

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

Den Haag
Verheeskade 197
2521 DD Den Haag
Telefoon 070 305 30 53

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

Eindhoven
Flight Forum 92-94
5657 DC Eindhoven
Telefoon 040 235 25 00

goudappel@goudappel.nl
www.goudappel.nl



Goudappel Coffeng
Adviseurs verkeer en vervoer

Gemeente Eijssden

Aanvullend advies centrumplan

Datum 25 september 2007
Kenmerk EDN005/Wnj/0096
Eerste versie 30 augustus 2007

Postbank 1274632
Rabobank 38 45 19 938
BTW-nummer NL 8095.12.038.B01

Goudappel Coffeng BV
KvK 38017429
Lid ONRI
ISO9001 gecertificeerd

Goudappel Coffeng BV heeft als
leveringvoorwaarden de DNR/2005 tenzij anders
met de opdrachtgever is overeengekomen.



Documentatiepagina

Opdrachtgever(s) Gemeente Eijssden

Titel rapport Aanvullend advies centrumplan

Kenmerk EDN005/Wnj/0096

Datum publicatie 25 september 2007

Projectteam opdrachtgever(s) de heer J. Mertens

Projectteam Goudappel Coffeng de heer J.G.G. Weppner

Trefwoorden centrumplan



	Inhoud	Pagina
1	Inleiding	1
2	Wijzigingen ten opzichte van DO	2
3	Verkeers- en parkeerkundige aanpassingen	3
3.1	Verkeersdrukte-verkeerstromen	3
3.2	Inrichting Breusterstraat	6
3.3	Parkeren	6
3.3.1	Parkeervraag	6
3.3.2	Parkeeraanbod	9
3.3.3	Invalideparkeren	10
3.3.4	Gemiddelde parkeerbezetting	10
3.3.5	Kerk	10
3.3.6	Conclusie parkeren	11
4	Laden en lossen	12
5	Halte openbaar vervoer	14
	Bijlage	
1	Vergelijking parkeerbalans met DO 2005	



1 Inleiding

Op 13 december 2005 stelde de raad het DO van het Centrumplan vast. Vervolgens is de uitwerking van dit DO ter hand genomen en is een voorontwerp bestemmingsplan opgesteld. Na 13 december 2005 hebben zich enkele ontwikkelingen voorgedaan die van invloed zijn op het DO voor het plandeel Breusterstraat en omgeving, namelijk:

1. Overname EDAH-winkel aan de Wilhelminastraat door discountketen Lidl.
2. Enkele wijzigingen door Servatius in het DO (met name gewijzigde inzichten met betrekking tot de situering van de parkeerkelder, en het onderbrengen van een supermarkt in het nieuwe winkelcentrum en het onderbrengen van een supermarkt op de huidige locatie van Plus aan de Breusterstraat).

De eerste ontwikkeling is van tijdelijke aard, immers de Lidl wil, nadat de Plus vanuit haar huidige plek naar de supermarkt in het nieuwe winkelcentrum is verhuisd, naar de huidige plek van Plus aan de Breusterstraat verhuizen. Deze relocatie, die onder ontwikkeling 2 staat aangegeven, is van invloed op de parkeerbalans en verkeersstromen in het Centrumplan.

Met andere woorden: in de uitwerking van het DO worden nu niet twee supermarkten in het nieuwe winkelcentrum ondergebracht en wordt de bestaande supermarktlocatie op de hoek Breusterstraat-Cramignonstraat omgevormd tot detailhandel, maar komt in het nieuwe winkelcentrum één supermarkt van 1.610 m² bvo en blijft op de bestaande locatie een supermarkt van ca. 1.300 m² bvo gehandhaafd. Ten aanzien van het definitief ontwerp heeft adviesbureau Goudappel Coffeng BV destijds geadviseerd. De werkgroep Verkeer Centrumplan stemde met dit advies in. Ook de winkeliers konden zich vinden in het definitief ontwerp. Alle gremia merkten op dat bij de verdere uitwerking optimaal rekening moest worden gehouden met het aantal en de implementatie van de parkeerplekken in het stedenbouwkundig ontwerp en dat bij de verdere detaillering rekening gehouden moest worden met laden en lossen.

