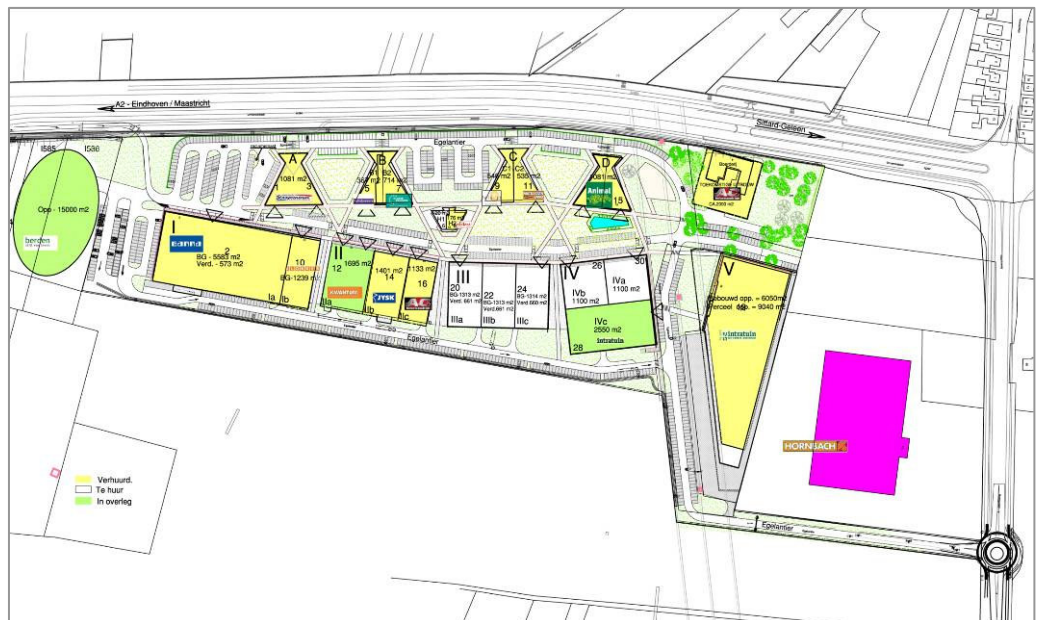


Verkeerskundige toets uitbreiding Gardenz



Gemeente Sittard-Geleen

december 2010
Definitief

Verkeerskundige toets uitbreiding Gardenz

dossier : BA1978-100-100
registratienummer : MO-MA20100044
versie : 4

Gemeente Sittard-Geleen

december 2010
Definitief

INHOUD

BLAD

1	INLEIDING	2
2	VERKEERSAFWIKKELING	3
2.1	Autonome situatie	4
2.2	Toekomstige situatie (na uitbreiding)	7
3	ONTSLUITING	9
3.1	Uitvoegstrook Hornbach	9
3.2	Invoegstrook Urmonderbaan	11
4	PARKEREN	13
4.1	Huidige situatie / autonome situatie	13
4.2	Toekomstige situatie (na uitbreiding)	14
5	CONCLUSIE EN AANBEVELINGEN	15
5.1	Verkeersafwikkeling	15
5.2	Ontsluiting	15
5.3	Parkeren	16
6	COLOFON	17

- 1: Overzichtstekening met oppervlaktes
- 2: Verkeersintensiteiten autonome situatie
- 3: Verkeersintensiteiten toekomstige situatie
- 4: Ontwerp uitvoegstrook Hornbach
- 5: Effect extra uitvoegstrook Hornbach
- 6: Effect invoegstrook Urmonderbaan

1 INLEIDING

Ten zuiden van de Urmonderbaan te Geleen is de huis- & tuinboulevard Gardenz gelegen. Gardenz bestaat uit een verzameling winkels op het gebied van huis & tuin. Op het terrein van Gardenz zijn, naast enkele kleinere winkelformules, onder andere een vestiging van Gamma, Intratuin, Blokker (tuinmeubelen), Kwantum, Jysk en Animal Plaza gevestigd.

Op het terrein zijn nog enkele kavels en panden vrij, maar de verwachting is dat deze op korte termijn gevuld zijn. Daarnaast zijn er plannen voor verdere uitbreiding van het plangebied aan westelijke zijde (tussen het huidige plan en het tankstation) en op de locatie van de huidige (vervallen) boerderij Rosengarten.

Naast het terrein van Gardenz is een vestiging van Hornbach gelegen. In de nabije toekomst zal Hornbach deze vestiging uitbreiden en opwaarderen. Deze geplande uitbreidingen zorgen voor een toename van verkeersintensiteiten van en naar het plangebied en ook de parkeerbehoefte zal toenemen. In dit rapport berekenen wij de verwachte verkeerstoename en beoordelen wij of deze door de huidige infrastructuur verwerkt kan worden. Verder stellen we een parkeerbalans op om de benodigde hoeveelheid parkeerplaatsen te bepalen.



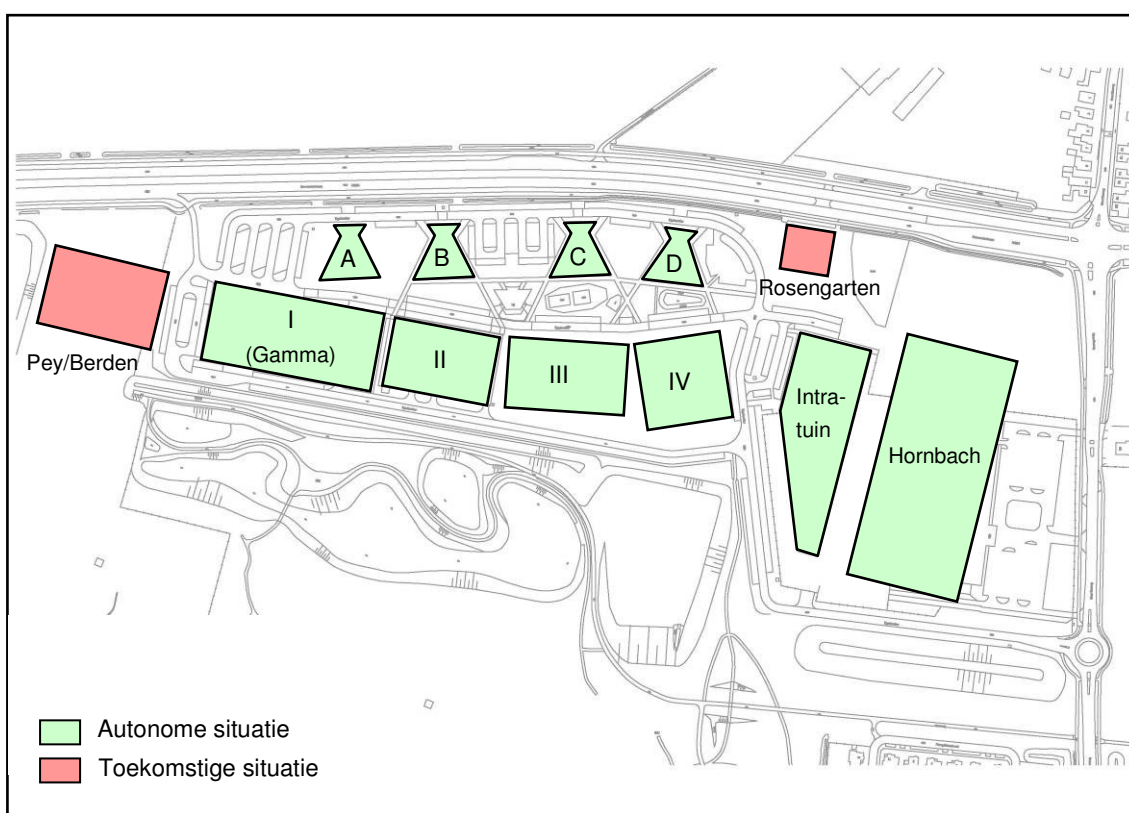
Afbeelding 1: Luchtfoto Gardenz

2 VERKEERSAFWIKKELING

Dit rapport gaat in op de effecten van de geplande uitbreidingen buiten het huidige plan. Als autonome situatie gaan wij uit van de volgende uitgangspunten:

- het volledige plan Gardenz is ontwikkeld.
- de vestiging van Hornbach is uitgebreid en opgewaardeerd.

