

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Telefoon 0570 666 222
Fax 0570 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

Den Haag
Hofwijckstraat 55
2515 RN Den Haag
Telefoon 070 305 30 53

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden
Telefoon 058 253 44 46

Eindhoven
Science Park Eindhoven 5008C
5692 EA Son
Telefoon 040 267 95 00

goudappel@goudappel.nl
www.goudappel.nl



Goudappel Coffeng
verkeer en vervoer · ruimtelijke economie

Gemeente Eijsden

Centrumplan Eindrapport

Datum 11 november 2005
Kenmerk EDN004/Knn/0083
Eerste versie 16 september 2005

Goudappel Coffeng BV
KvK 20201479
020 4254111
ISO 9001:2000

Goudappel Coffeng BV heeft als
leveringsvoorwaarden de RVO te zijner
met de opdrachtgever overeengekomen



Documentatiepagina

Opdrachtgever(s) Gemeente Eijsden

Titel rapport Centrumplan
Eindrapport

Kenmerk EDN004/Knn/0083

Datum publicatie 11 november 2005

Projectteam opdrachtgever(s) J. Mertens, J. Broers

Projectteam Goudappel Coffeng J. Weppner, N.P.G. Korsten

Projectomschrijving Beoordeling verkeersstructuur Eijsden centrum.

Trefwoorden Eijsden centrumplan



	Inhoud	Pagina
1	Inleiding	1
2	Ruimtelijke ontwikkelingen en de wegenstructuur	2
2.1	Categorisering	2
2.2	Het gebruik van het wegennet	3
2.3	Ruimtelijke ontwikkelingen	4
2.4	Raming van de verkeersbelasting	7
3	Parkeertoets	10
3.1	Kwantitatieve toets	10
3.1.1	Centrum	10
3.1.2	Veldje	13
3.2	Kwalitatieve toets	15
4	Gewenste ontsluiting centrum	17
4.1	Structuur	17
4.2	Aandachtspunten bij de uitwerking	17
	Bijlage	
1	Resultaten visuele tellingen	



1 Inleiding

Deze rapportage geeft de resultaten van het verkeersonderzoek voor het centrum van Eijssden weer.

Bij de analyse van de veranderingen in de verkeersstromen van en naar het centrum van Eijssden is gebruik gemaakt van de volgende bronnen en datamateriaal:

- etmaalintensiteiten van 2001 op de ontsluitingswegen;
- visuele waarneming van 2005 op het kruispunt Emmastraat - Breusterstraat;
- het aantal te bouwen woningen in Poelveld;
- bruto vloeroppervlak winkels en commerciële ruimten nieuwe situatie;
- aantal te bouwen woningen in het centrum;
- parkeeronderzoek 2000 en 2004 van de U-kern;
- stedenbouwkundig ontwerp van het Veldje en de Breusterstraat (situatie september 2005);
- parkeerbalans centrum;
- parkeerbalans het Veldje;
- verkeersonderzoek Poelveld.

In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op de wegenstructuur in relatie tot het centrumplan en wordt het verwachte gebruik van het wegennet beschreven. Op structuurniveau wordt daarbij rekening gehouden met de nieuwe ontwikkelingen. In hoofdstuk 3 wordt de parkeersituatie voor het centrum en het Veldje beschouwd. Het gaat daarbij om een toets van de parkeerbalans aan de parkeernormen behorende bij artikel 2.5.30 van de Bouwverordening. Dit betreft zowel een kwantitatieve analyse als een kwalitatieve analyse. Bij dit laatste gaat het vooral om de locatie, de vormgeving van de parkeerterreinen en de potentiële overlast voor de omgeving. In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de gewenste verkeersstructuur voor (het centrum van) Eijssden. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de relatie van het centrum met de uitbreiding in Poelveld, worden de mogelijke problemen geschetst en oplossingen c.q. oplossingsrichtingen aangedragen.

Het rapport is gebaseerd op de stedenbouwkundige ontwerpen voor de omgeving Brusterstraat en het Veldje zoals deze begin september 2005 bekend waren. Tijdens de looptijd van de onderhavige studie zijn zowel voor het Veldje als voor de omgeving Breusterstraat reacties opgenomen in gewijzigde stedenbouwkundige ontwerpen. Voor zover mogelijk is hier in dit rapport op ingespeeld.



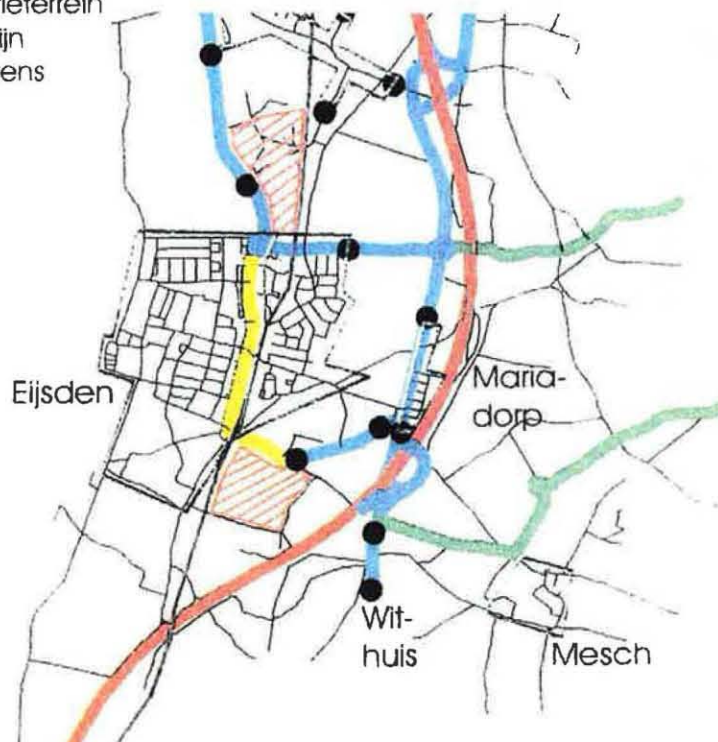
2 Ruimtelijke ontwikkelingen en de wegenstructuur

2.1 Categorijsering

De brede toepassing van Duurzaam Veilig in Nederland heeft binnen en buiten de bebouwde kom geleid tot een tweedeling in het wegennet: wegen met verkeersfunctie (stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen) en wegen met een verblijfsfunctie (erftoegangswegen). Op de stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen is een goede en veilige doorstroming het uitgangspunt. In de verblijfsgebieden is de doorstroming minder belangrijk en ligt de prioriteit bij de aanliggende functies (met name wonen). De verkeersstructuur van de gemeente Eijsden is beschreven in een Streefbeeld Wegencategorijsering uit 1999. In figuur 2.1 is de *beoogde* wegencategorijsering van de kern Eijsden opgenomen. Deze is nog niet helemaal geëffectueerd.

Legenda

- Stroomweg (120 of 100 km/uur)
- Gebiedsontsluitingsweg (buiten kom 80 km/uur; binnen kom 50 km/uur)
- Erftoegangsweg; Kernverbinding (buiten kom; 60 km/uur)
- Erftoegangsweg plus (binnen kom; 30 km/uur)
- Overige erftoegangswegen; Verblijfsgebied (buiten kom; 60 km/uur)
- 30 km zone; Verblijfsgebied (binnen kom; 30 km/uur)
- Industrieterrein
- Spoorlijn
- komgrens



Figuur 2.1: Streefbeeld wegencategorijsering



De Rijksweg N592 (gedeeltelijk), de Groenstraat, de Emmastraat (gedeeltelijk) en de Pisartlaan zijn de belangrijkste invalswegen van Eijdsen en aangemerkt als gebieds-ontsluitingsweg. Buiten de bebouwde kom geldt hier een snelheidsregime van 80 km/h; binnen de bebouwde kom is de maximumsnelheid 50 km/h. Het zuidelijk deel van de Emmastraat, de Prins Hendrikstraat en de Ir. Rocourstraat zijn erftoegangswegen (30 km/h volgens het streefbeeld). Deze wegen onderscheiden zich van de andere erftoegangswegen omdat ze iets meer verkeer verzamelen. Op dit moment geldt op deze wegen nog een maximumsnelheid van 50 km/h. De andere wegen hebben, in het streefbeeld, in principe alleen een functie voor het ontsluiten van aanliggende woningen.

Centrum

De externe ontsluiting van het huidige winkelcentrum vindt momenteel plaats via de Emmastraat. Vanaf de rotonde met de Groenstraat wordt dit ook middels bewegwijzering benadrukt. Ook de Boomkensstraat, de Kennedylaan en de Breusterstraat vervullen momenteel een functie in de ontsluiting van het centrum.

Het fietsverkeer maakt ook voor een belangrijk deel gebruik van de bovengenoemde wegen aangevuld met onder meer de route Achter de Lang Haag - Sint Martinusstraat/Emmastraat.

2.2 Het gebruik van het wegennet

Intensiteiten 2001

De gemeente Eijdsen heeft een groot aantal tellingen voorhanden. Deze tellingen dateren uit 2001 maar geven een goed beeld van de verkeerssituatie in Eijdsen.

Figuur 2.2 geeft de relevante gegevens van de (hoofd)wegen en de wegen rondom het plangebied weer.