Tijdens de raadsconferentie op 30 januari 2007 zijn afspraken gemaakt tussen de stuurgroep en de raad. De stuurgroep zal voor wat betreft het onderwerp verkeer/parkeren de volgende aspecten nader in beeld brengen:

1. Bron/Breusterhof: bezien van de verkeersdrukte en verkeersstromen (als gevolg van bevoorrading) Emmastraat alsmede nadere detaillering ingang De Bron aan de Emmastraat (ook voorleggen aan de verkeerscommissie).
2. Winkelcentrum: extra verkeersdruk Emmastraat als gevolg van bevoorrading bezien en gevolgen/oplossingen in beeld brengen. Opstellen circulatieplan waarin aandacht geschonken wordt aan evenredige verdeling van de verkeersdruk van met name het vrachtverkeer.
3. Nadere onderbouwing parkeerdruk, parkeerbehoefte en -regulering (deels via onderzoeken bestemmingsplan).



2 Wijzigingen ten opzichte van DO

Het definitief ontwerp is gewijzigd op de volgende punten:

1. Huidige Plus-locatie blijft als supermarktllocatie (momenteel 1.300 m² bvo) gehandhaafd, wellicht dat er wel een nieuwe supermarkt ten behoeve van de Lidl wordt gerealiseerd (dus mogelijk sloop en nieuwbouw).
2. Het westelijke nieuwe winkelblok wordt, doordat de supermarktbestemming op de huidige Plus-locatie gehandhaafd blijft, kleiner, en het oostelijke winkelblok iets groter (dit vanwege de wens voor het afzomen van de grote supermarkt met kleinere dagwinkels).
3. Oppervlakte commerciële ruimten in het complex Breusterhof wordt verkleind van 500 m² naar 250 m².
4. De parkeerruimte in de Breusterstraat is minder.
5. De asverspringing met extra parkeermogelijkheid in de Breusterstraat is verdwenen doordat de huidige supermarkt gehandhaafd blijft.
6. Onder De Bron wordt geen parkeerkelder gerealiseerd, de benodigde parkeerplaatsen voor dit complex en de overige woningen binnen het plan worden onder het winkelcentrum (oostelijk winkelblok) voor de bewoners van het plangebied aangelegd (circa 100 stuks).
7. Ter plekke van de Breusterhof worden 18 parkeerplekken voor de bewoners in het binnengebied aangelegd.



3 Verkeers- en parkeerkundige aanpassingen

De aangebrachte wijzigingen zijn van invloed op het parkeer- en het verkeersverhaal.

3.1 Verkeersdrukke-verkeerstromen

In het verkeerskundig onderzoek ten behoeve van het DO in 2005 is onderzoek gedaan naar de verkeersintensiteiten op de Emmastraat, Breusterstraat, Kennedylaan. Het onderzoek is uitgevoerd op basis van toekomstig bezoek (toename door bouw van Poelveld) aan toekomstige functies (verdwijnen van de schoolfunctie en de komst van meer winkels). In deze aannames is niets gewijzigd. Wel is er sprake van een toename van het aantal vierkante meter winkels (supermarkten) binnen het gebied. In het DO betrof dit een oppervlakte van 2.650 m², in het huidige plan 2.910 m². Dit heeft geen gevolgen voor het aantal bezoekers c.q. verkeersbewegingen. Het aantal bezoekers (inwoners) blijft gelijk aan de aannames die zijn gedaan in 2005. In tabel 3.1 zijn de intensiteiten nogmaals weergegeven.

	huidige intensiteit/dag	toekomstige intensiteit/dag
Emmastraat	4.300 motorvoertuigen (mvt)	4.650
Kennedylaan	2.000	2.650
Breusterstraat	3.700	4.050

