

Verkeer en parkeren Louersveld

Aan Gemeente Echt - Susteren

Opgesteld door HH / TVDP / BZ

Datum 9 februari 2024

1. Aanleiding

In het noorden van Susteren wordt een agrarisch gebied ontwikkeld tot woningbouw. De beoogde ontwikkeling heeft gevolgen voor de aspecten van verkeer en parkeren. Voorliggende memo beschrijft het effect van de beoogde ontwikkeling op de verkeers- en parkeersituatie. De huidige en toekomstige ontsluiting worden beschreven waarna de parkeer- en verkeerstoetsen worden behandeld. Ten slotte worden conclusies en aanbevelingen gedaan.

2. Ontsluiting

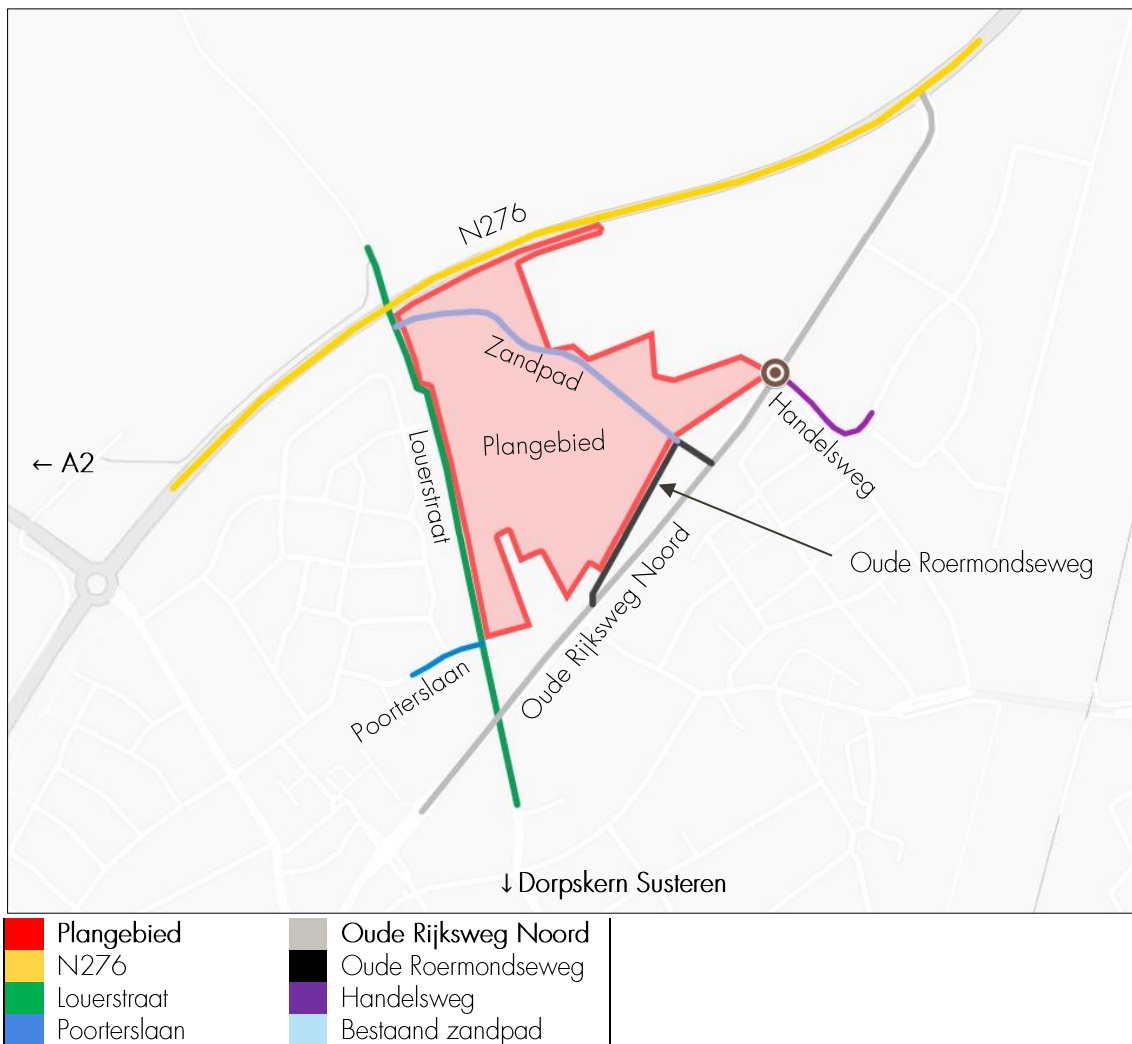
Gemotoriseerd verkeer

Het plangebied is gelegen aan de noordzijde van het dorp Susteren. Op de volgende pagina geeft Figuur 1 het plangebied globaal weer. Het gebied ligt tussen de N276, de Oude Rijksweg Noord en de Louerstraat.

In de huidige situatie ligt ten zuidoosten van het plangebied het kruispunt van de Oude Rijksweg Noord / Handelsweg (de zuidelijke aansluiting). Dit kruispunt wordt met het plan als rotonde ingericht, waarmee het plangebied ontsloten wordt door middel van een eigen rotondetak. De Oude Roermondseweg ligt in het plangebied en fungeert als erftoegangsweg van bestaande woningen. Bij de ontwikkeling zal deze functie hetzelfde blijven zodat de garages van de bewoners van de Oude Rijksweg Noord bereikbaar blijven. Aan de overzijde van de garages worden langspaarkeerplaatsen ingericht worden. Als aanvullende maatregel van het plan wordt de straat tussen beide aansluitingen op de Oude Rijksweg Noord als eenrichtingsweg ingericht.

