende capaciteit heeft, om de verkeersbewegingen die gaan ontstaan adequaat te verwerken. Hierbij wenst u inzicht in zowel de eventuele bijkomende doorstromingsproblemen als de verwachte parkeerbehoefte.

Om tot de gevraagde inzichten te komen berekenen wij de parkeerbehoefte, gevolgd door de verkeersgeneratie en toetsen wij of de omliggende infrastructuur voldoende capaciteit heeft om deze verkeersgeneratie te ontsluiten. Via een parkeerdrukonderzoek wordt de parkeerdruk in de omgeving onderzocht.

1 Parkeerbehoefte

De parkeerbehoefte wordt berekend aan de hand van de CROW-publicatie 381 omdat de gemeente Roerdalen niet over een eigen parkeernorm beschikt. Binnen de normering wordt rekening gehouden met de lokale bevolkingsdichtheid. De gemeente Roerdalen kent volgens CBS een bevolkingsdichtheid van 233 adressen per km² voor de hele gemeente Roerdalen en een bevolkingsdichtheidscijfer van Melick is 488 adressen per km².

Hiermee kan zowel de gemeente Roerdalen als het centrum van Melick gecategoriseerd worden als 'niet stedelijke omgeving'. Dit valt af te leiden uit de CROW-publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren, van parkeerkencijfers naar parkeernormen'. Volgens deze publicatie dient parkeren in eerste instantie altijd te worden voorzien op eigen terrein.

De parkeernorm van de CROW-normering geeft een range waarbinnen het aantal parkeerplaatsen moet vallen met minimum- en maximaal aantal parkeerplaatsen.

De parkeerkencijfers voor een woon- en verzorgingshuis gaan van 0,5 tot 0,7 parkeerplaatsen per wooneenheid, ongeacht of het een één- of tweepersoonskamer betreft. Zodoende zijn er **11 tot 15,4 parkeerplaatsen** (22 wooneenheden x 0,5 tot 0,7 parkeerplaatsen per wooneenheid) noodzakelijk voor alle bewoners, bezoekers en medewerkers.

Het aandeel bezoekers wordt volgens de CROW-normering geschat op 60%. Dit wil concreet zeggen dat **minimaal 7 en maximaal 10 parkeerplaatsen openbaar toegankelijk** moeten zijn voor bezoekers die hun auto willen parkeren. De overige parkeerplaatsen zouden bij voorkeur als privé bestempeld moeten worden.

Op de laatste ontwerpplannen zijn 19 parkeerplaatsen voorzien. Volgens de CROW-normering zijn maximaal 10 openbaar toegankelijke parkeerplaatsen noodzakelijk, waarmee het aantal voorziene parkeerplaatsen volstaat. **Het totaal aantal noodzakelijke parkeerplaatsen (privaat en openbaar) heeft een bandbreedte tussen minimaal 11 en maximaal 15,4 parkeerplaatsen.**

2 Verkeersgeneratie

De verkeersgeneratie wordt berekend aan de hand van de landelijke kencijfers van het CROW. Per voorzieningstype voorzien zij in een standaardtabel waaruit de verwachte verkeersgeneratie afgeleid kan worden. Voor het voorzieningstype 'woon-zorgcomplex' zijn er echter geen verkeersgeneratie-tabellen opgesteld. We nemen aan dat de verkeersgeneratie van de bewoners, gezien hun situatie, echter beperkt is.

Om toch een beeld te krijgen van de verkeersgeneratie gebruiken we een soortgelijke functie waarvan wel verkeersgeneratie-tabellen bestaan. Via het voorzieningstype 'serviceflat' is het mogelijk de te verwachten verkeersgeneratie te berekenen. De verkeersgeneratiefactor voor deze functie (niet stedelijk gebied) bedraagt minimaal 2,2 en maximaal 3,0 voertuigen per wooneenheid binnen de gebiedsaanduiding "rest bebouwde kom", waarbinnen het projectplan gelegen is.

De totale verkeersgeneratie voor deze ontwikkeling kan worden gesteld op **48,4 tot 66 extra verkeersbewegingen per dag**. In realiteit zal de verkeersgeneratie bij het verpleeg- en verzorgingshuis lager liggen, omdat de bewoners van een serviceflat mobieler zijn dan de bewoners uit een woon-zorgcomplex.

In de Marktstraat worden op etmaalbasis ongeveer 3.100 motorvoertuigbewegingen per etmaal verwacht. Op een dergelijke weg mogen conform CROW-richtlijnen (erftoegangswegen binnen de bebouwde kom) 3.000 tot maximaal 6.000 mvt/etm rijden. Uit navraag bij de gemeente Roerdalen blijkt dat deze CROW-normering gevolgd wordt en dat de voorkeur uitgaat naar maximaal 3.000 voertuigbewegingen per etmaal op een dergelijke weg.