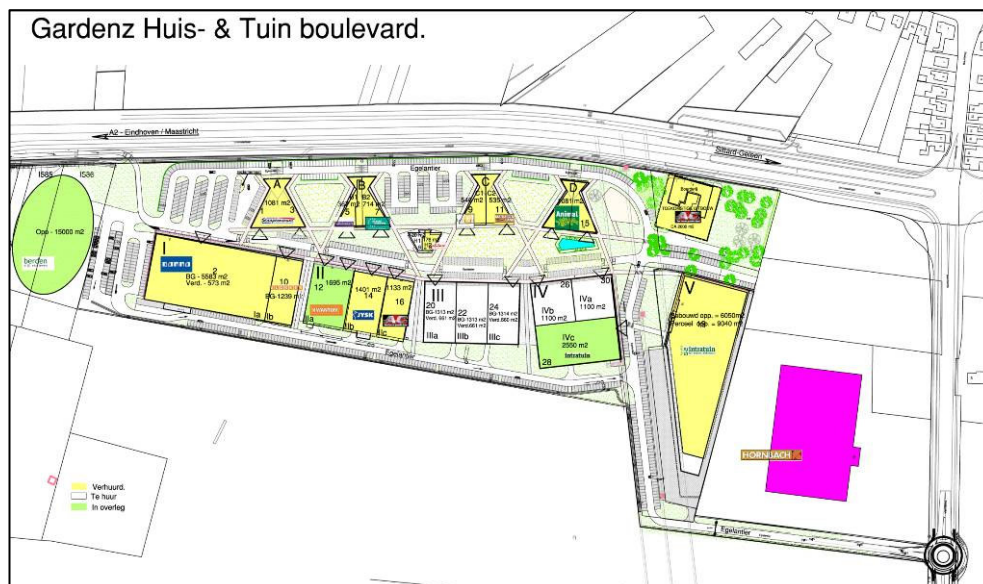
In de toekomstige situatie wordt gerekend op een extra uitbreiding van Pey / Berden (meubel / wonen) van 10.000 m² en een uitbreiding t.p.v. boerderij Rosengarten met 2.000 m² (A&C, meubel / wonen).



Afbeelding 2: Overzicht autonome situatie / toekomstige situatie

2.1 Autonome situatie

In de autonome situatie zijn de volgende oppervlaktes gehanteerd:



Afbeelding 3: Overzichtstekening met oppervlaktes (groter formaat in bijlage)

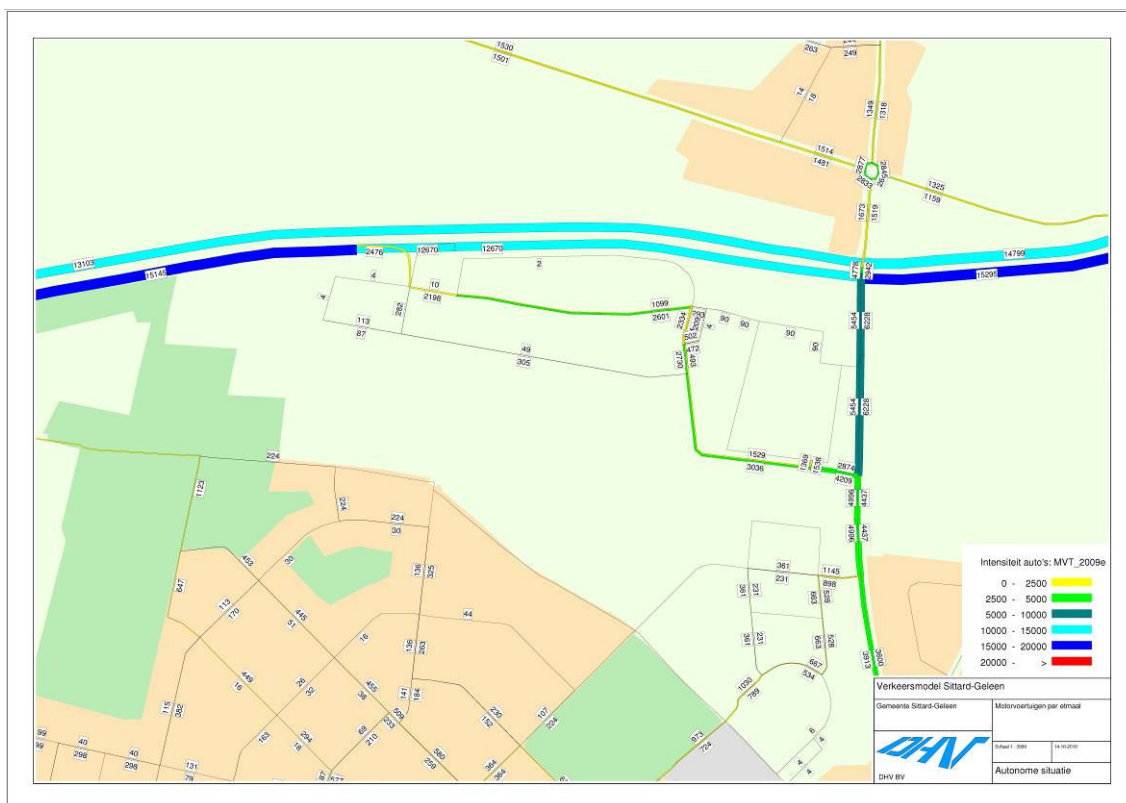
Locatie	Bedrijf	Oppervlakte
I	Gamma	6156 m2
I	Blokker	1239 m2
II	Kwantum	1695 m2
II	Jysk	1401 m2
II	A&C (tijdelijk tot Rosengarten)	1133 m2
IIIa	Nog onbekend	1974 m2
IIIb	Nog onbekend	1974 m2
IIIc	Nog onbekend	1974 m2
IVa	Nog onbekend	1421 m2
IVb	Nog onbekend	1421 m2
IVc	Intratuin	2550 m2
V	Intratuin (incl. buitenverkoop)	9040 m2
A	Ned. Slaapcentrum	1081 m2
B	Hellebrekers	367 m2
B	Klasse Keukens	714 m2
C	Relaxed	546 m2
C	Matrassenland	535 m2
D	Animal Plaza	1081 m2
H	Nog onbekend	120 m2
H	Cucine Abitare	176 m2
	Pey / Berden	5000 m2
	A&C Rosengarten	3050 m2
	Hornbach	17154 m2
Totaal		61802 m2

Tabel 1: Oppervlaktes autonome situatie

De verkeersgeneratie in de autonome situatie is bepaald aan de hand van CROW publicatie 272, "Verkeersgeneratie voorzieningen, kengetallen voor gemotoriseerd verkeer". De verkeersgeneratie op een gemiddeld werkdag etmaal bedraagt in de autonome situatie 11.600 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etm).

Hiervan worden ca. 4500 mvt/etm gegenereerd door Hornbach, 2000 mvt/etm door Gamma en 1750 mvt/etm door Intratuin. De resterende 3350 mvt/etm worden gegenereerd door Animal Plaza, Blokker, Kwantum, Jysk en diverse (kleinere) overige winkels. Als gevolg van combinatiebezoek (het bezoeken van meerdere winkels tijdens één bezoek) is het aantal voertuigen dat het terrein van Gardenz op- en afrijdt (ca. 9.500 mvt/etm) lager dan de berekende verkeersproductie van 11.600 mvt/etmaal

Deze gegevens zijn, samen met de huidige wegenstructuur, ingevoerd in het verkeersmodel van de gemeente Sittard-Geleen om te bepalen hoe deze verkeersintensiteiten zich verdelen over het netwerk. Uitgangspunt voor de berekeningen is dat Hornbach ontsloten wordt via de Egelantier en dat de aansluiting op de Einighauserweg vervalt. In onderstaande modelplot worden de verkeersintensiteiten in de autonome situatie weergegeven, uitgedrukt in mvt/etm voor een gemiddelde werkdag.



Afbeelding 4: Verkeersintensiteiten Autonome situatie (groter formaat in bijlage)

Met behulp van kruispuntberekeningen is beoordeeld of de kruispunten op het terrein van Gardenz en in de omgeving, met de huidige vormgeving, deze verkeersintensiteiten kunnen verwerken. Hierbij is de avondspits als maatgevende periode genomen, omdat dit de drukste periode van de dag is. Er is dan sprake van een piek in het woon-werkverkeer, tegelijkertijd met een grote hoeveelheid winkelend publiek op Gardenz.

Uit de kruispuntberekeningen blijkt dat de kruispunten op het terrein van Gardenz de verkeersintensiteiten goed kunnen verwerken. Er zijn dus geen aanpassingen nodig aan de verkeersstructuur op het terrein van Gardenz. Ook de kruispunten in de directe omgeving van Gardenz kunnen de berekende verkeersintensiteiten nog verwerken. De restcapaciteit op de kruising Einighauserweg – Urmonderbaan is echter beperkt.

In onderstaande tabel zijn de kruispuntbelastingen van de zwaarst belaste kruispunten in de autonome situatie weergegeven. Vanaf een belastingsgraad van 0,80 spreekt men van overbelasting.

Kruispuntbelasting autonome situatie

<u>Kruispunt</u>	<u>Belastingsgraad</u>
<i>Egelantier – Einighauserweg (rotonde)</i>	<i>0.56¹</i>
<i>Einighauserweg – Urmonderbaan (VRI)</i>	<i>0.73</i>

¹ In de praktijk is de belastingsgraad van de rotonde hoger, omdat de rotonde ongunstiger is vormgegeven dan de richtlijnen voorschrijven. Desondanks is er nog altijd voldoende restcapaciteit.