De Oude Rijksweg Noord is een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom met een snelheidsregime van 50 km/u. De weg is de noordoostelijke verbindingsweg van de dorpskern van Susteren met de N276. De Louerstraat is een erftoegangsweg met een snelheidsregime van 30 km/u. De Louerstraat is ten noorden van de Poorterslaan gesloten voor gemotoriseerd verkeer. Dit geldt ook voor het zandpad ten westen van de Oude Roermondseweg, echter is dit pad nog toegankelijk voor tractoren. De wegen in het te ontwikkelen plangebied worden als erftoegangswegen ingericht met het bijbehorende snelheidsregime van 30 km/u.

De A2 valt via de provinciale wegen goed te bereiken en het dorpskern van Susteren is via de Oude Rijksweg Noord goed te bereiken. De bereikbaarheid van het plangebied voor het gemotoriseerd wordt daardoor als goed beoordeeld.



Figuur 1 Het plangebied

Langzaam verkeer

Zoals eerder genoemd is, worden de wegen in het plangebied ingericht als erftoegangswegen. Het is daarbij gebruikelijk dat het fietsverkeer de rijbaan deelt met het gemotoriseerd verkeer. Het bestaande zandpad dat door het plangebied loopt zal ingericht worden als langzaam verkeersverbinding. Deze verbinding kruist de geasfalteerde wegen die door het plangebied lopen. Er zullen drie nieuwe langzaam verkeersverbindingen gecreëerd worden ten westen van het plangebied. Deze zullen het plangebied verbinden met de naastliggende wijk en de Louerstraat. Het fietsers- en voetgangerstunneltje onder de N276 verbindt Susteren met Dieteren en is via de nieuwe verbindingen makkelijk te bereiken.

Gezien de bestaande infrastructuur voor voetgangers en fietsers, de nieuwe langzaam verkeersverbindingen en het tunneltje onder de N276 is de bereikbaarheid van het plangebied voor het langzaam verkeer goed.