Op de meeste wegen binnen de bebouwde kom is de etmaalintensiteit lager dan 2.500 motorvoertuigen. De Groenstraat (2.800 motorvoertuigen/etmaal (mvt/etm)), Breusterstraat (3.700 mvt/etm) en de Ir. Rocourstraat (3.500 mvt/etm) zijn iets drukker. De Emmastraat is met 4.250 à 7.120 mvt/etm (respectievelijk zuid en noord) de drukste route binnen Eijdsen. In de omgeving van het Veldje is de intensiteit van het gemotoriseerd verkeer laag (< 1.270 mvt/etm).

Intensiteiten 2005

Ten behoeve van de verkeersstudie Poelveld is in februari 2005 op enkele locaties een visuele waarneming uitgevoerd. Tijdens de ochtendspits zijn op vijf locaties alle verkeersbewegingen van zowel (brom)fietsers als gemotoriseerd verkeer geregistreerd, waaronder de locatie Boomkensstraat - Breusterstraat - Emmastraat. Bij de spoorwegovergang ter hoogte van de Ir. Rocourstraat is het kruisende verkeer geteld.

In bijlage 1 zijn de onderzoeksresultaten van de Boomkensstraat en de Ir. Rocourstraat weergegeven.



In dezelfde maand is bij de bestaande basisscholen tussen 08.10 u en 08.40 uur een telling verricht.

Uit het onderzoek is gebleken dat de waargenomen intensiteiten op de meeste locaties nauwelijks afwijken van de waarden uit 2001. In de tussenliggende jaren zijn er geen grote ruimtelijke veranderingen geweest die een (sterke) toename van het verkeer veroorzaken. *De intensiteiten uit 2001 zullen dan ook als richtwaarde worden gehanteerd.* Een uitzondering hierop vormt de Boomkensstraat waar de intensiteit in geringe mate is toegenomen. Het aantal schoolgaande kinderen uit Poelveld-west is de afgelopen jaren toegenomen. De routes naar de basisschool zijn daardoor iets drukker geworden.

2.3 Ruimtelijke ontwikkelingen

In Eijssden vinden de komende jaren tal van ontwikkelingen plaats die van invloed zijn op de verkeerssituatie.

Poelveld

Aan de oostzijde van de kern Eijssden, grenzend aan het bestaande Poelveld-west, worden circa 650 woningen en een brede school gerealiseerd. In februari 2005 is onderzoek verricht naar de consequenties van deze grote ruimtelijke ontwikkeling (Verkeersonderzoek Poelveld, Goudappel Coffeng BV, kenmerk EDN003/Knn/0066). In dit onderzoek is tevens de relatie van het nieuwe plangebied met het centrum onderzocht. Geadviseerd is om geen directe koppeling te maken voor het autoverkeer tussen het noordelijk deel van Poelveld en het zuidelijk deel (elk circa 300 woningen) om onder andere te voorkomen dat de Boomkensstraat (en daarmee de invalroute Breusterstraat) te zwaar wordt belast. Het is meer gewenst dat verkeer vanuit Poelveld-noord via de Kennedylaan en Emmastraat het centrum benadert.

Centrum

Op de locatie Breusterstraat, onder meer de huidige scholenlocatie, is een nieuw winkelcentrum geprojecteerd. De twee scholen worden verplaatst naar Poelveld. In de centrumontwikkeling wordt voorzien in 5.200 m² nieuwe winkelruimte (1.000 m² herontwikkeling en 4.200 m² uitbreiding, merendeels verplaatsing van winkels van andere locaties in Eijssden), 500 m² commerciële ruimten (kantoren, banken, kapper, reisbureau, e.d.), ruim 200 parkeerplaatsen, bijna 100 zorgwoningen en 45 wooneenheden (De Bron) (met een parkeergarage voor de bewoners).

Figuur 2.3 geeft de ruimtelijke visie weer (bron: AGS Architecten en Partners). De Breusterstraat behoudt zijn huidige functie. Aan de Breusterstraat zijn haakspaarplaatsen gesitueerd. Ten noorden van de Breusterstraat zijn twee bouwblokken geprojecteerd, elk met een supermarkt, enkele kleinere winkels en woningen op de verdieping. De parkeerplaatsen zijn verdeeld over een aantal locaties. Aan de Kennedylaan is een locatie met circa 40 plaatsen geprojecteerd en aan de oostzijde van het plan een parkeerterrein met circa 85 plaatsen. Zoals al gemeld zijn er haakspaarplaatsen aan



de Breusterstraat, maar ook aan de Kennedylaan. Verder is er aan de zuidzijde een klein parkeerterrein geprojecteerd dat vanuit de Cramignonstraat te bereiken is. Door het plangebied loopt in noord-zuidrichting een fietsroute die aansluit op Achter Lang Haag (noordzijde) en Kappelherenstraat (zuidzijde).

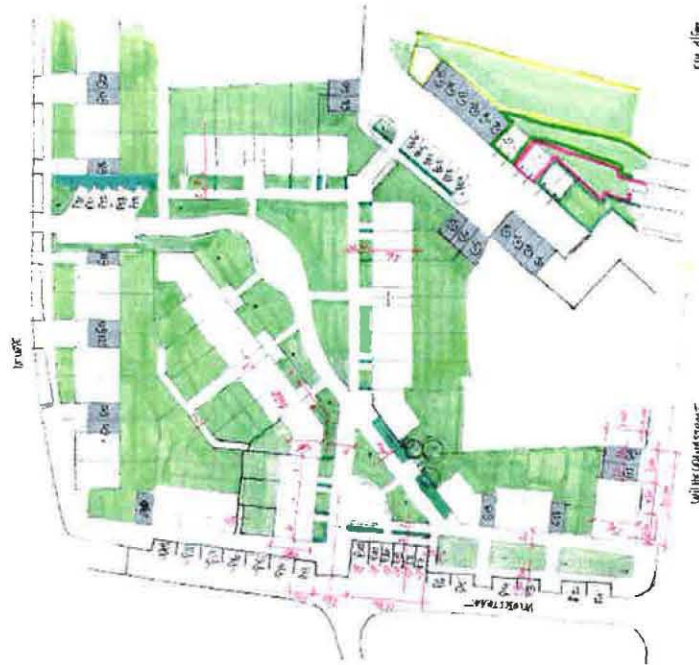
Enkele (verkeerskundige) reacties op het plan:

- Er is een redelijke verdeling van de parkeerplaatsen over het plangebied. Alleen het parkeerterrein dat via de Cramignonstraat wordt ontsloten is enigszins weggestopt en ligt uit de routes voor het winkelend publiek. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de benodigde aantallen parkeerplaatsen.
- Er is een doorgaande relatie tussen Kennedylaan en Emmastraat via de Breusterstraat. In paragraaf 2.4 wordt ingegaan op de verkeersbelasting van deze straat.
- De toegangen tot de supermarkt liggen in de afgebeelde variant (figuur 2.3) in het voetgangersgebied. Dit betekent dat men met een winkelwagen door het voetgangersgebied naar de parkeerterreinen moet lopen. Dit levert geen aantrekkelijk winkelklimaat op. Over de ligging van de toegangen tot de supermarkt is momenteel nog geen besluit genomen. Er zijn nog andere varianten mogelijk.
- De oostelijke supermarkt wordt bevoorraad via het parkeerterrein (eigen laad/losplaats). Het vrachtverkeer verlaat via de Breusterstraat het plangebied. Omdat in deze hoek ook de ontsluiting van de parkeerkelder (voor de bewoners) is gesitueerd en de fietsroute aansluit ontstaat een verkeerskundig ongewenste situatie.
- De westelijke supermarkt wordt vanuit de Kennedylaan bevoorraad. Vrachtverkeer moet komend van de noordzijde de straat kruisen, laden en lossen (haven) en verlaat vervolgens Eijdsen via een aantal woonstraten. Het verdient aanbeveling vrachtverkeer in woongebieden (30 km/h-gebieden) zo veel mogelijk te beperken.
- Aan de noordzijde van het plangebied is de kerk gesitueerd. De ruimere parkeergelegenheid in de omgeving kan ten gunste van de kerk worden aangewend, mits voldoende parkeerruimte aanwezig (zie hoofdstuk 3).

Het Veldje

Rondom het Veldje en de Veldjesstraat wordt een aantal woningen gesloopt. Ook de noodvoorziening voor de basisschool wordt opgeheven. In de plaats daarvan worden circa 125 nieuwe woningen gerealiseerd, zowel grondgebonden woningen (koop en huur), als ook appartementen (koop en huur; zie figuren 2.4 en 2.5).

Door de verplaatsing van de basisschool krijgt de omgeving haar oorspronkelijke verblijfsfunctie (wonen) terug. De dagelijkse pieken in de verkeersbelasting (zowel auto als fiets) verminderen: er ontstaat een regulier verplaatsingspatroon passend bij een woongebied.