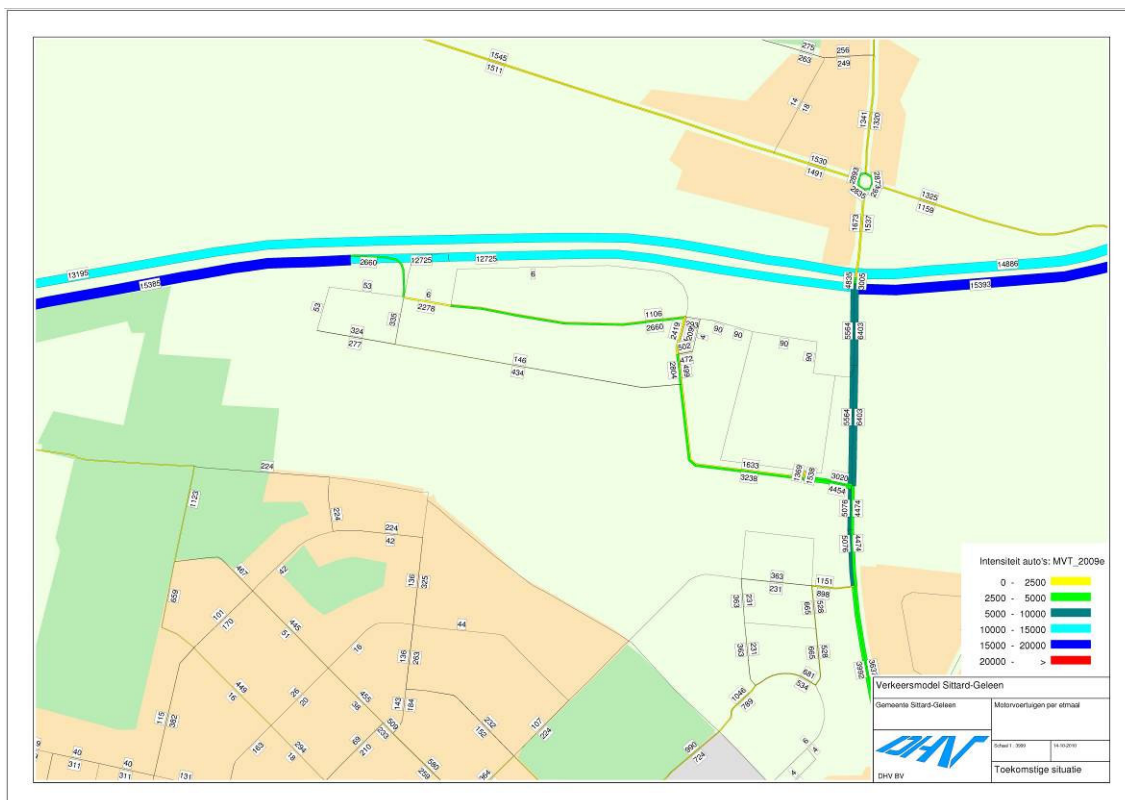
2.2 Toekomstige situatie (na uitbreiding)

In de toekomstige situatie zijn de volgende oppervlaktes gehanteerd:

Locatie	Bedrijf	Oppervlakte	
I	Gamma	6156	m2
I	Blokker	1239	m2
II	Kwantum	1695	m2
II	Jysk	1401	m2
II	<i>Nog onbekend</i>	1133	m2
IIIa	<i>Nog onbekend</i>	1974	m2
IIIb	<i>Nog onbekend</i>	1974	m2
IIIc	<i>Nog onbekend</i>	1974	m2
IVa	<i>Nog onbekend</i>	1421	m2
IVb	<i>Nog onbekend</i>	1421	m2
IVc	Intratuin	2550	m2
V	Intratuin (incl. buitenverkoop)	9040	m2
A	Ned. Slaapcentrum	1081	m2
B	Hellebrekers	367	m2
B	Klasse Keukens	714	m2
C	Relaxed	546	m2
C	Matrassenland	535	m2
D	Animal Plaza	1081	m2
H	<i>Nog onbekend</i>	120	m2
H	Cucine Abitare	176	m2
	Pey / Berden	15000	m2
	A&C Rosengarten	5050	m2
	Hornbach	17154	m2
Totaal		73802	m2

Tabel 2: Oppervlaktes toekomstige situatie

Ook de verkeersgeneratie voor de toekomstige situatie is berekend aan de hand van CROW publicatie 272. De totale verkeersgeneratie in de toekomstige situatie bedraagt 12.400 mvt/etm. Dit betekent een toename van 800 mvt/etm. Het grootste gedeelte van de toename is afkomstig van de uitbreiding van Pey / Berden aan de westelijke zijde (650 mvt/etm). Ook deze cijfers zijn ingevoerd in het verkeersmodel om de verdeling over het netwerk te bepalen. In onderstaande afbeelding worden de verkeersintensiteiten voor de toekomstige situatie weergegeven. (mvt/etm)



Afbeelding 5: Verkeersintensiteiten toekomstige situatie (groter formaat in bijlage)

Met behulp van kruispuntberekeningen is wederom beoordeeld of de kruispunten, met de huidige vormgeving, de toekomstige verkeersintensiteiten kunnen verwerken. Op het terrein van Gardenz leiden de toekomstige verkeersintensiteiten niet tot afwikkelingsproblemen. Ook in de toekomstige situatie zijn er dus geen aanpassingen nodig aan de interne verkeersstructuur op het terrein van Gardenz.

In onderstaande tabel zijn de kruispuntbelastingen van de zwaarst belaste kruispunten in de directe omgeving voor de toekomstige situatie weergegeven.

Door de verhoogde verkeersintensiteiten neemt vooral de belasting van de rotonde toe.

Kruispuntbelasting toekomstige situatie

Kruispunt	Belastingsgraad
Egelantier – Einighauserweg (rotonde)	0.59 ²
Einighauserweg – Urmonderbaan (VRI)	0.74

² In de praktijk is de belastingsgraad van de rotonde hoger, omdat de rotonde ongunstiger is vormgegeven dan de richtlijnen voorschrijven. Desondanks is er nog altijd voldoende restcapaciteit.

3 ONTSLUITING

Uit de berekeningen in het vorige hoofdstuk blijkt dat de kruispunten in de omgeving van Gardenz het verkeer nog kunnen verwerken, maar dat vooral de restcapaciteit op het kruispunt Einighauserweg – Urmonderbaan beperkt is.

Er zijn twee mogelijkheden bekeken om de verkeersstromen rondom Gardenz te verbeteren.

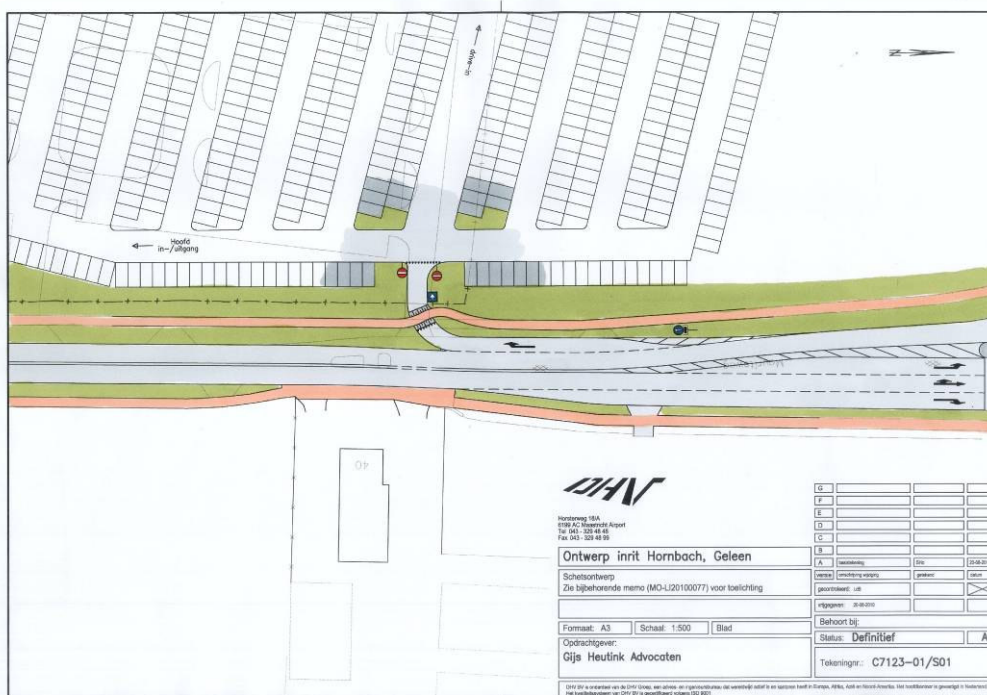
Om de bereikbaarheid van Hornbach te verbeteren en de rotonde Egelantier – Einighauserweg te ontlasten bestaat de mogelijkheid om een extra toegang richting Hornbach aan te sluiten op de Einighauserweg. Daarnaast hebben wij onderzocht wat de gevolgen zijn van een mogelijke extra invoegstrook op de Urmonderbaan. Op dit moment is hier alleen een uitvoegstrook aanwezig.