Openbaar vervoer

In de nabije omgeving van het plangebied ligt bushalte Raadhuisplein, Susteren. De halte ligt aan de Oude Rijksweg Noord nabij de kruising met de Swentiboldstraat en het Raadhuisplein. Aan de bushalte halteert buslijn 65, de lijn tussen Maaseik (BE) en Nieuwstadt. De buslijn halteert in Susteren ook bij het treinstation van Susteren. Daar rijden om het half uur treinen richting Maastricht en Roermond.

De maximale loopafstand vanuit het plangebied tot de bushalte is ongeveer 750 meter. Dat betekent dat het circa 10 minuten lopen is naar de dichtstbijzijnde bushalte. Het station van Susteren is makkelijk en snel te bereiken met de bus. Gezien de redelijke looptijd naar de bushalte en de aanwezigheid van het treinstation is de bereikbaarheid in dit landelijke gebied met het openbaar vervoer relatief goed.

3. Parkeertoets

Voor het bepalen van de parkeerbehoefte voor het te ontwikkelen plangebied zijn landelijke kencijfers van het CROW¹ gebruikt, die de gemeente Echt-Susteren hanteert als parkeernormen. In de CROW-publicatie zijn minimale en maximale kencijfers beschreven. Bij het berekenen van de parkeerbehoefte is de gemiddelde parkeernorm aangehouden.

Conform de gebiedsindeling van het CROW is ter hoogte van het plangebied qua stedelijkheidsgraad sprake van 'weinig stedelijk' gebied. Het plangebied ligt verder in de zone 'rest bebouwde kom'. Aan de hand van deze uitgangspunten, het type woningen en de aantallen woningen, is een parkeerbalans opgesteld en is er getoetst in hoeverre er voorzien wordt in voldoende parkeerplaatsen binnen het plangebied.

Binnen het plangebied worden een aantal verschillende type woningen gerealiseerd. Dit zijn sociale koop-/middenhuurwoningen, sociale huurwoningen, rug aan rugwoningen, patiowoningen, levensloop-/tweekapwoningen, vrije sectorwoningen en vrije bouwkvavel. Onderstaande tabel toont het type woning, de rekenfactoren en het bijbehorende aantal parkeerplaatsen.

Tabel 1 Parkeerbehoefte beoogde ontwikkeling

Woningtypen	Aantal	Norm	Totaal
Sociale koop / midden huur	12 woningen	2,3 per woning	27,6
Sociale huur	14 woningen	1,6 per woning	22,4
Rug aan rug	16 woningen	1,6 per woning	25,6
Patio's	20 woningen	2,0 per woning	40
Levensloop / tweekapwoning	58 woningen	2,2 per woning	127,6
Vrije sector	23 woningen	2,3 per woning	52,9
Bouwkavels	24 woningen	2,3 per woning	55,2
Totaal	167 woningen		351,3 pp

Zoals op te maken uit bovenstaande tabel, bedraagt de totale parkeerbehoefte voor de ontwikkeling 351 parkeerplaatsen. Deze worden binnen de plangrenzen zowel op eigen oprit als op straat (langsparkeren en parkeerkoffers) opgevangen.

¹ CROW (2018). Toekomstbestendig parkeren (publicatie 381)

4. Verkeersgeneratie en -verdeling

De beoogde ontwikkeling zorgt voor een toename van het aantal verkeersbewegingen van en naar het plangebied. Ook het bepalen van het verkeerseffect van ruimtelijke ontwikkelingen kan gedaan worden aan de hand van kencijfers van het CROW². Net als bij de berekening van de parkeerbehoefte, is hierbij voor wat betreft de stedelijkheidsgraad uitgegaan van 'weinig stedelijk' gebied en van ligging in de zone 'rest bebouwde kom'. In de CROW-publicatie zijn minimale en maximale kencijfers beschreven. Bij het berekenen van de verkeersgeneratie is de gemiddelde verkeersgeneratie aangehouden.