Figuur 2.5 Variant inrichting het Veldje-zuid

Enkele (verkeerskundige) reacties op het plan:

- Om de overlast voor omwonenden te beperken is de parkeerontsluitingsweg ten noorden van het appartementencomplex 'A2' maar in één richting berijdbaar. Deze maatregel is niet toegepast vanwege de verkeersbelasting maar vanwege de beperking van inschijnend licht bij bestaande woningen aan het Veldje. Voor de Cramignonstraat levert deze maatregel geen problemen op. Deze maatregel draagt bij aan het verder versterken van de fietsfunctie van de Kapittelherenstraat. Het verlagen van de auto-intensiteit is dan zeer passend.
- De druk op parkeervoorzieningen in de openbare ruimte zal groter zijn wanneer de loopafstand tussen ondergrondse parkeervoorziening en woning te groot wordt. Dit kan met name rond het 'A1'-complex aan het Veldje (zuid) een rol spelen.
- In het zuidelijk plandeel is een verkeersluwe woonstraat geprojecteerd tussen de Veldjesstraat en het Veldje. Het is niet gewenst dat aan deze straat wordt geparkeerd (uitgezonderd het laden/lossen van goederen). Bij de inrichting dient veel aandacht aan het profiel (smal) en materialisering (geen suggestie van parkeerstroken) te worden besteed om parkeren in deze staat te voorkomen.
- Het parkeerterrein met garageboxen en parkeerplaatsen is kwetsbaar voor vandalisme en dergelijke. Toewijzing van alle parkeerplaatsen en garageboxen en afsluiting van het terrein voor onbevoegden verdienen aanbeveling.



- Afhankelijk van de wijze van bevoorrading en de bevoorradingsroutes in de Breusterstraat en omgeving zal bevoorradend vrachtverkeer via het plangebied het Veldje rijden. In de uitwerking dient hiermee rekening gehouden te worden.

2.4 Raming van de verkeersbelasting

Omdat de gemeente Eijssden niet beschikt over een verkeersmodel is de raming van de verkeersbelasting gebaseerd op een inschatting van de veranderingen van de afzonderlijke ontwikkelingen.

In figuur 2.2. zijn de verkeersintensiteiten uit 2001 weergegeven. De huidige intensiteiten rondom het centrum variëren van circa 2.000 mvt/etm voor de Kennedylaan en circa 3.700 mvt/etm voor de Breusterstraat tot circa 4.300 mvt/etm voor de Emmastraat (zuidelijk deel). De wegen in de omgeving van het Veldje zijn laagbelast (< 1.300 mvt/etm).

Het Veldje

De verkeerskundige veranderingen ten gevolge van de herstructurering van het Veldje zijn beperkt.

Het aantal woningen dat wordt gesloopt is nagenoeg gelijk aan het aantal nieuw te bouwen woningen. Door het verdwijnen van de noodvoorziening van de basisschool (circa 140 leerlingen), die dagelijks tijdens het in- en uitgaan van de school circa 40 à 50 auto's trok, wordt het verkeersbeeld rustiger. De intensiteit op de omliggende straten (Veldje/Cramignonstraat) is laag (circa 1.250 mvt/etm) en zal niet ingrijpend veranderen. De intensiteit op de omliggende straten is passend bij een 30 km/h-zone.

Poelveld

Zoals in de verkeersstudie Poelveld is aangegeven, zal de verkeersdruk op het centrum toenemen als gevolg van de realisatie van circa 650 woningen. Om te voorkomen dat de Breusterstaat hierdoor overmatig wordt belast is het noodzakelijk het noordelijk deel van Poelveld via de Groenstraat te ontsluiten.

Richting het centrum zijn in die situatie drie routes mogelijk:

- Groenstraat - Emmastraat;
- Groenstraat - Emmastraat - Martin Luther Kingstraat - Kennedylaan;
- Groenstraat - Johan-Sebastiaan Bachstraat - Kennedylaan.

Uitgaande van circa 84 winkelverplaatsingen per 100 personen op vrijdag (bron: CROW, 'ASVV 2004'), waarvan circa 1/3 per auto, worden er vanuit de uitbreiding van Poelveld circa 475 autoverplaatsingen gemaakt richting het winkelcentrum. Vanwege de stedenbouwkundige opzet van Poelveld zijn er circa 237 verplaatsingen vanuit het noorden (Emmastraat en Kennedylaan) en circa 237 vanuit de Boompkensstraat.

De maximale extra verkeersbelasting vanwege Poelveld: 475 mvt/etm vanuit noord, en 475 mvt/etm vanuit oost.



Centrum

Ook de ontwikkelingen rondom de Breusterstraat leiden tot een verandering in de verkeerssituatie. De twee scholen in het gebied worden verplaatst. De dagelijkse chaos die momenteel optreedt rondom deze scholen verdwijnt daarmee. Uit de telling in het voorjaar van 2005 is gebleken dat er momenteel circa 100 voertuigen een directe relatie hebben met de school, dat wil zeggen circa 200 verplaatsingen in de ochtend- en 200 verplaatsingen in de middagspits. Tussen de middag ligt dit aantal meestal iets lager. De afname van de auto-intensiteit in de huidige omgeving van de school aan de Breusterstraat bedraagt per etmaal circa 600 motorvoertuigen.

De uitbreiding van het aantal winkels leidt in de regel tot een toename van het aantal verplaatsingen. Met name de realisatie van een supermarkt heeft meestal extra autoverplaatsingen tot gevolg.

In Eijsden is echter overwegend sprake van een herschikking van de winkels. Momenteel zijn deze over een groot aantal locaties verspreid. Door het samenbrengen in het centrum neemt het totaal aantal winkelverplaatsingen per auto af maar ter plaatse van de nieuwe locatie zal een lichte verhoging van de verkeersdruk ontstaan. Ter verduidelijking. Momenteel wordt de slager per auto bezocht, vervolgens de auto genomen om naar de bakker te gaan en vervolgens weer per auto naar de supermarkt. In de toekomst kan volstaan worden met een rit naar het centrum, waar alle boodschappen gedaan kunnen worden.

De belangrijkste verandering wordt echter veroorzaakt door de realisatie van Poelveld.

De toename op etmaalbasis blijft door het verdwijnen van de scholen in het centrumgebied beperkt tot circa 350 mvt/etm. Voor de Kennedylaan en de Emmastraat is een dergelijke toename acceptabel. De intensiteit van de Breusterstraat benadert dan de 4.000 mvt/etm. Gestreefd moet worden om de doorgaande relatie die momenteel nog op dit wegvak aanwezig is, af te buigen richting Kennedylaan zodat ook de Breusterstaat nadrukkelijker bij het centrum kan worden betrokken.

Een andere manier om de verkeersproductie van het centrumgebied te berekenen is het relateren aan de omvang van het centrumgebied. Hierboven is uitgegaan van een relatieve benadering (wat gaat er weg, wat komt er terug); bij een absolute berekening wordt de verkeersproductie gerelateerd aan het aantal m² bruto vloeroppervlak (bvo) van het centrumgebied. Per 100 m² bvo worden gemiddeld 20 verplaatsingen (per auto) per dag gemaakt voor winkels in de categorie 'food' (supermarkt, bakker en dergelijke)¹. Voor detailhandel in de categorie 'non-food' bedraagt dit circa 14 verplaatsingen per 100 m² bvo. Voor Eijsden met een omvang van het centrum in de Breusterstraat van circa 5.200 m² bvo² en de geplande branchering bedraagt de verkeersproductie circa 950 mvt/etm.

¹ Op basis van analyses van Goudappel Coffeng op het Onderzoek Verplaatsingsgedrag (OVG, CBS).

² 5.200 m² bvo, waarvan 2.650 m² ten behoeve van supermarkten, de overige m² 50% food en 50% non-food.



Conclusie

Voor het Veldje zal de verkeersintensiteit op de omliggende wegen niet ingrijpend veranderen. De omgeving krijgt nog meer dan momenteel met de noodschool een woonfunctie.

Als gevolg van de ontwikkelingen rondom de Breusterstraat treden enkele veranderingen op:

- De scholen met de daarbij behorende verkeerspieken worden verplaatst naar een geschiktere locatie. Dit leidt tot een vermindering van de verkeersdrukke.
- Er vindt een herschikking van winkels plaats van diverse locaties in Eijdsen naar de Breusterstraat. Dit leidt tot een vermindering van het totaal aantal autoritten met een bestemming winkelen in Eijdsen (meer winkelritten worden gecombineerd) maar tot een concentratie van deze ritten in de Breusterstraat en omgeving.
- De bouw van Poelveld zal leiden tot meer verkeersbewegingen richting het centrum. Dit leidt tot een verhoging van de verkeersdrukke (maar mag niet gesommeerd worden met het voorgaande).

Op basis van de berekeningen kan geconcludeerd worden dat op de toeleidende wegen een beperkte toename van de intensiteit zal plaatsvinden die door de toeleidende wegen kan worden verwerkt.



3 Parkeertoets

Om in de toekomst geen parkeerproblemen te krijgen is het noodzakelijk om tijdig te berekenen hoeveel parkeerplaatsen benodigd zijn, zowel bij het nieuwe winkelcentrum als rondom het Veldje. Zeker nu de functies van het gebied (met name aan de Breusterstraat) veranderen, is het belangrijk dat alle doelgroepen een parkeerplaats hebben. De toets bestaat uit twee delen. In de eerste plaats is het plan kwantitatief getoetst. In deze toets is het toekomstig aanbod, zoals aangegeven in de ontwerpplannen vergeleken met de parkeervraag op basis van het aantal en type voorzieningen dat in het centrum wordt gevestigd.