3.1 Uitvoegstrook Hornbach

Uitgangspunt bij de uitbreiding van Hornbach is dat de bestaande aansluiting(en) op de Einighauserweg komen te vervallen. Het parkeerterrein van Hornbach wordt ontsloten via de Egelantier aan de zuidzijde en via een aansluiting op het terrein van Gardenz aan de westzijde (langs Intratuin).

Hornbach heeft te kennen gegeven een aansluiting op de Einighauserweg te willen behouden. Wij hebben onderzocht of dit mogelijk is, wat de gevolgen hiervan zijn en hoe deze eventuele aansluiting vormgegeven zou kunnen worden.

In onderstaande afbeelding is ons voorstel schetsmatig weergegeven. Het betreft een inrit voor personenauto's die alleen te bereiken is vanaf de kruising Urmonderbaan – Einighauserweg. Het voorsorteervak voor huisnummer 40 is hierbij komen te vervallen. Bij dit ontwerp is verder rekening gehouden met een verkeersveilige kruising van het naastliggende fietspad en voldoende afstand tot de kruising Urmonderbaan – Einighauserweg (minimaal 125 m.).



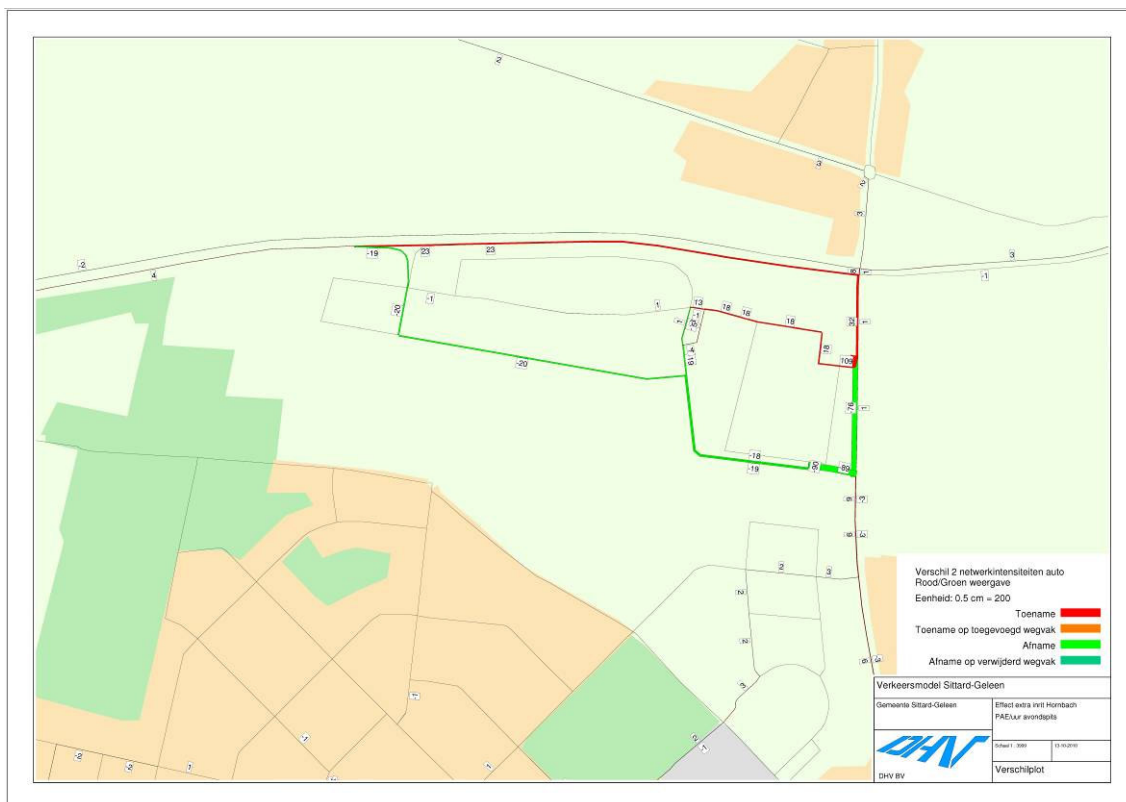
Afbeelding 6: Ontwerp uitvoegstrook Hornbach (groter formaat in bijlage)

Afhankelijk van o.a. de indeling van het parkeerterrein van Hornbach kan de locatie van de inrit verschuiven richting de rotonde Einighauserweg – Urmonderbaan. Verschuiven van de inrit richting het kruispunt Urmonderbaan – Einighauserweg is niet mogelijk, omdat dan de afstand tot de kruising te klein wordt en het gevaar ontstaat dat de (eventuele) wachtrij richting Hornbach de doorstroming op het kruispunt Urmonderbaan - Einighauserweg belemmert. De minimale lengte van de uitvoegstrook dient 40 meter te bedragen om voldoende afrem-/opstelruimte te hebben.

Uit de berekeningen met het verkeersmodel blijkt dat de kans op sluipverkeer over het parkeerterrein van Hornbach naar Gardenz klein is. De (gewenste) route via de rotonde blijkt nog steeds het meest aantrekkelijk. Bestemmingsverkeer voor Hornbach vanaf de kruising Urmonderbaan – Einighauserweg zal wel altijd de inrit aan de Einighauserweg gebruiken, waardoor de rotonde minder zwaar belast wordt. De belastingsgraad daalt hierdoor van 0,56 naar 0,55.

De aansluiting van het parkeerterrein van Hornbach op Gardenz is vormgegeven als een gelijkwaardige kruising. Om de (nieuwe) situatie te verduidelijken kan het kruispunt verhoogd worden uitgevoerd (als een plateau) en is het wenselijk om de uitrit(ten) van het parkeerterrein van Intratuin te voorzien van haaiantanden. Hierdoor ontstaat er minder vertraging op de doorgaande route en is de voorrangssituatie duidelijker.

In onderstaande verschilplot is het effect van uitvoegstrook Hornbach weergegeven (mvt/u avondspits).



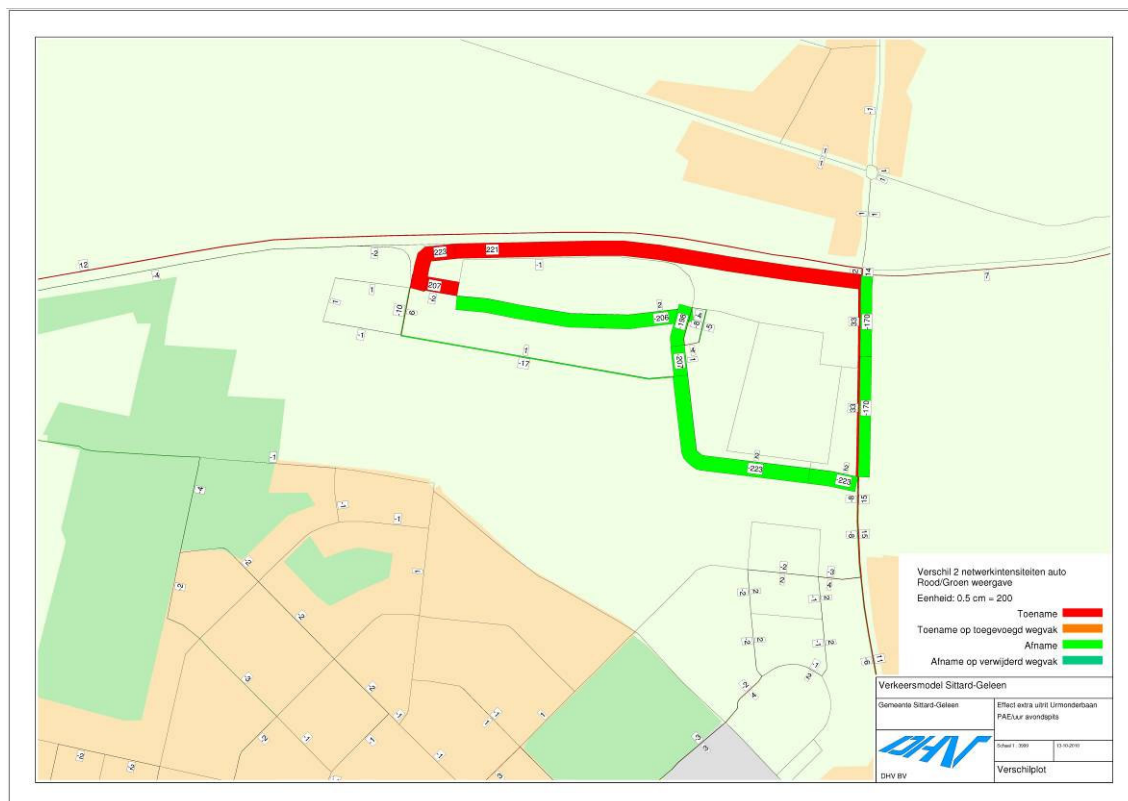
Afbeelding 7: Effect extra uitvoegstrook Hornbach (groter formaat in bijlage)

3.2 Invoegstrook Urmonderbaan

In de huidige situatie is er vanaf de Urmonderbaan alleen een uitvoegstrook aanwezig richting Gardenz. Het is niet mogelijk om vanaf Gardenz de Urmonderbaan op te rijden. De enige route om van het terrein af te rijden is via de (mini-)rotonde op het kruispunt Egelantier – Einighauserweg. Hierdoor wordt deze rotonde relatief zwaar belast, waardoor hier (incidenteel) wachtrijen kunnen ontstaan.