Het aantal motorvoertuigbewegingen per etmaal zal ter hoogte van de aansluiting met de Marktstraat stijgen naar 3.166 (3.100 + 66) motorvoertuigbewegingen. De toename als gevolg van deze ontwikkeling blijft dus beperkt tot 66 extra voertuigen, wat neerkomt op een toename van 2%.

3 Ontsluitingsstructuur

De parkeerplaatsen aan het nieuwe woon-zorgcomplex moeten worden ontsloten. De ontsluiting wordt via het laatste ontwerpplan voorzien via de Marktstraat.



Figuur 1: ontwerpkening 22.67501 woon-zorgcomplex, Melick

Dit ontwerp houdt in dat er een in-/uitrit wordt voorzien aan de Marktstraat. Op dit moment zijn ter hoogte van de in-/uitrit naar de Marktstraat 9 haakse openbare parkeerplaatsen aanwezig. Door de ontwikkeling van de uitrit naar de Marktstraat moeten enkele haakse parkeerplaatsen worden geschrapt. Het laatste ontwerpplan voorziet in 7 haakse parkeerplaatsen aldaar. De parkeercapaciteit daalt hierdoor met 2 openbare parkeerplaatsen.

De verminderde parkeerplaatsen moeten elders worden opgevangen. Hiervoor zien we 3 mogelijkheden:

- ✕ Inname restparkeerplaatsen zorgcomplex (verschuiven parkeercapaciteit);
- ✕ Herinrichten haakse parkeerplaatsen (extra parkeercapaciteit);
- ✕ Parkeren op een openbare parkeerplaats in de omgeving (verschuiven parkeercapaciteit).

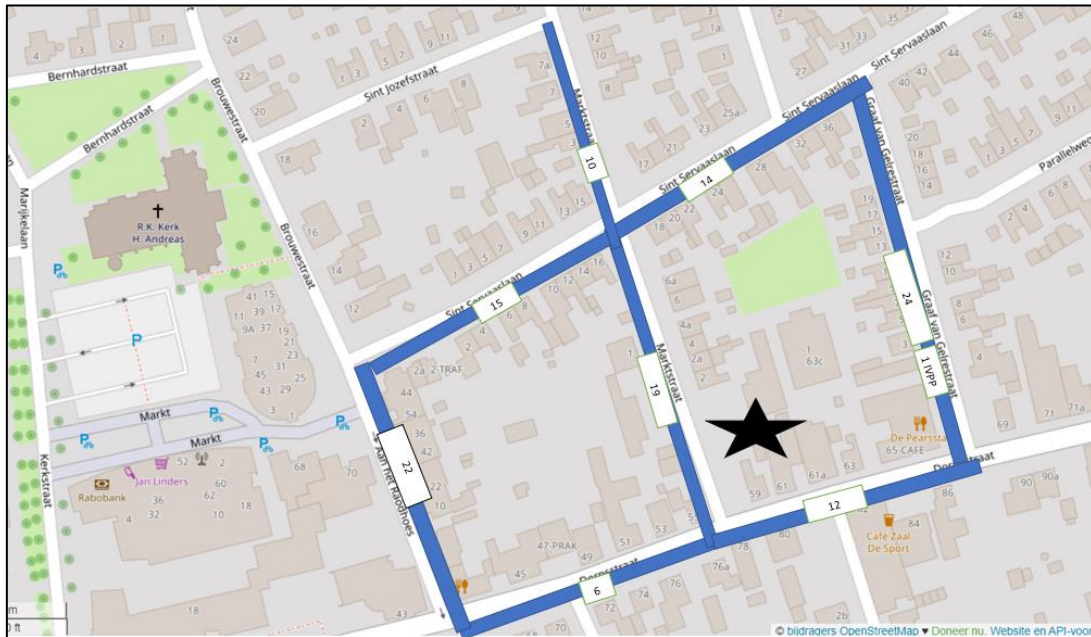
Binnen de planontwikkeling voor het woon-zorgcomplex worden 19 parkeerplaatsen voorzien, echter bestaat er op basis van de CROW-normering een maximale behoefte van maximaal 15,4 parkeerplaatsen. Hierdoor ontstaat er een parkeeroverschot op het parkeerterrein van minimaal 3 parkeerplaatsen. De totale parkeerbalans in de omgeving gaat erop vooruit.

Deze restparkeerplaatsen kunnen dienstdoen als vervangende parkeerplaatsen voor de parkeerplaatsen die komen te vervallen op de Marktstraat. Echter moeten de parkeerplaatsen van het woon-zorgcomplex dan wel constant bereikbaar zijn.

De vraag kan worden gesteld of het verlies aan openbare parkeerplaatsen op het Marktpllein moet worden gecompenseerd. Om dit inzichtelijk te maken is een parkeerdrukmeting uitgevoerd in de directe omgeving van het woonzorgcentrum.