Vervolgens heeft een kwalitatieve parkeertoets plaatsgevonden. Hierin wordt gekeken naar de ligging van de parkeerterreinen en de relatie tussen andere elementen in het centrum, bevoorrading van de winkels en de langzaam-verkeersroutes door het gebied.

3.1 Kwantitatieve toets

In de parkeertoets van de gemeente Eijsden is de parkeerbehoefte berekend op basis van het aantal woningen en winkeloppervlakte. Middels de parkeernormen die vastgelegd zijn in de Bouwverordening en landelijk erkende ervaringscijfers wordt bepaald hoeveel parkeerplaatsen gewenst zijn per woning en per 100 m² bruto vloeroppervlak winkels en voorzieningen. Voor beide wordt daarbij rekening gehouden met de mate van stedelijkheid en het type centrum (dorpscentrum) en de locatie van de woningen ten opzichte van het centrum.

3.1.1 Centrum

De parkeerbehoefte in het centrumgebied van de gemeente bedraagt 370 parkeerplaatsen, gebaseerd op de ruimtelijke ontwikkelingen in woningen, winkels en commerciële ruimten. De parkeerbehoefte is als volgt verdeeld.

functie	omvang	parkeernorm ASVV (CROW, 2004)	parkeernorm Eijsden (Bouwverordening)	parkeer- behoefte
woningen	97 woningen	1,2 à 1,3 pp/woning	1,3 pp/woning	126
winkels (supermarkt)	2.650 m ² bvo	3,0 à 4,5 pp/100 m ² bvo	5 pp/100 m ² bvo	133
winkels (overig)	2.475 m ² bvo	3,0 à 4,5 pp/100 m ² bvo	3,3 pp/ 100 m ² bvo	82
commerciële ruimten (zakelijk, o.a. banken)	200 m ² bvo	2,3 à 2,5/100 m ² bvo	2 pp/100 m ² bvo	4
commerciële ruimten (overig, kapper e.d.)	300 m ² bvo	3,0 pp/100 m ² bvo	3,3 pp/100 m ² bvo	10
De Bron	45 wooneenheden	0,3 à 0,6/woning	0,33/wooneenheid	15
totaal				370

Tabel 3.1 Raming parkeerbehoefte centrumplan Eijsden



Uit de tabel blijkt dat de parkeernormen uit het Bouwbesluit goed aansluiten bij landelijke normen voor vergelijkbare kernen.

Aanbod

In het centrumplan wordt per woning één parkeerplaats in een ondergrondse parkeervoorziening aangeboden. Ook het parkeren voor De Bron vindt in principe ondergronds plaats. Dit betekent dat 97 + 15 parkeerplaatsen voor bewoners in een ondergrondse parkeervoorziening worden gerealiseerd (112 parkeerplaatsen). In de openbare ruimte dienen dan nog circa 30 parkeerplaatsen voor (nieuwe) bewoners beschikbaar te zijn.

In de openbare ruimte is momenteel ingezet op circa 228 nieuw te realiseren parkeerplaatsen en handhaving van circa 46 parkeerplaatsen. In totaliteit is het aanbod aan parkeervoorzieningen in de omgeving van de Breusterstraat circa 392 parkeerplaatsen (112 niet-openbaar + 274 openbaar).

Vraag

Op basis van aanwezigheidspercentages kan worden bepaald wat het maximale aantal gelijktijdig benodigde parkeerplaatsen is. Met deze ervaringscijfers wordt een indicatie gegeven van het mogelijke gebruik van de parkeervoorzieningen. Daarbij wordt onderscheid gemaakt naar verschillende dagen en dagdelen. In het geval van het centrum van Eijssden geldt de zaterdagmiddag als maatgevend dagdeel, omdat op dat moment het dubbelgebruik van de parkeerplaatsen het geringst is. Relatief veel bewoners zijn op dat moment thuis, terwijl er ook veel winkelbezoekers zijn.

Bij de aanwezigheid is uitgegaan van de volgende percentages (bron: CROW 'ASVV 2004'):

- woningen 60%;
- winkels 100%;
- commerciële ruimten (kantoren) 5%;
- commerciële ruimten (kapper e.d.) 100%;
- De Bron n.v.t. (niet openbaar).

Bron: ASVV 2004 tabel 6.3/2 (CROW)

Door de aanwezigheid te koppelen aan de parkeerbehoefte in het centrum kan de vraag worden bepaald

parkeervraag op basis van aanwezigheid	behoefte	vraag (zaterdagmiddag)
woningbouw	29	17
winkels	215	215
commerciële ruimten (kantoor/banken)	10	1
commerciële ruimten (kapper e.d.)	4	4
De Bron	0	0
totaal	258	237

Tabel 3.2 Raming parkeervraag op zaterdagmiddag



Uitgangspunt

Een parkeerdruk tot 85% binnen een centrumgebied wordt landelijk als acceptabel beschouwd. Boven deze kritische grens neemt de kans op zoekverkeer en mogelijke overloop naar andere gebieden buiten het centrum significant toe.

Uit tabel 3.2 blijkt dat op zaterdagmiddag in het centrum behoefte is aan 237 parkeerplaatsen om de piek te verwerken. Uitgaande van een maximale bezetting van 85% zijn op dit piekmoment circa 280 parkeerplaatsen in het gebied nodig. Uitgaande van de hiervoor genoemde resultaten kan geconcludeerd worden dat zelfs op het drukste parkeermoment van de week er voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Ook de ligging van de parkeerlocaties ten opzichte van de aanrijroutes en de routing tussen de (grotere) locaties dragen bij aan de parkeersituatie. Op het drukste moment is nog 15% van alle plaatsen vrij en bovendien kan men op een eenvoudige wijze van de ene locatie naar de ander rijden.

Benchmark Eijsden

Om een beeld te krijgen van de positie van Eijsden ten opzichte van andere kernen is een kleine benchmark uitgevoerd. De Parkeermonitor® van Goudappel Coffeng levert vergelijkingsgegevens.

In tabel 3.3 zijn de winkelgebieden gerangschikt naar verkoopvloeroppervlakte (vvo) weergegeven. Hiervan zijn het aantal parkeerplaatsen, de parkeerprestatie (aantal openbare parkeerplaatsen per 100 m² vvo) en het verzorgingsgebied opgenomen.

plaats	vvo in m ²	parkeerprestatie (in pp/100 m ² vvo)	aantal parkeerplaatsen	verzorgingsgebied (inwoners)
Medemblik	6.700	13,3	894	9.650
Bergeijk	6.800	11,2	761	12.320
Borculo-Centrum	7.600	2,6	200	14.030
Elburg-Centrum	7.600	10,1	779	13.630
Hilvarenbeek	8.300	5,0	416	11.500
Ulf	9.600	3,5	334	22.620
Eijsden	3.900	10,1	392	circa 12.000

Tabel 3.3 Benchmark Eijsden (Bron: Parkeermonitor® 2002/2003; Goudappel Coffeng)

Qua omvang is Eijsden-Centrum kleiner dan de plaatsen uit de benchmark (andere kleinere kernen zijn niet in de benchmark opgenomen). Er zijn grote verschillen tussen de diverse kernen. De parkeerprestatie van Ulf, Borculo-Centrum en Hilvarenbeek zijn kleiner dan die van Eijsden. In Medemblik, Bergeijk en Elburg is de parkeerprestatie gelijk aan Eijsden of hoger.

Geconcludeerd kan worden dat in het voorafgaande planproces het parkeren voldoende is meegenomen.



Het is daarom vooralsnog, op basis van kwantitatieve overwegingen, niet noodzakelijk parkeerregulering in te voeren: het aantal en de ligging van de parkeervoorzieningen is immers voldoende. Enkele aandachtspunten daarbij:

- Winkeliers moeten afspraken maken met hun personeel over de locatie van parkeren (niet voor de winkelingang).
- De parkeerplaatsen in de parkeerkelder worden niet dwingend gekoppeld aan de bovengelegen woningen. Indien weinig bewoners overgaan tot de huur van een parkeerplaats wordt de druk op de openbare ruimte vergroot. Dit kan leiden tot parkeerproblemen op de piekmomenten.
- Ook de kerk vormt een aandachtspunt. Op vrijwel alle momenten van de week zijn voldoende parkeerplaatsen beschikbaar die ook mede gebruikt kunnen worden door kerkgangers. Alleen in zeer bijzondere situaties (huwelijks- of begrafenisdiensten) op zaterdagmiddag is slechts een beperkt aantal (circa 15% van de parkeerplaatsen) beschikbaar voor kerkgangers. Het verdient aanbeveling om bij de detaillering van het kerkplein te bezien welke mogelijkheden er zijn voor het opvangen van deze bijzondere pieken in parkeerdruk. Op andere momenten in de week biedt het centrumplan voldoende mogelijkheden om de parkeerproblematiek van de kerk op te vangen.
- Indien parkeerregulering wordt overwogen, is het noodzakelijk om voor de invoering ervan de handhaving van het regime geregeld te hebben.

3.1.2 Veldje

In de omgeving van het Veldje worden circa 125 woningen gerealiseerd.