Een groot gedeelte van het verkeer rijdt vanaf Gardenz via de Urmonderbaan richting Sittard of richting Urmond / A2. Een volledige (nieuwe) aansluiting op de Urmonderbaan is echter ongewenst, omdat hiervoor een verkeersregelininstallatie (VRI) aangelegd zou moeten worden. Dit zorgt voor extra vertraging op de provinciale weg en dit past niet binnen het beleid van de Provincie. Bovendien is de aanleg van een volledig kruispunt met verkeersregelininstallatie erg kostbaar.

Als mogelijk alternatief is het aanleggen van een invoegstrook vanaf Gardenz naar de Urmonderweg onderzocht. Hierdoor blijft de vertraging op de Urmonderbaan beperkt en bovendien zijn de aanlegkosten veel lager. Voor verkeer richting Sittard is dit een aantrekkelijke route, omdat deze korter is en zo de drukke rotonde vermeden kan worden. Uit berekeningen met het verkeersmodel blijkt dat hierdoor wel het gevaar ontstaat dat weggebruikers ter plaatse van de kruising Urmonderbaan – Einighauserweg gaan keren en terug rijden richting A2. Dit is een ongewenste situatie en hiertegen zouden maatregelen genomen moeten worden, zoals bijvoorbeeld het instellen van een keerverbod.



Afbeelding 8: Effect invoegstrook Urmonderbaan (groter formaat in bijlage)

Op bovenstaande afbeelding is te zien dat, als gevolg van de nieuwe invoegstrook, de hoeveelheid verkeer die het terrein verlaat via de rotonde Egelantier – Einighauserweg afneemt. Hierdoor daalt de kruispuntbelasting van 0,56 naar 0,47³, waardoor het verkeer hier iets beter zal doorstromen.

Zowel vanuit de Provincie Limburg als de afdeling RO van de gemeente Sittard-Geleen wordt een nieuwe aansluiting op de Urmonderbaan als ongewenst ervaren. Een extra ongeregelde kruising op de Urmonderbaan staat haaks op het beleid van de Provincie Limburg voor wat betreft aansluitingen op gebiedsontsluitingswegen.

Met het oog op toekomstige ontwikkelingen, zoals optimalisatie van de doorstroming op de Urmonderbaan door dynamische snelheidsadvisering, zijn nieuwe ongeregelde aansluitingen ongewenst.

De kerende beweging op de kruising Urmonderbaan – Einighauserweg zal leiden tot onveilige verkeerssituaties. Deze onacceptabele verkeersbeweging is ook met een keurverbod nooit helemaal te voorkomen.

Gezien bovenstaande en rekening houdend met het feit dat de capaciteit op de rotonde voldoende is kan worden gesteld dat een extra invoegstrook op de Urmonderbaan geen geschikt alternatief is.

³ In de praktijk is de belastingsgraad van de rotonde hoger, omdat de rotonde ongunstiger is vormgegeven dan de richtlijnen voorschrijven. Desondanks is er nog altijd voldoende restcapaciteit.

4 PARKEREN

Om te bepalen of er in de autonome situatie voldoende parkeergelegenheid aanwezig is en om de parkeerbehoefte in de toekomstige situatie te bepalen is er gebruik gemaakt van CROW-publicatie 182: "parkeerkencijfers - basis voor parkeernormering". Het terrein van Gardenz is onder te verdelen in vier onderdelen:

- Hornbach (bouwmarkt / tuincentrum): 17.154 m²
- Intratuin (tuincentrum): 11.590 m²
- Overig Gardenz (bouwmarkt / tuincentrum): 19.601 m²
- Overig Gardenz (showroom): 13.457 m²

Voor deze categorieën wordt een parkeernorm voorgeschreven van minimaal 2,2 en maximaal 2,7 parkeerplaatsen per 100m² BVO (bouwmarkt / tuincentrum / kringloopwinkel) resp. minimaal 1,6 en maximaal 1,8 parkeerplaatsen per 100m² BVO (showroom (meubel /keuken enz.)). De gemeente Sittard-Geleen hanteert als uitgangspunt dat voldaan moet worden aan de gemiddelde parkeernorm (2,5 resp. 1,7 pp/ 100 m² bvo).

4.1 Huidige situatie / autonome situatie

In de huidige situatie zijn op het terrein van Gardenz ca. 825 parkeerplaatsen beschikbaar. Verder zijn er nog ca. 75 onverharde plaatsen die in de toekomst verhard zullen worden. Dit brengt het totaal op ca. 900 parkeerplaatsen in de autonome situatie. Daarnaast zal Hornbach na de verbouwing voorzien in haar eigen parkeerbehoefte van minimaal 429 pp.

Autonome Situatie						
Type voorziening	Norm	Oppervlakte	Gewenst	Aanwezig	Verschil	
Hornbach						
(bouwmarkt / tuincentrum)	2,5 / 100 m ² bvo	17.154 m ²	429 pp	429 pp ⁴		0
Intratuin (tuincentrum)	2,5 / 100 m ² bvo	11.590 m ²	290 pp	200 pp		- 90 pp
Overig Gardenz (bouwmarkt / tuincentrum)	2,5 / 100 m ² bvo	19.601 m ²	490 pp	490 pp		0
Overig Gardenz (showroom)	1,7 / 100 m ² bvo	13.457 m ²	229 pp	210 pp		- 19 pp
Totaal		61.802 m ²	1438 pp	1329 pp		- 109 pp

Tabel 3: Parkeerbalans autonome situatie

Uit bovenstaande tabel blijkt dat er in de autonome situatie op het gehele terrein van Gardenz een parkeertekort ontstaat van ca. 109 parkeerplaatsen. Hierbij is geen rekening gehouden met eventueel dubbel gebruik van parkeerplaatsen. De verwachting is echter dat dit dubbelgebruik beperkt zal zijn.

In de nabijheid van de geplande vestiging van Pey / Berden zal extra parkeergelegenheid gecreëerd worden. Op basis van het bruto vloeroppervlak van 5.000 m² en de te hanteren parkeernorm van maximaal 1,7 pp / 100 m² bvo zouden dit ca. 85 plaatsen moeten worden. Daarnaast zijn op het terrein zijn nog enkele mogelijkheden om extra parkeergelegenheid (ca. 110 plaatsen) te realiseren. Bijvoorbeeld tussen de gebouwen A en B (ca. 20 plaatsen), tussen de gebouwen C en D (ca. 20 plaatsen), ten zuiden van de gebouwen II en IV (ca. 50 plaatsen) en ten westen van de Gamma (ca. 20 plaatsen). Hiermee zou het gehele parkeerplaatsentekort in de autonome situatie ruimschoots opgelost kunnen worden.

⁴ Uitgangspunt is dat Hornbach na de verbouwing volledig voorziet in haar eigen parkeerbehoefte

4.2 Toekomstige situatie (na uitbreiding)

In de toekomstige situatie vindt er mogelijk een uitbreiding plaats van Pey / Berden met 10.000 m² en van A&C in boerderij Rosengarten met 2.000 m². Dit leidt tot een extra parkeerbehoefte bij Pey / Berden van 170 pp en een extra parkeerbehoefte nabij boerderij Rosengarten van 34 parkeerplaatsen. Het totale parkeerplaatsentekort dat hiermee ontstaat, is dus 204 parkeerplaatsen. Uitgangspunt hierbij is dat het tekort in de autonome situatie is opgelost, conform de voorgestelde oplossingen.

Toekomstige Situatie						
Type voorziening	Norm		Oppervlakte	Gewenst	Aanwezig	Verschil
Hornbach (bouwmarkt / tuincentrum)	2,5	/ 100 m ² bvo	17.154 m ²	429 pp	429 pp*	0*
Intratuin (tuincentrum)	2,5	/ 100 m ² bvo	11.590 m ²	290 pp	290 pp	0
Overig Gardenz (bouwmarkt / tuincentrum)	2,5	/ 100 m ² bvo	19.601 m ²	490 pp	490 pp	0
Overig Gardenz (showroom)	1,7	/ 100 m ² bvo	25.457 m ²	433 pp	229 pp	- 204 pp
Gardenz (totaal)			73.802 m ²	1658 pp	1454 pp	- 204 pp

Tabel 4: Parkeerbalans toekomstige situatie

Aangenomen wordt dat in de omgeving van Pey / Berden voldoende ruimte is om de benodigde 170 extra parkeerplaatsen aan te leggen. Naast boerderij Rosengarten is vervolgens voldoende ruimte aanwezig om de benodigde 34 parkeerplaatsen te realiseren. Hiermee is ook het parkeerplaatsentekort in de toekomstige situatie op te lossen.