Tabel 3.1: Huidige en toekomstige intensiteiten

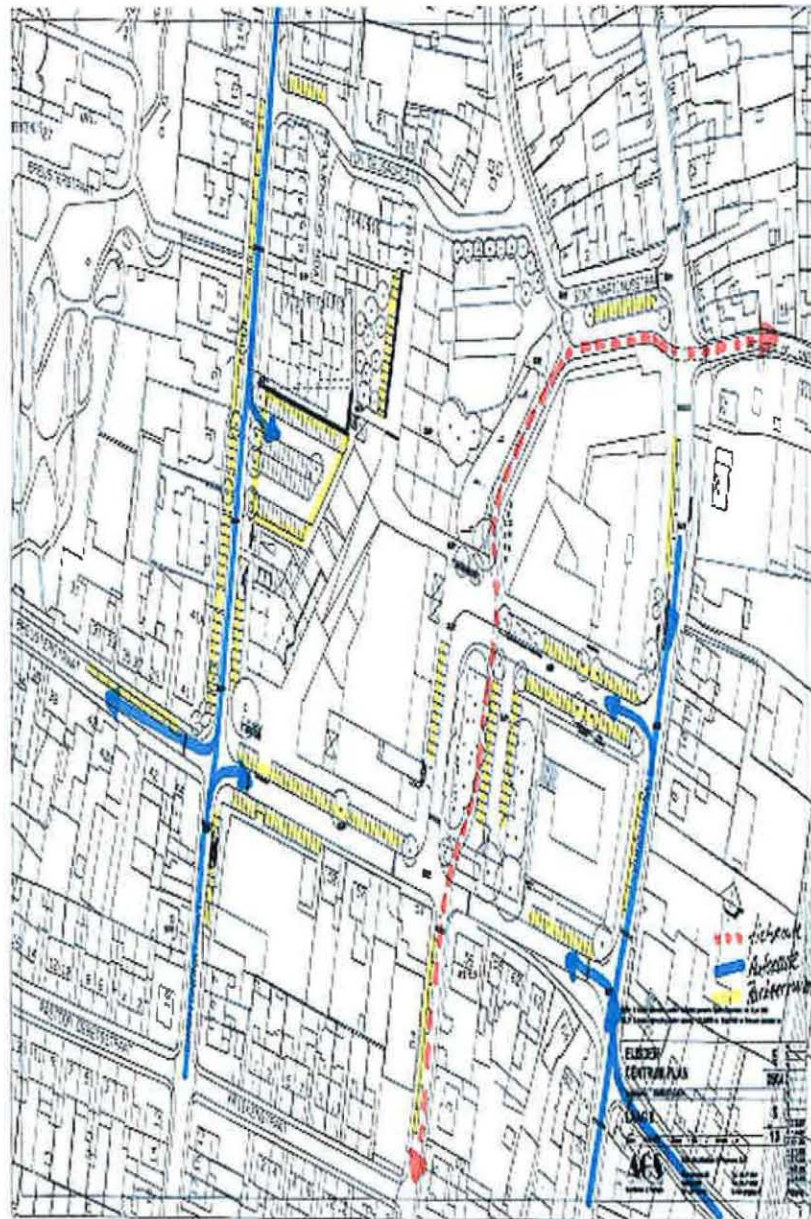
Voor de Breusterstraat is dit aan de kritische kant. Wat betekent dat maatregelen getroffen moeten worden om de verkeersintensiteiten in de Breusterstraat te drukken. In 2005 is hiervoor een asverspringing ontworpen en is een verkeerscirculatieplan opgezet om verkeer in de Breusterstraat te ontlasten. Door het treffen van deze maatregelen zullen 200 mvt/etm verplaatst worden van de Breusterstraat - Emmastraat naar de Kennedylaan, waardoor een evenwichtigere verdeling ontstaat, zie figuur 3.1. Een en ander wordt gerealiseerd door de ANWB-bewegwijzering aan de ingang van de kern aan te passen.



Figuur 3.1: Circulatieplan Eijsden

Doordat de huidige supermarkt aan de Breusterstraat wordt gehandhaafd is het realiseren van een asverspringing nabij het kruispunt Breusterstraat - Kennedylaan - Cramignonstraat niet meer mogelijk. Door bij inrichting van de openbare ruimte het gedeelte Breusterstraat tussen de Kapittelherenstraat en de Cramignonstraat in te richten als een 'parkeerplein' (straat en parkeerplaats op hetzelfde niveau, door het niet toepassen van trottoirbanden en dezelfde bestrating toe te passen) wordt wel hetzelfde effect bereikt. Aan de bewegwijzering naar het centrum danwel het beschermde dorpsgezicht wordt ten opzichte van het DO uit 2005 niets gewijzigd. Figuur 3.1 blijft derhalve van toepassing.

Qua interne routing verandert er eveneens niets ten opzichte van het DO 2005 (zie figuur 3.2). Er is een grote parkeerruimte aan de oostelijke zijde ontsloten vanuit Emmastraat, Boompkensstraat en Prins Hendrikstraat. Aan de Westzijde is een ruime parkeergelegenheid ontsloten via de Kennedylaan, Breusterstraat. De beide parkeerruimtes zijn verbonden via de Sint Martinusstraat of de Breusterstaat waardoor geen doorstromingsproblemen zullen ontstaan.