De totale parkeerbehoefte van de nieuwbouw kan als volgt worden gespecificeerd.

type	omvang	parkeernorm	parkeernorm	parkeerbehoefte	
		ASVV (CROW, 2004)	Eijsden (Bouwverordening)	openbaar	privé
koopappartement A1	12	1,6 à 1,8 pp/woning	1,3 pp/woning	4	12
koopappartement A2	57	1,6 à 1,8 pp/woning	1,3 pp/woning	17	57
vrijstaand koop B	9	1,5 à 2,0 pp/woning	1,4 pp/woning	4	9
twee onder een kap koop C	12	1,5 à 2,0 pp/woning	1,4 pp/woning	5	12
koop D1	11	1,6 à 1,8 pp/woning	1,55 pp/woning	17	0
koop en huur D2/D3	25	1,3 à 1,5 pp/woning	1,55 pp/woning	39*	0
totaal	126			86	90

* Een gedeelte van de parkeerbehoefte wordt gerealiseerd op een af te sluiten terrein met garageboxen en parkeerplaatsen (zie tekst).

Tabel 3.4: Raming parkeerbehoefte het Veldje

De totale parkeerbehoefte bij het Veldje bedraagt 176 parkeerplaatsen, waarvan er 86 voor iedereen toegankelijk moeten zijn.

Overigens kan opgemerkt worden dat de parkeernormen uit het Bouwbesluit zoals gehanteerd is voor het Veldje, lager is dan de huidige landelijke parkeernormen die in het ASVV (Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom,



2004 CROW) zijn opgenomen. Hantering van deze normen zou resulteren in een behoefte van 195 à 225 parkeerplaatsen.

Aanbod

In de plannen van het Veldje zijn de volgende parkeerplaatsen opgenomen:

- Plandeel zuid:
 - parkeervoorzieningen op eigen terrein gekoppeld aan de woning (typen B en C): 15 parkeerplaatsen (wij gaan ervan uit dat elke woning een in pandige parkeervoorziening en een opstelruimte (oprit) van ten minste 6,00 m ter beschikking heeft);
 - garageboxen: 18 waarvan 15 op een afsluitbaar terrein en 3 gekoppeld aan de woning;
 - openbare parkeerplaatsen: 24 plaatsen;
 - overig: 12 parkeerplaatsen op een afsluitbaar terrein.
- Plandeel noord:
 - ondergrondse parkeervoorziening (typen A1 en A2): 48 parkeerplaatsen;
 - parkeervoorzieningen op eigen terrein gekoppeld aan de woning (type B): 6 parkeerplaatsen (wij gaan ervan uit dat elke woning een in pandige parkeervoorziening en een opstelstrook van ten minste 6,00 m ter beschikking heeft);
 - openbare parkeerplaatsen: 36 parkeerplaatsen;
 - overige parkeerplaatsen: 17 parkeerplaatsen, op maaiveld niet openbaar.

Afstemming vraag en aanbod

Omdat zowel in het noordelijk als in het zuidelijk plandeel sprake is van uitsluitend een woonfunctie is er geen sprake van dubbelgebruik van parkeerplaatsen door verschillende functies. Vraag en aanbod moeten afgestemd zijn op de woonfunctie.

In het zuidelijk plandeel is, naast de parkeergelegenheid op eigen terrein (typen B en C) behoefte aan 50 parkeerplaatsen, verspreid over het plangebied. Momenteel zijn er 54 parkeerplaatsen in het plangebied opgenomen, een overschot van 4 parkeerplaatsen. Een risico in het plan is echter de aanwezigheid van de garageboxen zonder opstelruimte. De ervaring leert dat maximaal 40% van de garageboxen wordt gebruikt voor het parkeren van de auto. Voor het onderhavige plan zou dit om circa 7 garageboxen gaan. De vraag naar openbare parkeerplaatsen neemt dan toe met 11 parkeerplaatsen, waarmee in het zuidelijk deel een tekort van 7 parkeerplaatsen optreedt. Dit zal tot gevolg hebben dat de parkeerdruk op de openbare ruimte in de omgeving zal toenemen.

In het noordelijk plandeel is, naast de parkeergelegenheid op eigen terrein c.q. in een ondergrondse voorziening, behoefte aan 35 parkeerplaatsen. Momenteel zijn er in het plangebied 36 openbare parkeerplaatsen opgenomen, verspreid over het plangebied. Vraag en aanbod zijn in dit plangebied in overeenstemming met elkaar.



3.2 Kwalitatieve toets

Naast een toereikend aanbod van parkeervoorzieningen is ook de locatie, de bereikbaarheid en de inrichting van de parkeerplaatsen een aandachtspunt.

Centrum

In de ontwerpen is bewust gekozen voor verschillende kleinere en grotere locaties voor het parkeren. Hierdoor is de bereikbaarheid van de parkeervoorzieningen uit alle delen van Eijssden goed en ontstaat een evenwicht in het aantal parkeerplaatsen ten westen en oosten van het plangebied. Een te grote versnippering kan echter leiden tot meer zoekgedrag bij de parkeerder. Deze is gebaat bij enkele grotere terreinen die een goede aansluiting bieden op het winkelgebied en wat kleinere terreinen die meer een functie vervullen voor de werknemers en de bewoners van het gebied.

De belangrijkste terreinen voor het winkelend publiek zijn het terrein aan de oostzijde van het plan en het parkeerterrein aan de Breusterstraat/Kennedylaan:

- de Boomkensstraat en de Emmastraat zijn de belangrijke toegangswegen naar het oostelijke parkeerterrein. Hier komen in totaal 134 parkeerplaatsen;
- aan de westzijde komen 145 parkeerplaatsen die via de Kennedylaan en de Breusterstraat de oudere kern van Eijssden met het 'nieuwe' centrum verbinden.

Het parkeerterrein aan de Cramignonstraat is enigszins 'verstopt' ten opzichte van de winkels. De omvang van dit terrein dient beperkt te blijven en zal dan met name gebruikt (moeten) worden door bewoners en personeel van nabijgelegen woningen en winkels.

De twee supermarkten in het centrum zijn op zaterdag bepalend voor het aantal geparkeerde voertuigen. Veel bezoekers van de supermarkten zullen in het weekend met de auto naar het centrum komen. Door de ingangen van de supermarkten aan de grotere parkeerterreinen te koppelen kan de parkeervraag worden gestuurd.

De inrichting van het parkeerterrein vormt om twee redenen een aandachtspunt. Ten eerste dient de overlast (zicht en geluid) voor omwonenden middels het aanbrengen van groenvoorzieningen en/of schermen beperkt te blijven. Het nieuwe centrumplan leidt tot meer verkeer en heeft meer parkeerbewegingen tot gevolg. Door het aanbrengen van bomen en/of struiken wordt het zicht op de parkeerlocaties voor direct omwonenden verminderd.

Ten tweede kan door de inrichting van het parkeerterrein het centrumkarakter worden versterkt. Een voorbeeld hiervan is de inrichting van het parkeerterrein aan de Breusterstraat. In plaats van het parkeerterrein aan de Cramignonstraat kan een groter terrein op de Breusterstraat van invloed zijn op de doorstroming van het verkeer tussen de Emmastraat en de Kennedylaan. Figuur 3.1 geeft schetsmatig een mogelijk alternatief inrichtingsvoorstel weer. Door de Breusterstraat ter hoogte van de aansluiting met de Kennedylaan iets af te buigen, krijgt dit deel van de Breusterstraat een parkeerfunc-



tie en wordt zo minder aantrekkelijk als doorgaande route van oost- naar west-Eijsden. De mogelijkheid om door de Breusterstraat te rijden blijft echter wel aanwezig.

Veldje

De verdeling van de parkeerplaatsen in de omgeving van het Veldje is goed.

Voor de woningen in het zuiden zijn de parkeerplaatsen en de garageboxen bereikbaar via de Poortstraat.

Het totale aanbod aan parkeervoorzieningen is (te) krap, afhankelijk van het daadwerkelijk gebruik van de garageboxen als parkeerruimte. Dit kan leiden tot ongewenst parkeergedrag, met name in de nieuwe verbindingsweg. In het verdere planproces dient de ontwikkeling in aantal parkeerplaatsen nauwgezet gevolgd te worden.



4 Gewenste ontsluiting centrum

4.1 Structuur

Het centrum moet nadrukkelijker een verblijfsfunctie krijgen. In de huidige situatie is de inrichting nog te dominant op autoverkeer gericht. Het nodige verkeer maakt gebruik van de Breusterstraat als een route richting Emmastraat en verder.

Op een tweetal afbeeldingen is de verkeerskundige ontsluiting weergegeven (figuren 4.1 en 4.2). Aansluitend bij de gewenste categorisering uit 1999 zijn de meeste wegen binnen de bebouwde kom 30 km/h-wegen. Alleen de Groenstraat en het noordelijk deel van de Emmastraat zijn 50 km/h-wegen.

De intensiteit op de wegen binnen de bebouwde kom is passend bij een verblijfsgebied hoewel in sommige situaties de inrichting (nog) niet passend is bij dit snelheidsregime. Bij een dergelijke omvang van een verblijfsgebied verzamelen enkele straten wat meer verkeer dan andere (woon)straten, deze straten worden 'erftoegangsweg plus' genoemd. Dit zijn onder meer de Emmastraat tot het centrumgebied, een gedeelte van de Kennedylaan en de 'U-kern' (zie figuren 4.1 en 4.2).