5 CONCLUSIE EN AANBEVELINGEN

Op dit moment is het Gardenz terrein nog niet volledig ontwikkeld. In de huidige situatie is het verkeer goed af te wikkelen en is er voldoende parkeergelegenheid op het terrein aanwezig.

Als gevolg van de volledige ontwikkeling van Gardenz en de uitbreiding en opwaardering van Hornbach (autonome situatie) zal de verkeersbelasting en de parkeerbehoefte toenemen. Dit zal nog verder toenemen als de geplande uitbreidingen (Pey / Berden en boerderij Rosengarten) doorgang vinden.

5.1 Verkeersafwikkeling

Zowel in de autonome als in de toekomstige situatie zijn de verwachte verkeersintensiteiten goed af te wikkelen op het bestaande wegennet. Het wordt drukker op de wegen op het terrein van Gardenz, maar dit leidt niet tot problemen. Om de (nieuwe) situatie te verduidelijken zou het kruispunt waarop het parkeerterrein van Hornbach wordt aangesloten voorzien kunnen worden van een plateau. Als bovendien de uitritten van Intratuin voorzien worden van haaiantanden verduidelijkt dit de voorrangssituatie en verbetert dit de doorstroming.

De verkeersregelinstantie (VRI) op de kruising Einighauserweg – Urmonderbaan heeft een beperkte restcapaciteit, maar er zijn geen aanvullende maatregelen noodzakelijk om een goede doorstroming te waarborgen.

5.2 Ontsluiting

Een extra aansluiting van Hornbach op de Einighauserweg door middel van een uitvoegstrook is niet noodzakelijk, maar wel mogelijk (conform het voorgestelde schetsontwerp). Hierbij dient er wel voor gezorgd te worden dat de aansluiting op voldoende afstand van de VRI gesitueerd wordt en dat er een verkeersveilige kruising met het naastgelegen fietspad ontstaat. Deze extra inrit is alleen toegankelijk voor personenauto's. Vrachtverkeer zal te allen tijde van de ingang vanaf de Urmonderbaan gebruik moeten maken.

Het realiseren van een aansluiting op de Urmonderbaan is niet noodzakelijk. Het is wel mogelijk om hier een invoegstrook te realiseren. Een dergelijke aansluiting leidt tot een ontlasting van de rotonde Egelantier – Einighauserweg, maar deze heeft nog voldoende restcapaciteit. Nadelen zijn het ontstaan van omkerend verkeer ter plaatse van de kruising Urmonderbaan – Einighauserweg (verkeersonveilig) en de (lichte) verstoring verkeer op de Urmonderbaan. Verder wordt een extra ongeregelde aansluiting op de Urmonderbaan zowel door de gemeente Sittard-Geleen als door de Provincie Limburg als ongewenst gezien, omdat dit o.a. de mogelijkheden om een betere doorstroming te creëren d.m.v. dynamische maatregelen beperkt.

Om de doorstroming ter plaatse van de rotonde Egelantier – Einighauserweg te verbeteren kan overwogen worden om deze ruimer (volgens de geldende richtlijnen) vorm te geven of om te vormen tot een turbotronde.

5.3 Parkeren

In de autonome situatie leidt de volledige ontwikkeling van Gardenz en de verbouwing/opwaardering van Hornbach tot een tekort van ca. 109 parkeerplaatsen. Uitgangspunt hierbij is dat Hornbach volledig voorziet in zijn eigen parkeerbehoefte. Op het terrein van Gardenz is ruim voldoende ruimte beschikbaar om dit parkeerplaatsentekort te compenseren door de aanleg van 110 extra parkeerplaatsen op het huidige terrein en 85 extra parkeerplaatsen nabij de geplande uitbreiding van Pey / Berden (5.000 m²).

De ontwikkelingen in de toekomstige situatie (uitbreiding Pey / Berden tot 15.000 m² en Rosengarten tot 5050 m²) leiden tot een extra parkeervraag van nog 204 parkeerplaatsen. Hiervan dienen 170 parkeerplaatsen aangelegd te worden nabij Pey / Berden en 34 parkeerplaatsen nabij boerderij Rosengarten. Op deze locaties is voldoende ruimte beschikbaar voor deze hoeveelheid parkeerplaatsen.

6 COLOFON

Opdrachtgever	: Gemeente Sittard-Geleen
Project	: Verkeerskundige toets uitbreiding Gardenz
Dossier	: BA1978-100-100
Omvang rapport	: 17 pagina's
Auteur	: ing. Sander Hoen
Interne controle	: drs. N. J. Bosch
Projectleider	: ing. S. Hoen
Projectmanager	: drs. ing. A.W.H. Erhardt
Datum	: 13 december 2010
Naam/Paraaf	:



DHV B.V.