Figuur 3.2: Interne circulatie

Geconcludeerd kan worden dat het voorliggende ontwerp qua verkeersintensiteiten geen wijzigingen te weeg brengt. Zowel de circulatie binnen de kern (figuur 3.1) als ook de interne circulatie binnen het plandeel Breust (figuur 3.2) blijven hetzelfde als in het DO 2005.



functie	omvang 2005	omvang 2007	parkeernorm		aantal benodigde parkeerplaatsen 2005	aantal benodigde parkeerplaatsen 2007
commerciële ruimten	500 m ² bvo	250 m ² bvo	1,00	50 m ² bvo	10	5
winkels	2475 m ² bvo	2555 m ² bvo	1,00	30 m ² bvo	82	85
supermarkten	2.650 m ² bvo	2.910 m ² bvo	1,00	20 m ² bvo	133	146
appartementen Breusterhof	26 woningen	26 woningen	1,00	woning	26	26
bezoekers appartementen			0,3	woning	8	8
zorgwoningen	63 woningen	60 woningen	1,00	woning	63	60
bezoekers zorgwoningen			0,3	woning	19	18
zorgcentrum De Bron						
- zorgappartementen	14 woningen	14 woningen	1,00	woning	14	14
- bezoekers zorgcentrum			0,3	woning	4	4
- zorgplekken	45 eenheden	44 eenheden	0,25	wooneenheid	11	11
totaal					370	377

Tabel 3.2: Toekomstige parkeerbehoefte in het centrum

Van de in de tabel aangegeven 2.910 m² supermarkten bevindt zich 1.610 m² bvo in de nieuwbouw op de huidige schoollocatie en 1.300 m² bvo op de huidige Plus-locatie.

In totaal zijn er 377 parkeerplaatsen in het gehele centrum nodig op basis van de geldende normering. Een deel van deze plaatsen komt in het openbare gebied en een deel wordt in de parkeerkelder of op eigen terrein gerealiseerd.

De functies die parkeren op eigen terrein of in de parkeerkelder (niet openbaar).

functie	parkeerplaatsen
bewoners Breusterhof	26
bewoners zorgwoningen	60
bewoners zorgwoningen De Bron	14
bewoners zorgplekken	11
totaal	111

Tabel 3.3: Functies parkeren op eigen terrein of in de parkeerkelder

De bewoners van deze appartementen kunnen bij Servatius een parkeerplek huren. De kopers kunnen een parkeerplaats van een appartement kopen. De bezoekers van De Bron of de appartementen parkeren in het openbare gebied. Het hiervoor genoemde betekent dat er 111 parkeerplaatsen benodigd zijn voor de bewoners. Deze worden ondergronds en binnen het complex Breusterhof gerealiseerd.

De functies die in de toekomst in het openbare gebied parkeren zijn:



functie	parkeerplaatsen
commerciële ruimten (bank)	8
winkels	84
supermarkten	146
bezoekers Breusterhof	8
bezoekers zorgwoningen	18
bezoekers zorgwoningen De Bron	4
totaal	266

Tabel 3.4: Functies parkeren in de toekomst in het openbare gebied

In het plangebied zijn op basis van de hiervoor genoemde functies en de daaraan gekoppelde normering 266 openbare parkeerplaatsen benodigd. Doordat deze parkeerplaatsen openbaar zijn, is dubbelgebruik van de plaatsen mogelijk. Bij het berekenen van dubbelgebruik wordt rekening gehouden met de piekbelasting van verschillende functies door uit te gaan van aanwezigheidspercentages. Bewoners zijn immers op andere tijden aanwezig dan werknemers en bezoekers van een winkelcentrum. Door rekening te houden met dubbelgebruik van parkeerplaatsen, is feitelijk een lager aantal parkeerplaatsen nodig dan op basis van de normering.