De wegen binnen het centrum hebben nadrukkelijk een verblijfsfunctie (30 km/h) met een eigen herkenbare uitstraling. Het centrum is zowel in zuid-noordrichting v.v. (Emmastraat - Prins Hendrikstraat, Kennedylaan) en in oost-westrichting v.v. (Breusterstraat) doorrijdbaar zij het met aangepaste snelheid.

Door bewoners van het Von Geusaplein - Sint Martinusstraat is extra aandacht voor hun straten gevraagd. Binnen de gekozen structuur functioneren deze als woonstraten in een centrumgebied. Centrumgerelateerd verkeer zoals bevoorradingsverkeer en autoverkeer op weg naar (grottere) parkeerterreinen is hier niet gewenst (regelen middels bebording). De profilering dient afgestemd te zijn op de woonfunctie, hetgeen reeds het geval is. Speciale inrichtingsmaatregelen zijn momenteel niet noodzakelijk. De verwachting is niet dat er een toename is van verkeer in deze straat als gevolg van de ontwikkeling van het centrum.

4.2 Aandachtspunten bij de uitwerking

Bij de verdere detaillering van het centrumgebied dient aandacht te worden besteed aan de volgende punten.

Begrenzing en inrichting van het centrumgebied.

Om de verblijfsfunctie van het centrumgebied te versterken is het gewenst uniformiteit in de inrichting van de openbare ruimte van het centrum aan te brengen, zowel in materialisering als in profilering. De hoekpunten van het centrumgebied zijn:

- Breusterstraat - Boomkensisstraat;
- Breusterstraat - Kennedylaan;



- Kennedylaan - Von Geusaplein;
- Emmastraat - Sint Martinusstraat.

Binnen dit gebied wordt de verharding op elkaar afgestemd en is het voor de weggebruiker duidelijk dat dit een verblijfsgebied met een speciale functie is. Op afbeelding 1 is een voorbeeld van mogelijke maatregelen weergegeven.

Ligging en detaillering fietsroute

De spoorwegovergang Achter de Lang Haag - Bellefleur vervult nu en in de toekomst een zeer belangrijke rol in het fietsnetwerk van Eijsden. Met de realisatie van de brede school in Poelveld wordt dit de belangrijkste spoorwegovergang voor leerlingen. Ook voor inwoners van Poelveld is dit een belangrijke schakel richting centrum. Om het gebruik van deze overgang verder te stimuleren (en daarmee de spoorwegovergang Boomkensstraat te ontlasten) is het noodzakelijk de route ook als hoofdfietsroute vorm te geven. Voorgesteld wordt daarom om daar waar ook autoverkeer gebruikmaakt van de route, de route als fietsstraat vorm te geven.

Na de kruising met de Emmastraat gaat de fietsstraat over in een fietspad met een noordelijke en een zuidelijke tak. De zuidelijke tak kan als een solitair fietspad door het centrum worden geleid om vervolgens aan te sluiten op de Kapittelherenstraat. Aandachtspunten zijn daarbij de doorkruising van het parkeerterrein. Voorgesteld wordt om, indien mogelijk, de fietsroute niet direct langs de gevel van de winkelbebouwing te leiden in verband met de aanwezigheid van laden en lossen en de toegang tot een ondergrondse parkeervoorziening. Door de fietsroute hiervan los te koppelen van deze andere routes wordt de veiligheid vergroot en wordt de directheid van de route verbeterd. Ter plaatse van de kruising Breusterstraat - Kapittelherenstraat - fietsroute kan dan de voorrang weer ten gunste van de fietser geregeld worden. De Kapittelherenstraat wordt tussen Breusterstraat en Kriekenstraat afgesloten voor doorgaand autoverkeer. Ook deze straat zou als fietsstraat vormgegeven kunnen worden.

De volgende foto geeft een voorbeeld weer van een fietsstraat.



Fietsstraat Stuwmeer in Houten



Vormgeving 'entrees' centrumgebied

De entrepunten van het centrumgebied worden vormgegeven middels kruispuntplataus. De snelheid van het autoverkeer wordt op deze locaties beperkt en deze maatregel biedt de mogelijkheid over te gaan op een andere inrichting (materiaal en/of kleur). Op afbeelding 1 is het voorstel weergegeven. Rotondes op deze locaties worden afgeraden. De maatregel is niet noodzakelijk vanwege de intensiteit en het ruimtebeslag is aanzienlijk.

Vanwege het belang van de fietsroute is bij het kruispunt Emmastraat - Achter de Lang Haag de voorrangssituatie geregeld ten gunste van het fietsverkeer.

Om het doorgaand verkeer op de Breusterstraat (tussen Kennedylaan en Emmastraat) te verminderen is de bajonet Boomkensstraat - Emmastraat - Breusterstraat versterkt en wordt het parkeerterrein nabij de Kennedylaan - Breusterstraat niet op het kruisingsvlak aangesloten. Het blijft overigens mogelijk de Breusterstraat van oost naar west (en v.v.) te doorrijden. Indien gekozen wordt voor de centrumvariant die weergegeven is in figuur 2.3 zijn maatregelen noodzakelijk om het doorgaande karakter van de Breusterstraat te verminderen.

Bevoorrading

Aandacht voor de specifieke kenmerken en problemen van bevoorradend verkeer is noodzakelijk. Bij de bevoorrading van winkels worden zowel personenauto's, bestelauto's als vrachtauto's van uiteenlopende grootte ingezet. Het type winkel, de distributievorm en goederensoort bepalen het type vervoersmiddel en de frequentie van bevoorrading. De invulling van het centrum is daarom van wezenlijk belang voor een kwantitatieve analyse. Dit valt buiten het kader van deze opdracht.

In navolgende alinea's wordt ingegaan op enkele aandachtspunten rondom de ontsluiting van de supermarkten en het instellen van venstertijden in het centrumgebied.

Ontsluiting supermarkten

Aan de routing van bevoorradend verkeer binnen het centrum dient veel aandacht besteed te worden, met name aan het bevoorradend verkeer voor de twee supermarkten.

De ontsluiting van de oostelijk gelegen supermarkt verloopt, in het planvoorstel (figuur 2.3), via het naastgelegen parkeerterrein. Dit levert enkele knelpunten op:

- de kruising met de fietsroute,
- de toegang tot de particuliere parkeergarage en
- een vermindering van het aantal parkeerplaatsen (in verband met het profiel van vrije ruimte van een vrachtauto).

Bij de uitwerking dient aan deze probleempunten aandacht te worden besteed.

Een andere mogelijkheid is om de ontsluiting van deze supermarkt via de Emmastraat - Breusterstraat te laten verlopen, achterwaarts naar de laad- en losplek en dan weer voorwaarts via dezelfde weg het centrum te verlaten.



Ook voor de westelijke supermarkt zijn twee mogelijke oplossingen voor de bevoorrading. In de situatie zoals in figuur 2.3 is geschetst, wordt uitgegaan van een laad- en loshaven parallel aan de Kennedylaan. De vrachtauto kruist daarbij het verkeer bij het aan- en wegrijden. Na het lossen verlaat de vrachtauto Eijdsen via woonstraten met een verblijfsfunctie.

Een alternatief is ook hier een losplaats haaks op de Kennedylaan te situeren zodat de vrachtwagen via dezelfde route Eijdsen weer verlaat.

Speciale laad- en losvoorzieningen zijn in het centrumgebied niet noodzakelijk, uitgezonderd de supermarkten, waar de bevoorrading middels een laad- en loshaven of -station moet worden gereguleerd.

Venstertijden

Vooralsnog is er geen aanleiding de bevoorrading te reguleren middels venstertijden. Alleen in de grotere kernen in de omgeving zoals Heerlen, Maastricht en Kerkrade zijn momenteel venstertijden ingesteld. Venstertijden zijn met name van belang in winkelgebieden waar veel menging van bevoorradend verkeer met winkelend publiek plaatsvindt.

Bij het instellen van venstertijden moet afstemming plaatsvinden met omliggende gemeenten waar ook venstertijden voor bevoorrading worden gehanteerd. Doorgaans gelden venstertijden in de ochtenduren omdat het dan nog rustig is in het winkelgebied. Als er echter een drukke fietsroute door het centrum loopt kan met de venstertijden geregeld worden dat juist tijdens de spitsuren of de begin- en eindtijden van scholen geen bevoorrading plaatsvindt. De venstertijden moeten niet te krap worden ingesteld. Een te krap tijdvenster leidt tot pieken in het (vracht)autoverkeer. In combinatie met de huidige tendens van het verschuiven van steeds latere winkelopening ontstaan er soms zeer korte effectieve bevoorradingsmogelijkheden. Voordat venstertijden worden ingevoerd moet duidelijk zijn vanaf welke tijden het centrumgebied druk is met voetgangers of fietsers, welke bevoorradingsalternatieven er zijn, vanaf welk tijdstip bevoorraad kan worden en voor welk gebied venstertijden (gaan) gelden.

Gehandicaptenparkeren

Bij de inrichting van de parkeer ruimte dienen parkeerplaatsen gereserveerd te worden voor gehandicapten. Voor het aanbod aan algemene gehandicaptenplaatsen wordt uitgegaan van 2% van het totaal aantal openbare parkeerplaatsen. Op lokaal niveau wordt, bij specifieke functies zoals de bibliotheek of een zorgcentrum, uitgegaan van minimaal 5%. Voor de situering moet uitgegaan worden van een zo kort mogelijke loopafstand tot de bestemming.