Ruimte en Mobiliteit

Horsterweg 18/A

6199 AC Maastricht Airport

Postbus 302

6199 ZN Maastricht Airport

T (043) 329 48 48

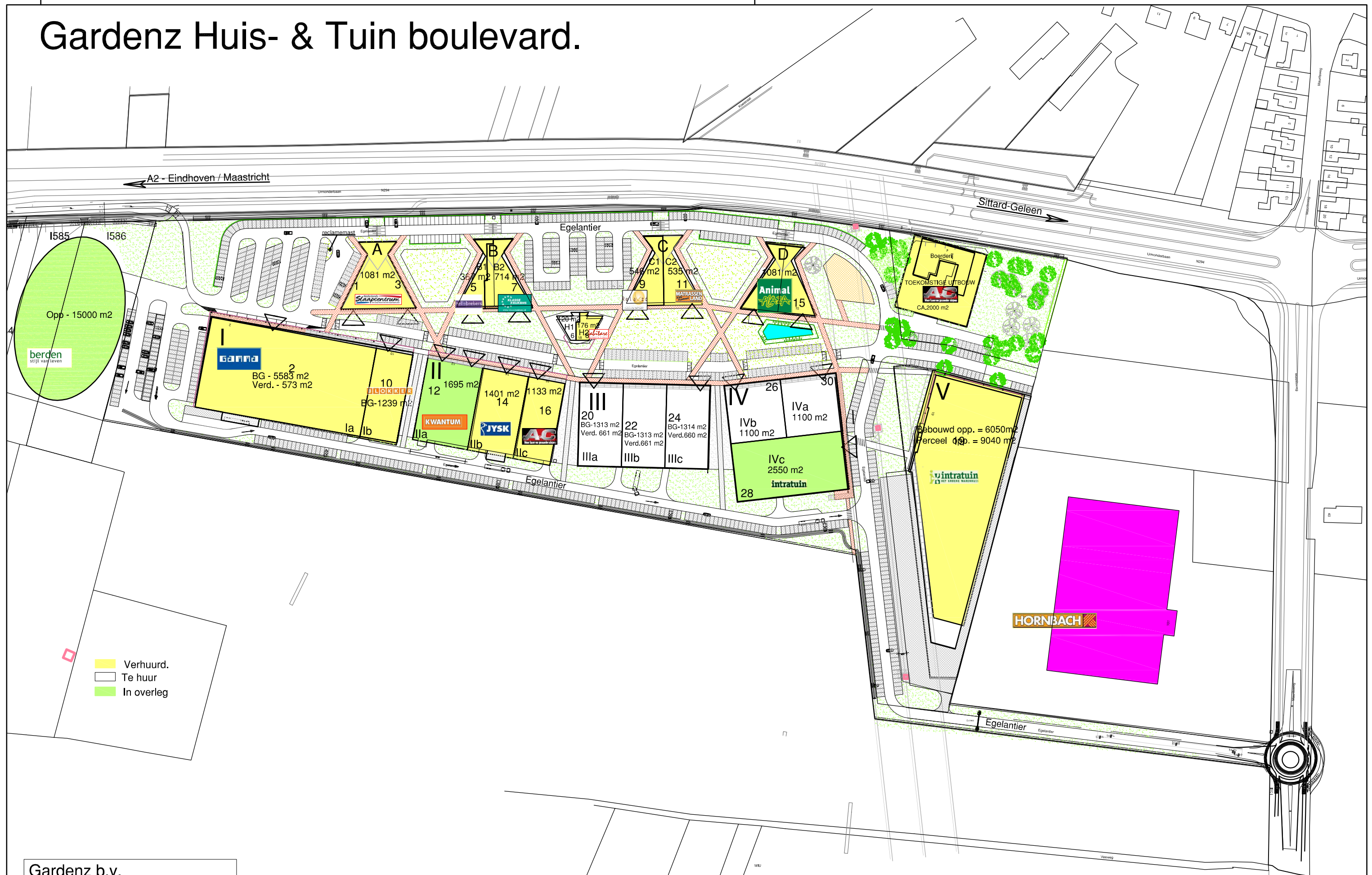
F (043) 329 48 99

E maastricht@dhv.nl

www.dhv.nl

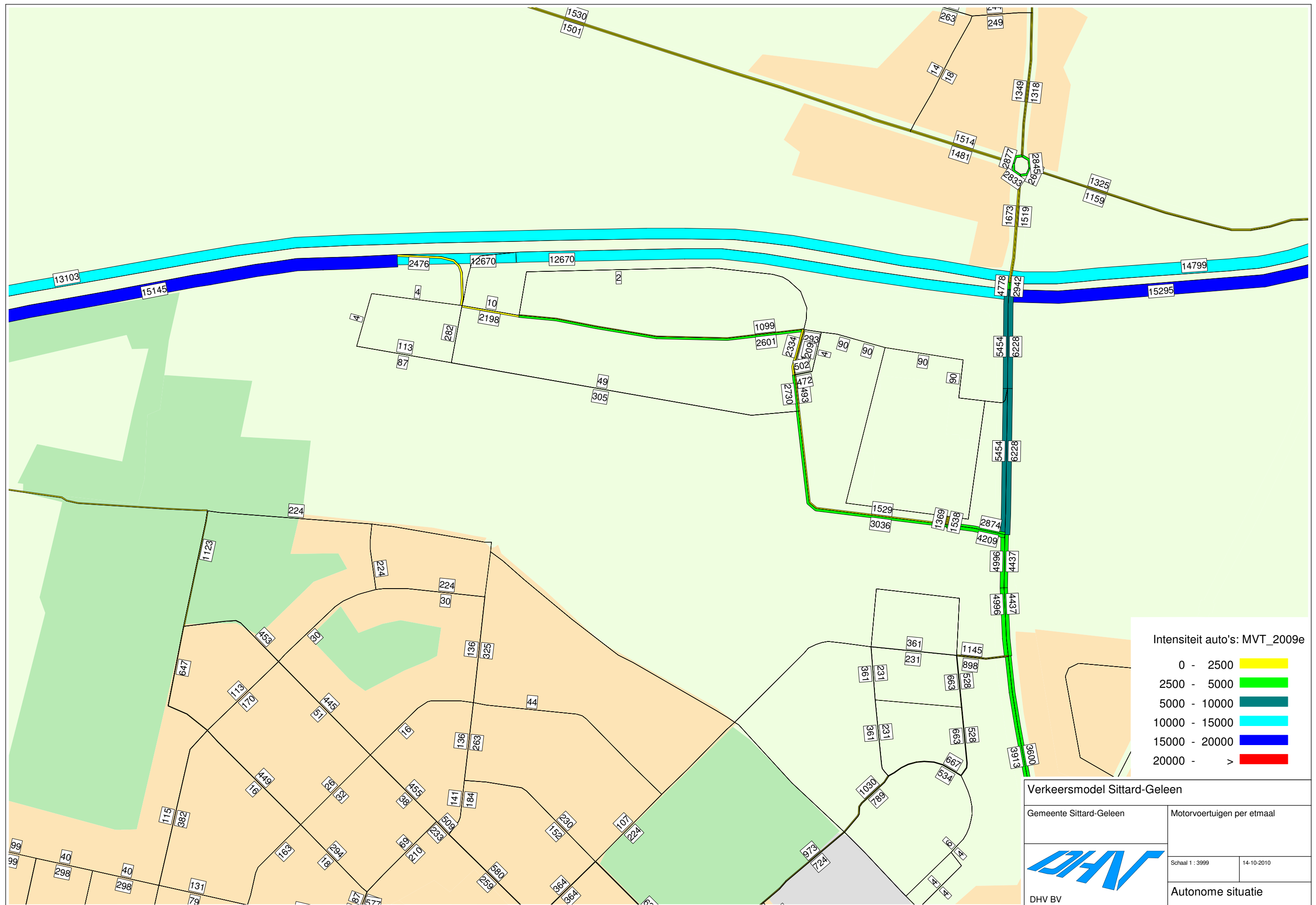
BIJLAGE 1: Overzichtstekening met oppervlaktes

Gardenz Huis- & Tuin boulevard.

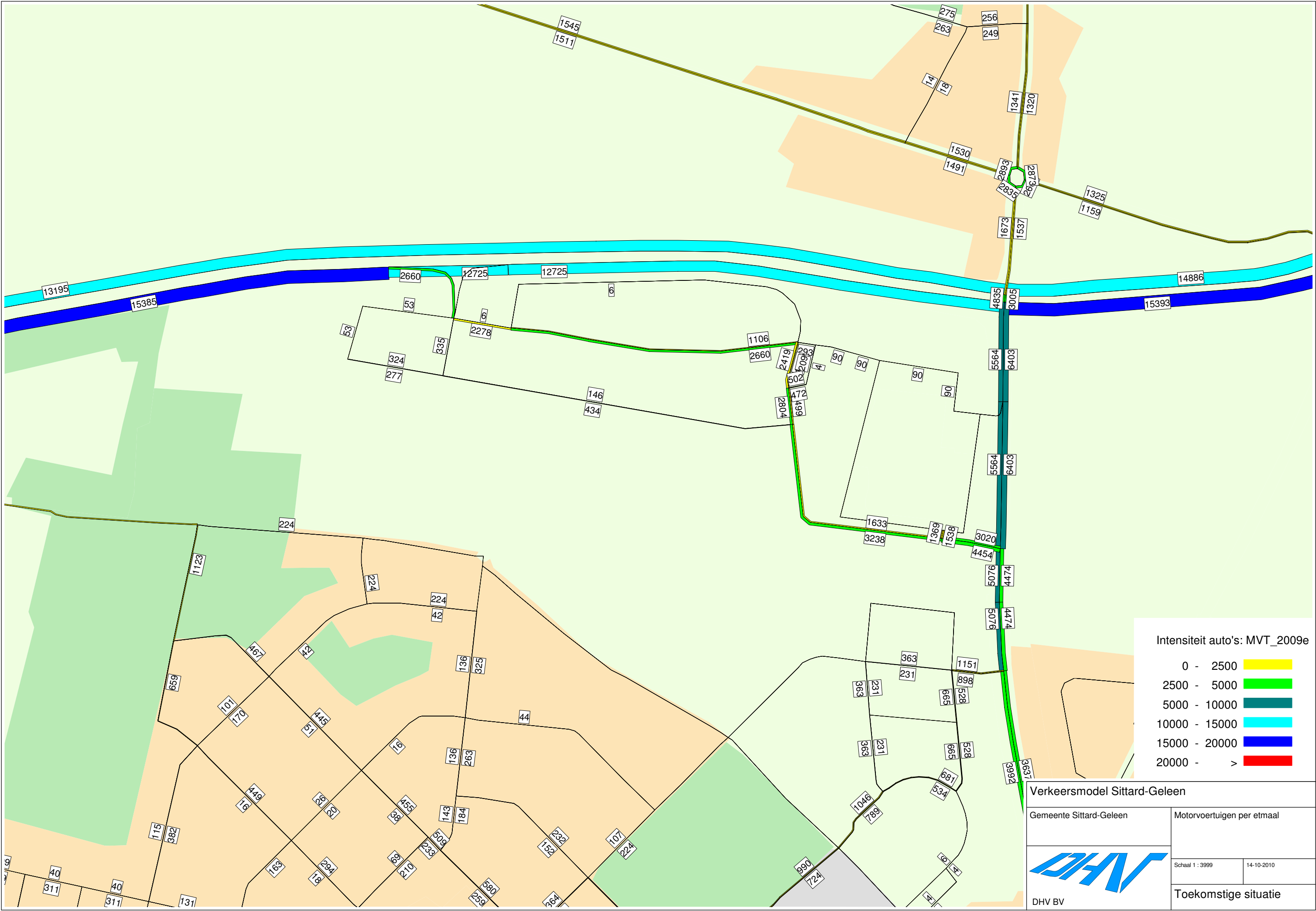


Gardenz b.v.
Postbus 4525, 6202 SB Maastricht
Tel. o 043 - 366 77 00 (3W.)
Tel. o 043 - 329 29 29 (Ruitjers bedrijfsmakelaars.)
Egelantier 6163 RB - Geleen.