4 Parkeerdrukmeting

Een parkeerdrukmeting meet de parkeerdruk in de omgeving. Op enkele maatgevende momenten wordt het aantal bezette parkeerplaatsen gemeten. Deze wordt afgezet tegen het totaal aantal beschikbare parkeerplaatsen in de omgeving van het projectplan tot op een acceptabele loopafstand van 150 meter. Deze parkeerdrukmeting vond plaats op 3 maatgevende momenten, te weten op een zaterdag-, dinsdag- en donderdagavond.



Figuur 2: overzicht parkeercapaciteit omgeving projectgebied

Uit deze parkeerdrukmeting blijkt dat de parkeerdruk in de omgeving van het projectgebied vrijwel gelijk is over de telmomenten. Het is niet met zekerheid te zeggen of de Coronapandemie een invloed heeft op de parkeerbezetting. Naar alle waarschijnlijkheid is er weinig tot geen invloed, aangezien er parkeerdrukmetingen na 23.00u hebben plaatsgevonden. Ontspanningsactiviteiten of werk gerelateerde verplaatsingen vinden meestal plaats voor 23 uur.

De gemiddelde parkeerdruk op donderdag, zaterdag en dinsdag ligt rond de 63%, wat algemeen aanvaardbaar is. Vanaf 80% wordt een keerpunt bereikt en ervaart men de parkeerdruk als hoog. Een hoge parkeerdruk veroorzaakt tevens extra zoekverkeer, wat moet worden vermeden.

In een ruimere omgeving kan er ook worden geparkeerd op het Marktplaats waar voldoende vrije parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Het Marktplaats ligt binnen een straal van 300 meter van de projectontwikkeling vandaan, wat net buiten de parkeerdrukmeting valt.

Telronde	Capaciteit	donderdag 3 juni '21		zaterdag 5 juni '21		dinsdag 8 juni '21	
Tijd		23u00		23u00		23u00	
Graaf van Gelrestraat	24	12	50%	12	50%	10	42%
Marktstraat 3-9, 10-14	10	5	50%	6	60%	5	50%
Marktstraat 1 + 2-8	19	15	79%	14	74%	15	79%
Sint Servaaslaan 17-31, 18-30	14	10	71%	10	71%	8	57%
Sint Servaaslaan 1-15, 2A-14	15	8	53%	11	73%	8	53%
Aan het Raadhoe	22	13	59%	13	59%	18	82%
Dorpsstraat 45-57, 64C-76A	6	3	50%	5	83%	6	100%
Dorpsstraat 59-65, 78-86	12	7	58%	3	25%	3	25%
Totaal	98	61	62%	62	63%	63	64%

Figuur 3: overzicht parkeerdrukmeting Melick

Bij deze parkeerdrukmeting is geen rekening gehouden met voorbehouden parkeerplaatsen voor mindervaliden, elektrische voertuigen of laden en lossen. Toekomstige ontwikkelingen kunnen de vraag naar voorbehouden plaatsen doen toenemen waardoor de parkeerdruk op deze voorbehouden plaatsen verhoogt. Momenteel is er binnen het telgebied sprake van 1 parkeerplaats voor mindervaliden op kenteken.

Conclusie

Bij de bouw van dit woon-zorgcomplex voor 22 woonunits worden in deze studie 19 parkeerplaatsen op eigen terrein voorzien. Volgens de CROW-normering volstaan 15,4 parkeerplaatsen. Voor bezoekers en bewoners moet van dit aantal parkeerplaatsen 60% openbaar toegankelijk zijn.

We kunnen concluderen dat er voldoende parkeerplaatsen worden voorzien op eigen terrein. De totale parkeerbalans van het aansluitende openbaar domein (combinatie tussen openbare en private parkeerplaatsen) gaat erop vooruit na realisatie van het project mits de parkeerplaatsen worden opgesteld.

Dit woon-zorgcomplex brengt volgens de CROW-normering een beperkte verkeersgeneratie met zich mee. We verwachten maximaal 66 verkeersbewegingen per dag van of naar de projectontwikkeling. De totale verkeersintensiteiten in de directe omgeving lopen hierdoor beperkt op tot ongeveer 3.166 verkeersbewegingen per dag, wat binnen de normen van een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom valt.

Deze waarde overschrijdt weliswaar de streefwaarde van 3.000 voertuigen per dag maar gelet op de beperkte toename verwachten wij niet, dat er door deze ontwikkeling problemen ontstaan ten aanzien van de bereikbaarheid en leefbaarheid op de toeleidende weg.

De inrichting van de parkeerplaatsen zorgt voor een direct verlies van enkele openbare parkeerplaatsen in de Marktstraat. Via een parkeerdrukonderzoek is gebleken dat deze parkeerplaatsen in de directe omgeving kunnen worden opgevangen, omdat er momenteel geen sprake is van een te hoge parkeerdruk in de omgeving van de projectontwikkeling. Indien gewenst is het mogelijk om de parkeercapaciteit in de omgeving te verhogen, echter is dit niet noodzakelijk.