Voor parkeerplaatsen in het algemeen en gehandicaptenparkeerplaatsen in het bijzonder geldt dat voldaan moet worden aan de maatvoering en de normering zoals opgesteld in de 'Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom' (CROW, 2004).



Fietsparkeren

Voor veel mensen binnen Eijssden ligt het winkelcentrum Breusterstraat binnen fietsafstand. Goede fietsparkeervoorzieningen kunnen er voor zorgen dat de fiets ook daadwerkelijk gebruikt wordt. Goede fietsvoorzieningen voorkomen bovendien slordig geparkeerde fietsen met alle hinder die daarbij komt. Centraal staat dat het aanbod van de voorzieningen aansluit bij het gedrag van de fietser. Korte loopafstanden en fietsenklemmen waarin de fiets goed kan worden vastgezet zijn daarbij belangrijk.

Om te bepalen waar de fietsparkeervoorzieningen bij bestaande winkels moeten worden gerealiseerd, is er maar één goede methode: tellen op straat, op een representatief moment, bijvoorbeeld een zaterdag. Zorg voor goede fietsparkeervoorzieningen op plaatsen waar fietsers ook daadwerkelijk de fiets neerzetten. Daarmee wordt voorkomen dat fietsen overal en nergens worden neergezet, wat afbreuk doet aan de ruimtelijke kwaliteit.

Voor de uitbreiding van het winkelcentrum kan als richtlijn 6 à 8 fietsparkeerplaatsen per 100 m² bruto vloeroppervlak worden gehanteerd. Bij supermarkten moeten deze geconcentreerd nabij de ingang worden gesitueerd. Voor de overige winkels zijn verspreid geplaatste klemmen een oplossing.

Met name bij de supermarkten hebben parkeervoorzieningen op één niveau de voorkeur. Als toch, vanwege ruimtebeslag de keuze valt op een hoog-laagsysteem dient een hart-op-hartafstand van 0,35 à 0,40 m te worden aangehouden.

Fietsvoorzieningen dienen te voldoen aan de Fietsparkeur, een keurmerk voor fietsparkeervoorzieningen, die de kwaliteit van een fietsenrek garandeert. Fietsenrekken die aan deze norm voldoen, zijn herkenbaar aan een sticker met het logo Fietsparkeur.

Fietsparkeur is een initiatief van de Fietzersbond, in samenwerking met Fipavo, de vereniging van fabrikanten en leveranciers van fietsenrekken.



Bijlage



Bijlage 1: Resultaten visuele tellingen

Locatie 4

plaats:

Eijsden

tefpunt:

4

teldatum:

15-02-2005

locatie:

A: Emmastraat (noord)

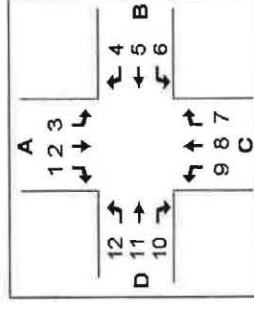
B: Boompkensstraat (oost)

C: Emmastraat (zuid)

D: Breusterstraat (west)

categorie 1 = (brom)fietsers

categorie 2 = mvt



van A (1-2-3)

Emmastraat (noord)

naar A (4-8-12)

Emmastraat (noord)

doorsnede A (1-2-3-4-8-12)

categorie

	1	2	3	4	5	tot
0700-0715	3	8	0	0	0	11
0715-0730	2	13	0	0	0	15
0730-0745	3	13	0	0	0	16
0745-0800	2	16	0	0	0	18
0800-0815	12	29	0	0	0	41
0815-0830	18	66	0	0	0	84
0830-0845	3	36	0	0	0	39
0845-0900	3	38	0	0	0	41

0700-0900

46	219	0	0	0	265
----	-----	---	---	---	-----

categorie

	1	2	3	4	5	tot
	4	19	0	0	0	23
	3	35	0	0	0	38
	13	54	0	0	0	67
	15	47	0	0	0	62
	9	39	0	0	0	48
	10	48	0	0	0	58
	11	58	0	0	0	69
	10	33	0	0	0	43

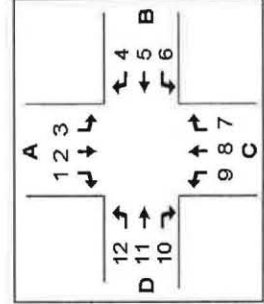
75	333	0	0	0	408
----	-----	---	---	---	-----

categorie

	1	2	3	4	5	tot
	7	27	0	0	0	34
	5	48	0	0	0	53
	16	67	0	0	0	83
	17	63	0	0	0	80
	21	68	0	0	0	89
	28	114	0	0	0	142
	14	94	0	0	0	108
	13	71	0	0	0	84

121	552	0	0	0	673
-----	-----	---	---	---	-----

plaats: Eijdsen
 telpunt: 4
 teldatum: 15-02-2005
 locatie: A: Emmastraat (noord)
 B: Boomkensstraat (oost)
 C: Emmastraat (zuid)
 D: Breusterstraat (west)



categorie 1 = (brom)fietseers
 categorie 2 = mvt

van B (4-5-6) Boomkensstraat (oost)

	categorie					tot
	1	2	3	4	5	
0700-0715	2	5	0	0	0	7
0715-0730	1	16	0	0	0	17
0730-0745	6	17	0	0	0	23
0745-0800	9	22	0	0	0	31
0800-0815	23	21	0	0	0	44
0815-0830	40	35	0	0	0	75
0830-0845	5	21	0	0	0	26
0845-0900	5	9	0	0	0	14
0700-0900	91	146	0	0	0	237

naar B (3-7-11)

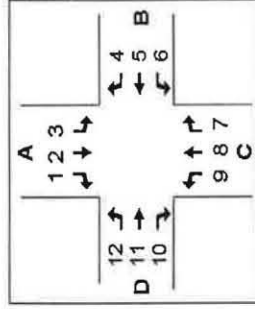
	categorie					tot
	1	2	3	4	5	
1	1	3	0	0	0	4
2	2	4	0	0	0	6
3	3	5	0	0	0	8
3	3	5	0	0	0	8
4	4	10	0	0	0	14
12	12	19	0	0	0	31
5	5	15	0	0	0	20
4	4	10	0	0	0	14
34	34	71	0	0	0	105

Boomkensstraat (oost)

doorsnede B (3-4-5-6-7-11)

	categorie					tot
	1	2	3	4	5	
3	3	8	0	0	0	11
3	3	20	0	0	0	23
9	9	22	0	0	0	31
12	12	27	0	0	0	39
27	27	31	0	0	0	58
52	52	54	0	0	0	106
10	10	36	0	0	0	46
9	9	19	0	0	0	28
125	125	217	0	0	0	342

plaats: Eijsden
 telpunt: 4
 teldatum: 15-02-2005
 locatie: A: Emmastraat (noord)
 B: Boompkensstraat (oost)
 C: Emmastraat (zuid)
 D: Breusterstraat (west)



categorie 1 = (brom)fietsters
 categorie 2 = mvt

van C (7-8-9) Emmastraat (zuid)

	1	2	3	4	5	tot
0700-0715	3	14	0	0	0	17
0715-0730	3	12	0	0	0	15
0730-0745	6	32	0	0	0	38
0745-0800	7	33	0	0	0	40
0800-0815	4	35	0	0	0	39
0815-0830	9	39	0	0	0	48
0830-0845	3	27	0	0	0	30
0845-0900	7	29	0	0	0	36
0700-0900	42	221	0	0	0	263

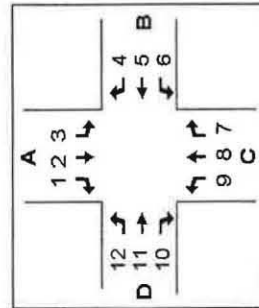
naar C (2-6-10) Emmastraat (zuid)

	1	2	3	4	5	tot
3	8	0	0	0	0	11
2	18	0	0	0	0	20
3	12	0	0	0	0	15
3	18	0	0	0	0	21
3	20	0	0	0	0	23
4	43	0	0	0	0	47
4	27	0	0	0	0	31
1	23	0	0	0	0	24
23	169	0	0	0	0	192

doorsnede C (2-6-7-8-9-10)

	1	2	3	4	5	tot
6	22	0	0	0	0	28
5	30	0	0	0	0	35
9	44	0	0	0	0	53
10	51	0	0	0	0	61
7	55	0	0	0	0	62
13	82	0	0	0	0	95
7	54	0	0	0	0	61
8	52	0	0	0	0	60
65	390	0	0	0	0	455

plaats: Eijdsen
 telpunt: 4
 teidatum: 15-02-2005
 locatie: A: Emmastraat (noord)
 B: Boomkensstraat (oost)
 C: Emmastraat (zuid)
 D: Breusterstraat (west)



categorie 1 = (brom)fietzers
 categorie 2 = mvt

van D (10-11-12) Breusterstraat (west)

	categorie					tot
	1	2	3	4	5	
0700-0715	1	5	0	0	0	6
0715-0730	1	17	0	0	0	18
0730-0745	5	15	0	0	0	20
0745-0800	7	10	0	0	0	17
0800-0815	1	7	0	0	0	8
0815-0830	13	25	0	0	0	38
0830-0845	14	36	0	0	0	50
0845-0900	7	14	0	0	0	21

