

BRO, vestiging Tegelen
Industriestraat 94
5931 PK Tegelen



Datum: 30 maart 2021
Uw kenmerk: P03050
Ons kenmerk: 20-0404-01
Onderwerp: Verkeerskundige advisering woningbouw Oploo
Contactpersoon: info@gp12.nl

Reinaldstraat 2
6301 EC Valkenburg

www.grenspaal12.eu

Geachte,

Hierbij leggen wij ons verkeerskundig onderzoek betreffende het woningbouwplan aan de Blauwstraat – Kleine Beek te Oploo aan u voor. Dit advies is gebaseerd op uw aanvraag d.d. 2 april 2020 en is geactualiseerd naar aanleiding van uw verzoek d.d. 05 maart 2021.

Uw vraag

Binnen het voorgenomen ontwikkelingsplan aan de Blauwstraat – Kleine Beek te Oploo wordt voorzien in de realisatie van maximaal 90 woningen. 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.

Onze aanpak

Om bovengenoemde onderzoeksvraag te kunnen beantwoorden, onderzoeken we de verkeersgeneratie, parkeerbehoefte en ontsluitingsstructuur, voorafgegaan aan een situering van het projectgebied.

× Situering projectgebied

De gemeente Sint-Anthonis wenst binnen het kerkdorp Oploo een agrarische zone te verkavelen. De verkaveling is gelegen ten oosten van Blauwstraat en ten noorden van Deken Schmerlingstraat.

Binnen deze verkaveling zullen er maximaal 90 woningen gerealiseerd worden. Om een vergunning te verkrijgen is een verkeerskundig onderzoek noodzakelijk inzake verkeersgeneratie en verkeersafwikkeling. Ten behoeve van de planvorming en vergunning bestaat de behoefte aan een verkeerskundig onderzoek.

Het project 'De Blauwe Beek' omvat de bouw van 85 woningen in verschillende planfaseringen. Volgens gemaakte afspraken met de opdrachtgever is er ruimte voorzien voor 90 woningen. Om de maximale verkeersgeneratie, parkeerdruk en ontsluitingsstructuur te berekenen, werken we verder met 90 wooneenheden.

Volgens het stedenbouwkundig plan worden er 27 vrijstaande woningen, 28 tweekappers en 30 rijwoningen voorzien. Binnen de bestaande plannen worden 170 parkeerplaatsen voorzien, waarvan 77 in het noordelijk gedeelte en 93 in het zuidelijk gedeelte van het projectgebied.

Het projectgebied, dat momenteel nog onontgonnen is, is gelegen ten oosten van Blauwstraat te Oploo. De verkaveling zal ontsloten worden via de Blauwstraat, die de Deurneseweg verbindt met Steenakker/N772. Onderstaande afbeelding visualiseert het plangebied.



Figuur 1: overzicht stedenbouwkundig plan verkaveling Oploo

× Parkeerbehoefte

De parkeerbehoefte wordt berekend aan de hand van de kencijfers van kennisplatform CROW, publicatie Toekomstbestendig parkeren (uitgebracht op 1 december 2018). Deze kencijfers geven aan hoeveel parkeerplaatsen gewenst zijn, met een boven- en ondergrens. Hierdoor ontstaat een range waarbinnen het aantal noodzakelijk parkeerplaatsen moet vallen.

De landelijke kencijfers van CROW kent 3 woontypes voor koopwoningen, namelijk vrijstaande koopwoningen, koopwoningen twee-onder-één-kap en geschakelde woningen. Deze kencijfers kunnen vertaald worden in een verwachte parkeerbehoefte die wordt weergegeven in onderstaande figuur waarbij het aantal woningen geëxtrapoleerd is naar 90 wooneenheden.

parkeerkencijfers	aantal	extra-polatie	kencijfers		parkeerbehoefte		parkeerplaatsen privaat terrein
			min	max	min	max	
Vrijstaande woningen	27	28	2	2,8	56	78	56
Tweekappers	28	30	1,8	2,6	54	78	60
Geschakelde woningen	30	32	1,6	2,4	51	77	0
	85	90	1,8	2,6	161	233	116

Figuur 2: verwachte parkeerbehoefte wonen

Volgens deze kencijfers zijn er minimaal 161 autoparkeerplaatsen en maximaal 233 autoparkeerplaatsen noodzakelijk voor 90 woningen. In het stedenbouwkundig ontwerp zijn er 170 parkeerplaatsen voorzien voor 85 woningen waarvan er telkens 2 autoparkeerplaatsen ingetekend zijn op eigen terrein per vrijstaande woning en tweekapper. Het totale aantal parkeerplaatsen op eigen terrein was berekend op 110 autoparkeerplaatsen.

Met de extrapolatie naar 90 wooneenheden komt dit neer op 116 private autoparkeerplaatsen (+6), met name 56 autoparkeerplaatsen (+2) voor vrijstaande woningen en 60 autoparkeerplaatsen (+4) voor tweekappers. Het minimaal aantal openbare autoparkeerplaatsen komt overeen met de minimaal noodzakelijke aantal plaatsen voor geschakelde woningen, namelijk 51.

Er zijn binnen het stedenbouwkundig plan 60 openbare parkeerplaatsen voorzien, wat valt binnen de noodzakelijke range van 51 tot 117 openbare autoparkeerplaatsen.

× Verkeersgeneratie

De verkeersgeneratie wordt berekend aan de hand van de landelijke kencijfers van CROW. Op basis van de CROW-publicatie 182 valt de gemeente Sint-Athonis, met in de omgeving een adressendichtheid van 166 adressen per km², in de categorie 'niet stedelijk gebied'. Het kerkdorp Oploo kent in de omgeving een adressendichtheid van 52 adressen per km². Het kerkdorp Oploo valt onder het buitengebied van de gemeente Sint-Anthonis.