In het ASVV 2004 (aanbeveling voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom) zijn op basis van ervaringscijfers aanwezigheidspercentages van de functies opgenomen. Deze percentages zijn gebaseerd op centra in vergelijkbare dorpen in een landelijke omgeving.

aanwezigheids- percentage	werkdag overdag	werkdag middag	werkdag avond	zaterdag	zaterdag avond	zondag middag
woningen	50	60	100	60	60	70
detailhandel	30	70	20	100	0	0
commercieel	100	100	5	5	0	0

Tabel 3.5: Aanwezigheidspercentages

Door deze percentages te vermenigvuldigen met de parkeerbehoefte per functie ontstaat tabel 3.6.

	werkdag overdag	werkdag middag	werkdag avond	zaterdag	zaterdag avond	zondag middag
woningen (30)	15	18	30	18	18	21
detailhandel (231)	70	162	47	231	0	0
commercieel (5)	5	5	1	1	0	0
totaal	90	185	78	250	18	21

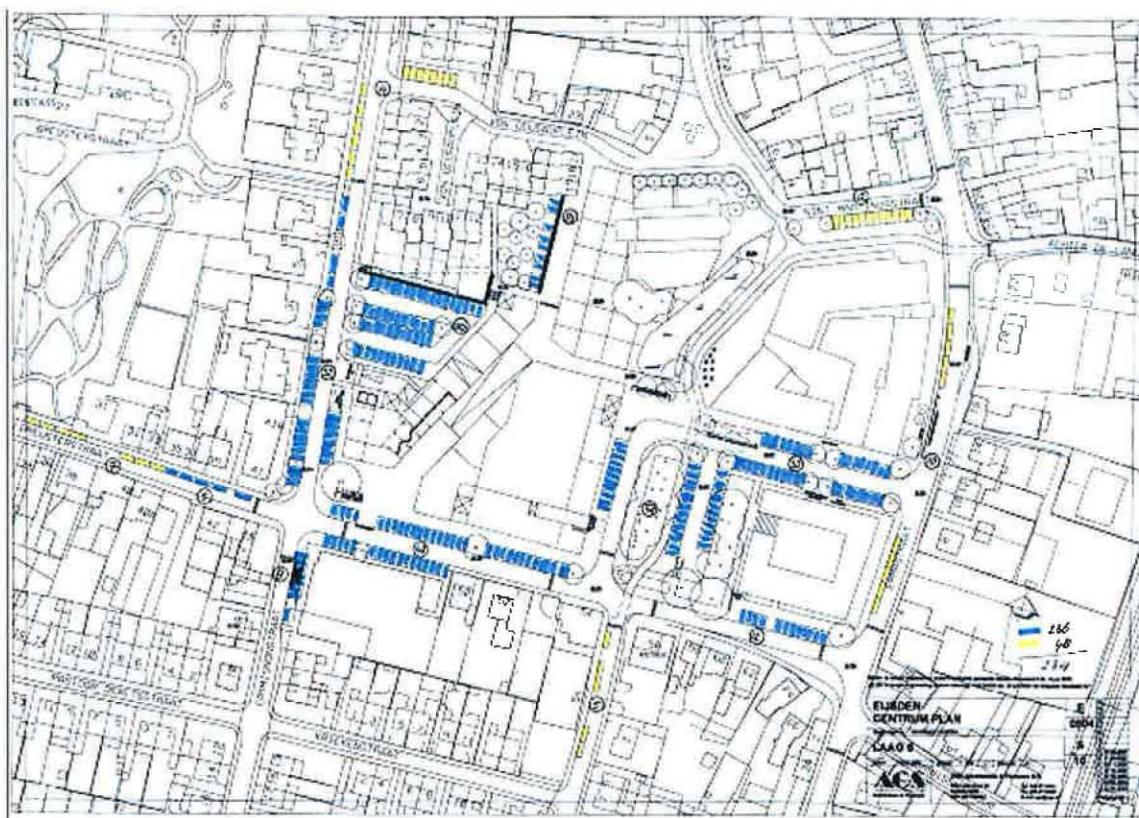
Tabel 3.6: Percentages vermenigvuldigt met de parkeerbehoefte per functie



De parkeerbehoefte na dubbelgebruik is op een zaterdag het grootst. Op dat moment bestaat in het plangebied een parkeerbehoefte van 250 openbare parkeerplaatsen voor winkels en woningen. Voor sec de winkels zijn 231 parkeerplaatsen nodig.

3.3.2 Parkeeraanbod

In het laatste ontwerp zijn in het centrumplan in totaal 284 parkeerplaatsen in de openbare ruimte opgenomen. Dat betekent dat er ten opzichte van de norm (266 parkeerplaatsen) 18 extra parkeerplaatsen in het ontwerp zijn voorzien en ten opzichte van het feitelijke gebruik een restcapaciteit van (283-250) 34 parkeerplaatsen ontstaat. Van de 284 parkeerplaatsen zijn er 236 parkeerplaatsen binnen redelijke loopafstand van de winkels gelegen (blauw) en 48 parkeerplaatsen op grotere loopafstand (geel). In figuur 3.3 is een en ander weergegeven.