Verkeersgeneratie

In de huidige situatie heeft het plangebied een voornamelijk agrarische functie met op enkele percelen een natuur/groen functie. Voor deze functies zijn geen kencijfers beschikbaar voor het bepalen van de verkeersgeneratie. De huidige verkeersgeneratie bestaat voornamelijk uit enkele agrarische voertuigen en is daardoor verwaarloosbaar.

In de toekomstige situatie is een woongebied beoogd met verschillende type woningen. Voor deze woningtypes kent het CROW verschillende kencijfers om de verkeersgeneratie te berekenen. Onderstaande tabel toont de berekende verkeersgeneratie voor de beoogde situatie van het plangebied op basis van de CROW kencijfers. Met de kencijfers wordt het aantal verkeersbewegingen (heen en terug) op een gemiddelde weekdag berekend. Bij het beoordelen van de verkeersafwikkeling is de verkeersintensiteit op een gemiddelde werkdag bepalend. De weekdaggemiddeldes worden daarom omgerekend naar werkdaggemiddeldes. Dit wordt gedaan aan de hand van de standaard CROW omrekenfactor 1,11 voor woonfuncties². Uit de tabel blijkt dat de beoogde ontwikkeling circa 1.277 extra motorvoertuigbewegingen op een gemiddelde weekdag genereert en circa 1.417 extra motorvoertuigen per werkdagemaal. Hierin is zekerheidshalve een worstcase buffer van 3 woningen meegenomen, waardoor is uitgegaan van 170 woningen in plaats van de 167 woningen die op grond van de wijziging van het omgevingsplan mogelijk worden gemaakt.

Tabel 2 Verkeersgeneratie beoogde ontwikkeling

Verkeersgeneratie			Weekdag	Werkdag
Type woning	Aantal	Kencijfer	Totaal	Totaal
Sociale koop / midden huur	12 woningen	8,2 per woning	98,4 mvt/etmaal	109,2 mvt/etmaal
Sociale huur	14 woningen	5,6 per woning	78,4 mvt/etmaal	87 mvt/etmaal
Rug aan rug	16 woningen	5,6 per woning	89,6 mvt/etmaal	99,5 mvt/etmaal
Patio's	20 woningen	7,4 per woning	148 mvt/etmaal	164,3 mvt/etmaal
Levensloop / tweekapwoning	58 woningen	7,8 per woning	452,4 mvt/etmaal	502,2 mvt/etmaal
Vrije sector	23 woningen	8,2 per woning	188,6 mvt/etmaal	209,3 mvt/etmaal
Bouwkavels	24 woningen	8,2 per woning	196,8 mvt/etmaal	218,4 mvt/etmaal
Worstcase buffer*	3 woningen	8,2 per woning	24,6 mvt/etmaal	27,3 mvt/etmaal
Totaal	170 woningen		1.276,8 mvt/etmaal	1.417,2 mvt/etmaal

* 3 woningen buffer (worstcase)

² CROW (2018). Toekomstbestendig parkeren (publicatie 381)

Verkeersverdeling

Het verkeer van en naar het plangebied maakt gebruik van de nieuw aan te leggen rotonde tussen de Oude Rijksweg Noord, de (zuidelijke) Handelsweg en de ontsluitingsweg van het plangebied. De nieuwe rotonde wordt aangelegd voor de extra verkeersbewegingen van en naar het plangebied. Het verkeer van of naar het noorden maakt gebruik van de oude Rijksweg Noord die aansluit op de N276. Het verkeer van of naar het zuiden maakt gebruik van het zuidelijke gedeelte van de Oude Rijksweg Noord om via de Marktstraat en de Oude Rijksweg Zuid de N276 te kunnen bereiken. De verdeling van het verkeer over noord en zuid wordt geschat op 50% / 50%. Het aandeel verkeer van en naar het plangebied dat gebruik zal maken van de Handelsweg is naar verwachting dusdanig beperkt dat deze niet wordt meegenomen in de verkeersverdeling.