Deze kencijfers kunnen vertaald worden in een verwachte verkeersgeneratie die wordt weergegeven in onderstaande figuur waarbij het aantal woningen geëxtrapoleerd is naar 90 wooneenheden.

verkeersgeneratie	aantal	extra- polatie	kencijfers		verkeersgeneratie	
			min	max	min	max
Vrijstaande woningen	27	28	7,8	8,6	222	245
Tweekappers	28	30	7,4	8,2	219	242
Geschakelde woningen	30	32	7	7,8	222	247
	85	90	7,4	8,2	662	734

Figuur 3: verwachte verkeersgeneratie wonen

We verwachten een verkeersgeneratie van ongeveer 700 voertuigen met een ondergrens van 662 voertuigen en bovengrens van 734 voertuigen.

× Ontsluitingsstructuur

Het woongebied zal voor het gemotoriseerd verkeer voornamelijk ontsloten worden in westelijke richting en aansluiten op de Blauwstraat. Deze straat kan gecatalogiseerd worden als erftoegangsweg. Op de locatie waar het projectgebied aansluit op de Blauwstraat ligt de bebouwde komgrens. Ten noorden van de aansluiting mag 60 km/u gereden worden en ten zuiden van de aansluiting geldt er een snelheidsbeperking van 30 km/u.

Een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom kan maximaal 6.000 voertuigen per etmaal aan daar waar een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom maximaal 5.000 voertuigen aankan. Uit het verkeersmodel Noord-Oost Brabant uit 2015 blijkt dat de intensiteiten op de Blauwstraat schommelen rond de 2.700 voertuigen per etmaal op het segment tussen Steenakker/N272 en de Deken Schmerlingstraat. Vanaf de Deken Schmerlingstraat worden de intensiteiten op de Blauwstraat hoger in zuidelijke richting met intensiteiten rond 3.200 voertuigen per etmaal.



Figuur 4: uitsnede verkeersmodel Noord-Oost-Brabant uit 2015 (links) en toekomstige ontsluiting nieuwe woonwijk (rechts)

De toekomstige ontwikkeling voorziet in een maximale extra etmaalbelasting van 734 voertuigen. De totale intensiteitsbelasting op de Blauwstraat zal met de ontwikkeling van dit project maximaal 3.434 voertuigen tellen.

Zelfs indien we rekening houden met de maximale etmaalintensiteit van 3.200 voertuigen per etmaal, zoals aangegeven in het zuidelijk segment van de Blauwstraat (bibeko), dan blijft de verkeersleefbaarheid gegarandeerd doordat de maximale etmaalbelasting uitkomt op 3.934 voertuigen, daar waar deze maximaal 5.000 mag bedragen bibeko en 6.000 bubeko.

Bij deze berekening hebben we geen rekening gehouden met de bestemming of rijrichting van de bewoners van de nieuwe wijk. We zijn er hypothetisch vanuit gegaan dat alle voertuigen in dezelfde richting rijden zodoende dat de maximale belasting in kaart gebracht kan worden. In werkelijkheid zal een gedeelte van voertuigen zich in noordelijke richting begeven en een gedeelte zal zich in zuidelijke richting begeven waardoor de intensiteiten in beide richting afvlakken.

De toekomstige nieuwe etmaalintensiteiten blijven in elke worst-case berekening onder de voorkeurswaarden van 5.000 voertuigen (bibeko) per etmaal voor een erftoegangsweg. De verkeersleefbaarheid en doorstroming op de Blauwstraat blijft zowel binnen als buiten de bebouwde kom gegarandeerd.

De ontsluitingsstructuur op het stedenbouwkundig plan voorziet twee ontsluitende wegen voor gemotoriseerd verkeer vanop de ontwikkelingssite. De eerste ontsluitende weg bevindt zich in noordwestelijke richting buiten de bebouwde kom. De tweede ontsluitingsweg bevindt zich in zuidwestelijke richting binnen de bebouwde kom. De gemeente heeft de intentie om de bebouwde kom grens op te schuiven in noordelijke richting tot aan de noordelijke ontsluitingsweg van het woningbouwproject zodat beide ontsluitingen binnen de bebouwde kom en binnen 30 km/u gebied komen te liggen.

Conclusie

Op basis van de landelijke kencijfers van CROW verwachten we een maximale parkeervraag van 233 voertuigen met een ondergrens van 161 voertuigen. De voorziene 170 parkeerplaatsen valt binnen de range van noodzakelijk aantal autoparkeerplaatsen.

We verwachten dat 90 woningen een extra verkeersgeneratie van maximaal 734 extra voertuigen per etmaal genereren. Een eerder voorzichtigere schatting komt uit op minimaal 662 extra voertuigen per etmaal. Op basis van de huidige en toekomstige intensiteiten kunnen we besluiten dat beide wijkontsluitingspunten zeker voldoen naar ontsluitingscapaciteit voor de bouw van 90 woningen.

De maximale intensiteitsbelasting op de Blauwstraat stijgt tot maximaal 3.434 voertuigen per etmaal rondom de kruispunten waar de woonwijk ontsloten wordt op de Blauwstraat. Deze etmaalintensiteit ligt onder de maximale verkeersleefbaarheidsintensiteit van 5.000 voertuigen per etmaal voor een erftoegangsweg met ontsluitende functie.

Hierdoor concluderen we dat de bouw van 90 woningen geen probleem mag vormen naar verkeersdoorstroming en – afwikkeling van de aanpalende wegen.