0700-0900	49	129	0	0	0	178
-----------	----	-----	---	---	---	-----

naar D (1-5-9) Breusterstraat (west)

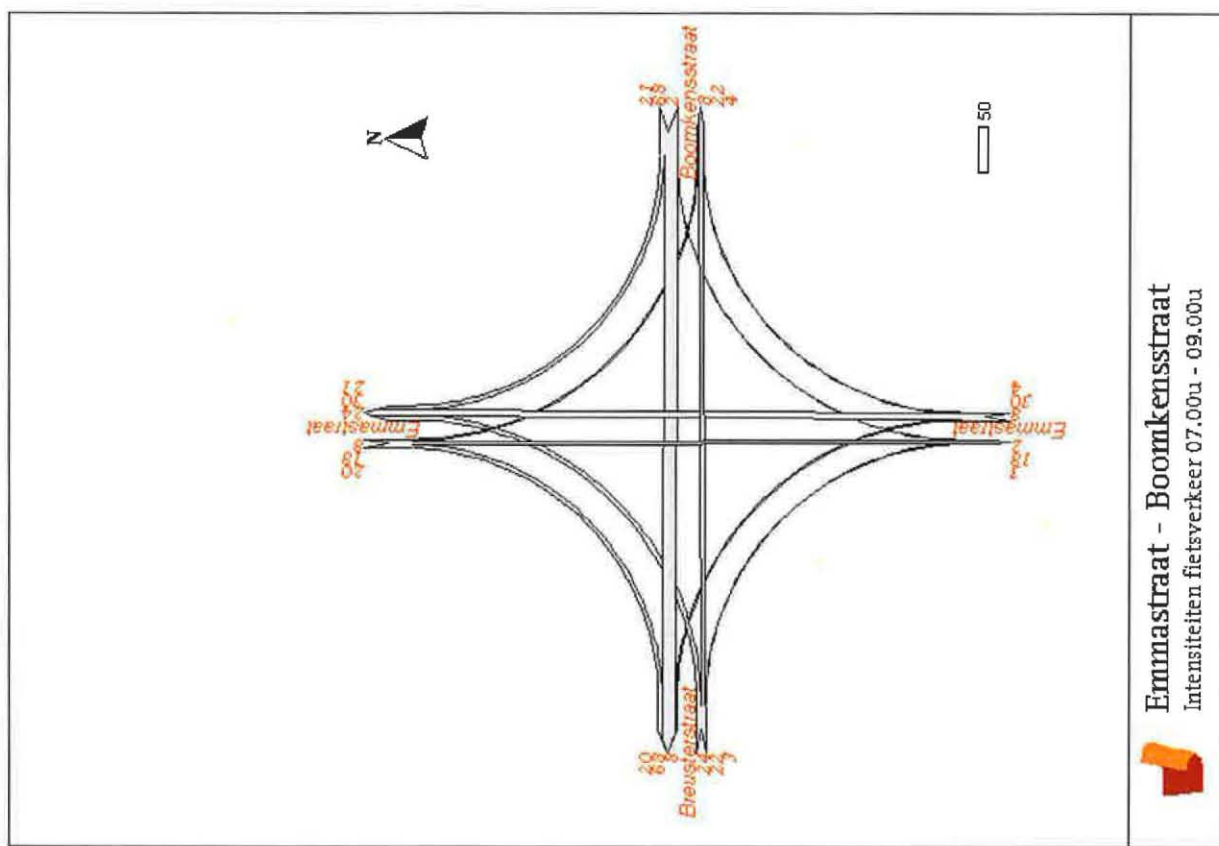
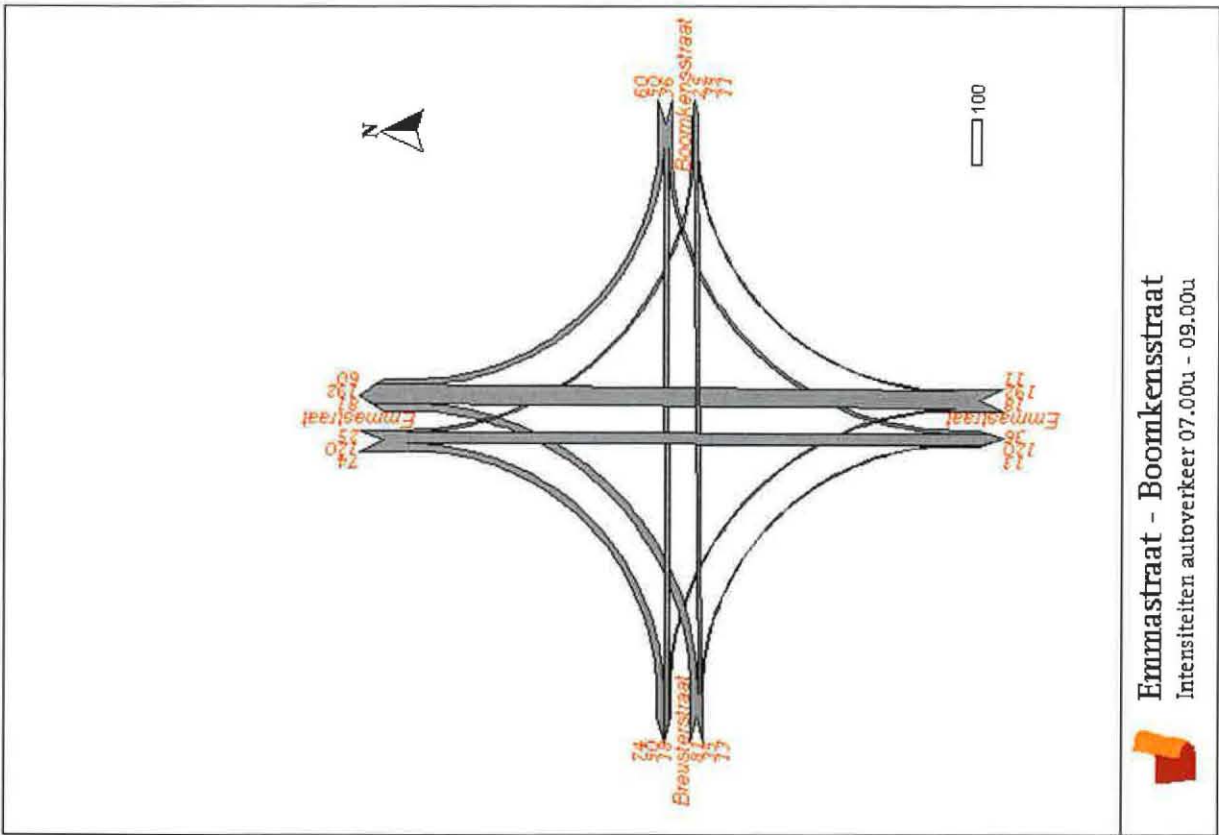
	categorie					tot
	1	2	3	4	5	
1	1	2	0	0	0	3
0	0	1	0	0	0	1
1	1	6	0	0	0	7
4	4	11	0	0	0	15
24	24	23	0	0	0	47
54	54	55	0	0	0	109
5	5	20	0	0	0	25
7	7	24	0	0	0	31

96	142	0	0	0	238
----	-----	---	---	---	-----

doorsnede D (1-5-9-10-11-12)

	categorie					tot
	1	2	3	4	5	
2	2	7	0	0	0	9
1	1	18	0	0	0	19
6	6	21	0	0	0	27
11	11	21	0	0	0	32
25	25	30	0	0	0	55
67	67	80	0	0	0	147
19	19	56	0	0	0	75
14	14	38	0	0	0	52

145	271	0	0	0	416
-----	-----	---	---	---	-----





Locatie 6

plaats: Eijsden
doorsnede: spoorwegoverg. Rocourstraat
teldatum: 15-02-2005
richting 1: oost
richting 2: west



Goudappel Coffeng
verkeer en vervoer · ruimtelijke economie

categorie 1 = (brom)fiets
categorie 2 = mvt

richting 1 oost

categorie

	1	2	3	4	5	tot
0700-0715	2	9				11
0715-0730	5	6				11
0730-0745	2	14				16
0745-0800	3	20				23
0800-0815	3	28				31
0815-0830	2	31				33
0830-0845	3	37				40
0845-0900	5	30				35

0700-0900	25	175	0	0	0	200
-----------	----	-----	---	---	---	-----

richting 2 west

categorie

	1	2	3	4	5	tot
	1	6				7
	2	4				6
	4	10				14
	1	15				16
	3	16				19
	2	20				22
	2	18				20
	2	25				27

	17	114	0	0	0	131
--	----	-----	---	---	---	-----

beide richtingen samen

categorie

	1	2	3	4	5	tot
0700-0715	3	15	0	0	0	18
0715-0730	7	10	0	0	0	17
0730-0745	6	24	0	0	0	30
0745-0800	4	35	0	0	0	39
0800-0815	6	44	0	0	0	50
0815-0830	4	51	0	0	0	55
0830-0845	5	55	0	0	0	60
0845-0900	7	55	0	0	0	62

700-0900	42	289	0	0	0	331
----------	----	-----	---	---	---	-----