5. Verkeerstoets

Op basis van verkeersintensiteiten uit verkeerstellingen (februari 2018) bedraagt de huidige verkeersintensiteit op de Oude Rijksweg Noord ter hoogte van de aansluiting op het plangebied 3.749 mvt/etmaal op een gemiddelde werkdag. Rekening houdend met een autonome verkeersgroei van 2% per jaar tot planjaar 2034, bedraagt de toekomstige verkeersintensiteit 5.147 mvt/etmaal op een gemiddelde werkdag. Inclusief de maximale toename als gevolg van de beoogde ontwikkeling (+1.417 mvt/etmaal), bedraagt de toekomstige verkeersintensiteit in planjaar 2034 op de Oude Rijksweg Noord 6.564 mvt/etmaal op een gemiddelde werkdag.

Op de Handelsweg bedraagt de huidige verkeersintensiteit (verkeerstelling januari 2021) 1.077 mvt/etmaal op een gemiddelde werkdag. Rekening houdend met een autonome verkeersgroei van 2% per jaar tot planjaar 2034, bedraagt de toekomstige verkeersintensiteit 1.393 mvt/etmaal op een gemiddelde werkdag. De verkeersname op de Handelsweg als gevolg van het plan is naar verwachting dermate beperkt, dat deze niet tot knelpunten leidt in de verkeersafwikkeling.

De Oude Rijksweg Noord is een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom. Voor gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom (50 km/uur) geldt als richtintensiteit dat deze doorgaans tussen de 5.000 en 15.000 motorvoertuigen/etmaal afwikkelen. Boven deze richtintensiteit neemt de kans op leefbaarheids- en verkeersveiligheidsknelpunten toe. De verkeersintensiteit op de Oude Rijksweg Noord blijft in de toekomstige situatie binnen de marge.

Voor het te ontwikkelen plangebied wordt een rotonde ingericht, met een aparte rotondetak voor verkeer van en naar het plangebied. Een enkelstrooks rotonde kan doorgaans worden toegepast als de som van de toeleidende stromen kleiner is dan 20.000 à 25.000 etmaalintensiteiten³. Het totaal van de toekomstige etmaalintensiteiten (inclusief autonome verkeersgroei en toename als gevolg van het plan) op de toeleidende takken ligt daar ver onder (totaal maximaal 8.000 mvt/etmaal). Daarmee biedt de beoogde kruispuntoplossing ruim voldoende capaciteit om het toekomstige verkeersaanbod (en mogelijk extra verkeer in de toekomst) te kunnen verwerken. Daarnaast werkt een rotonde snelheidsremmend en hebben fietsers binnen de bebouwde kom voorrang op het gemotoriseerde verkeer, waarmee het de verkeersveiligheid ten goede komt.

³ CROW, 2013. Handboek wegontwerp 2013 – gebiedsontsluitingswegen

6. Conclusies en aanbevelingen

- De bereikbaarheid van het plangebied voor de verschillende vervoerswijzen (gemotoriseerd verkeer, langzaam verkeer en openbaar vervoer) is gezien de locatie van het plangebied goed.
- Binnen de plangrenzen dienen op basis van de huidige uitgangspunten 351 parkeerplaatsen gerealiseerd te worden. Dit gaat opgevangen worden door parkeren op de eigen oprit en door parkeren op straat (langsparkeren en parkeerkoffers).
- De beoogde ontwikkeling zorgt voor een verkeerstoename op het omliggend wegennet. Als gevolg van de beoogde ontwikkeling worden op de belangrijkste ontsluitingsweg, de Oude Rijksweg Noord, geen knelpunten verwacht met betrekking tot de afwikkeling van het verkeer en de verkeersveiligheid.
- De beoogde rotonde biedt ruim voldoende capaciteit om het toekomstige verkeersaanbod te kunnen verwerken.