BIJLAGE 2: Verkeersintensiteiten autonome situatie



BIJLAGE 3: Verkeersintensiteiten toekomstige situatie



Verkeersmodel Sittard-Geleen	
Gemeente Sittard-Geleen	Motorvoertuigen per etmaal
 DHV BV	Schaal 1 : 3999
	14-10-2010
Toekomstige situatie	

BIJLAGE 4: Ontwerp uitvoegstrook Hornbach



Horsterweg 18/A
6199 AC Maastricht Airport
Tel 043 - 329 48 48
Fax 043 - 329 48 99

Ontwerp inrit Hornbach, Geleen

Schetsontwerp
Zie bijbehorende memo (MO-LI20100077) voor toelichting

Formaat: A3 Schaal: 1:500 Blad

Opdrachtgever:
Gijs Heutink Advocaten

DHV BV is onderdeel van de DHV Groep, een advies- en ingenieursbureau dat wereldwijd actief is en kantoren heeft in Europa, Afrika, Azië en Noord-Amerika. Het hoofdkantoor is gevestigd in Nederland.
Het kwaliteitssysteem van DHV BV is gecertificeerd volgens ISO 9001

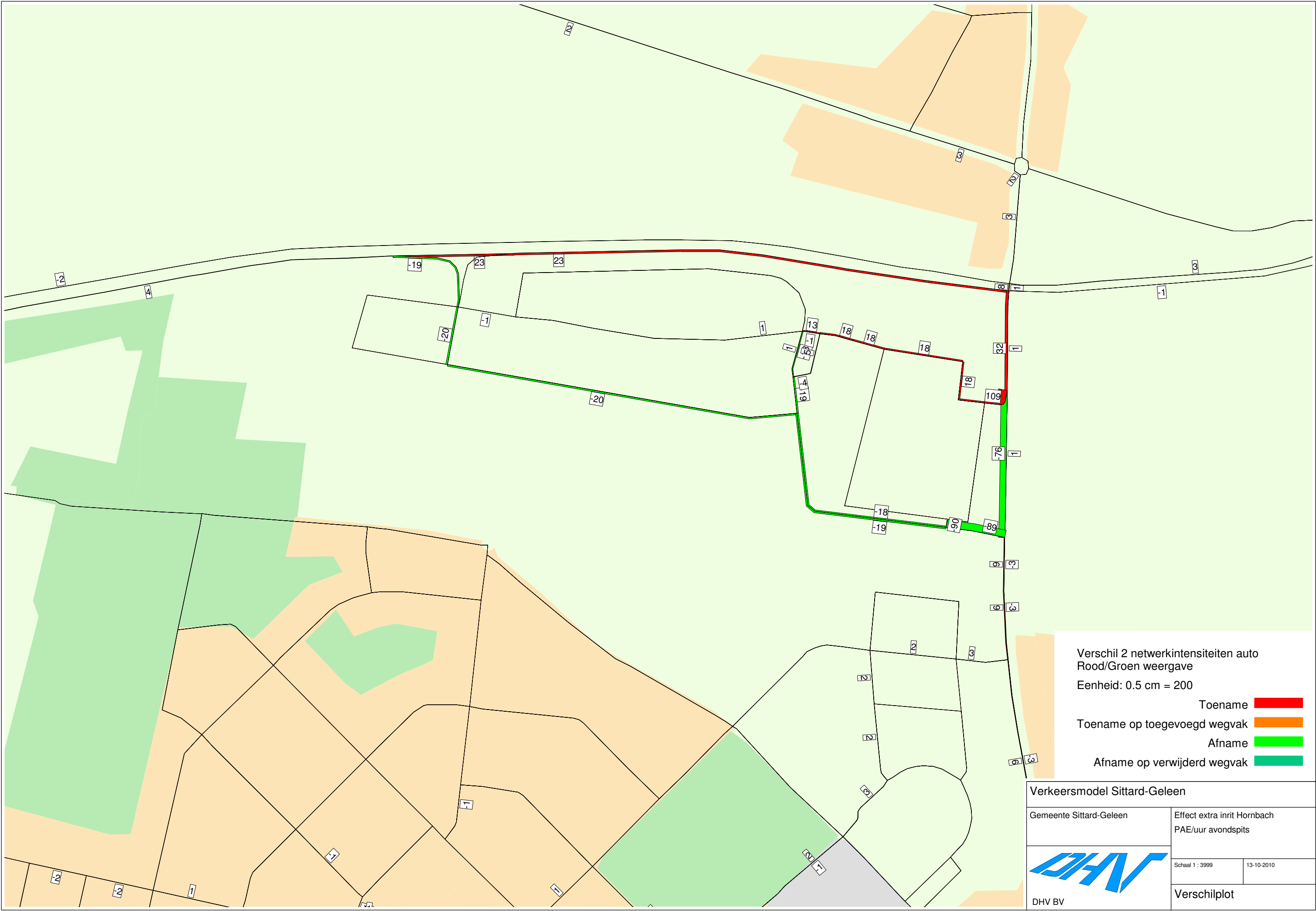
G			
F			
E			
D			
C			
B			
A	basistekening	SHo	20-08-2010
versie	omschrijving wijziging	getekend	datum
gecontroleerd: LdB			
vrijgegeven: 20-08-2010			

Behoort bij:

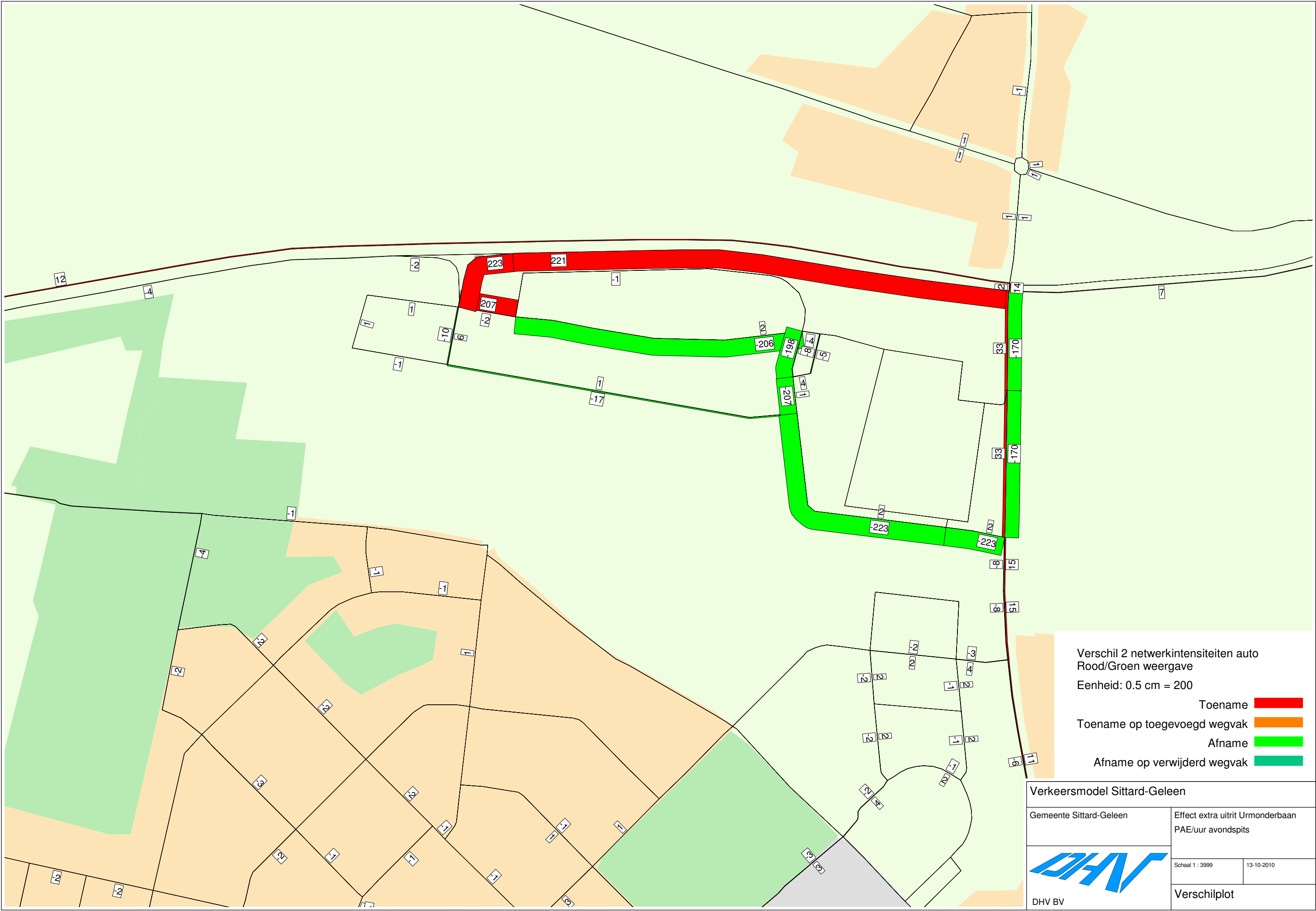
Status: **Definitief** A

Tekeningnr.: **C7123-01/S01**

BIJLAGE 5: Effect extra uitvoegstrook Hornbach



BIJLAGE 6: Effect invoegstrook Urmonderbaan



Verschil 2 netwerkintensiteiten auto
Rood/Groen weergave
Eenheid: 0.5 cm = 200

- Toename
- Toename op toegevoegd wegvak
- Afname
- Afname op verwijderd wegvak

Verkeersmodel Sittard-Geleen		
Gemeente Sittard-Geleen		Effect extra uitrit Urmonderbaan PAE/uur avondspits
 DHV BV	Schaal 1 : 3999	13-10-2010
	Verschilplot	