Figuur 3.3: Parkeerplaatsen



In genoemde berekening is geen rekening gehouden met de zogenaamde 85%-regel¹. Deze berekening werd ook gemaakt ten behoeve van het DO in 2005. In bijlage 1 is de vergelijking met de huidige uitwerking van het DO en de berekening bij het DO 2005 opgenomen.

Zoals aangegeven, zijn normatief ten behoeve van het winkelend publiek 231 parkeerplaatsen benodigd. Op piekmomenten gelden deze 231 parkeerplaatsen als 85% van het benodigde aantal parkeerplaatsen. Dit betekent dat de 100% benodigde parkeerplaatsen op het piekmoment 272 parkeerplaatsen bedraagt.

In de directe nabijheid van de winkels zijn 236 parkeerplaatsen aanwezig (blauw). Dit betekent dat er in de directe nabijheid een 'tekort' ontstaat op het piekmoment van 36 (272 -/- 236) parkeerplaatsen.

Dit tekort op het piekmoment kan opgevangen worden door het benutten van de gele parkeerplaatsen (dus op iets grotere loopafstand van de winkels) en het instellen van een parkeerregime. Bij het DO in 2005 is dit ook als oplossing aangegeven.

Door het instellen van een parkeerregime worden langparkeerders (bewoners en werknemers) gedurende een bepaalde tijdsperiode (bijvoorbeeld op de zaterdagen) gedwongen om buiten het centrumgebied (buiten de blauwe parkeerplaatsen) te parkeren.

3.3.3 Invalideparkeren

In het plan dient rekening te worden gehouden met parkeerplaatsen voor mindervaliden. Ongeveer 2%, 6 parkeerplaatsen, van het totale parkeeraanbod dient te worden gereserveerd voor invalidenplaatsen.

3.3.4 Gemiddelde parkeerbezetting

In de berekening van de parkeerdruk is uitgegaan van de parkeernormen uit de bouwverordening. Deze normen liggen voor sommige functies hoger dan de landelijke richtlijnen. Desondanks is de voorgaande berekening een gemiddeld beeld, waarbij de daadwerkelijke parkeerdruk afhankelijk is van factoren als fietsgebruik, weersomstandigheden, feestdagen et cetera.

3.3.5 Kerk

Aandachtspunt vormt ook de kerk. Op vrijwel alle momenten van de week zijn voldoende parkeerplaatsen beschikbaar binnen het centrumgebied, die gebruikt kunnen worden door kerkbezoekers. Alleen in bijzondere situaties (begrafenis of huwelijk op zaterdag) is een beperkt aantal parkeerplaatsen voor kerkgangers beschikbaar.

¹ Een parkeerdruk tot 85% binnen een centrumgebied wordt landelijk als acceptabel beschouwd. Boven deze kritische grens neemt de kans op zoek verkeer en mogelijke overloop naar andere gebieden buiten het centrum significant toe.



3.3.6 Conclusie parkeren

Geconcludeerd kan worden dat er normatief en praktisch voldoende parkeerruimte aanwezig is. Voorgesteld wordt het parkeergedrag in het plangebied één jaar na opening van het winkelcentrum te monitoren en indien nodig vervolgens een parkeerregime in te stellen.



4 Laden en lossen

Voor wat betreft het laden en lossen is er weinig veranderd ten opzichte van het DO 2005. De verkeersintensiteiten blijven conform advies van Goudappel Coffeng. Zowel door de werkgroep Verkeer als door de Raad werd continue aandacht gevraagd voor laden en lossen. Omdat de locatie van de supermarkt aan de Breusterstraat ongewijzigd blijft, betekent dit dat er in het plangebied vijf laad- en losvoorzieningen komen, namelijk:

1. Inpandige laad- en losruimte (oostzijde winkelcentrum) ten behoeve van huishoudelijke artikelen en de supermarkt. De trekkeroplegger zal via de Emmastraat, Breusterhof aanrijden en rijdt weg via de Breusterstraat en vervolgens Emmastraat.
2. Laad- en losstrook Kennedylaan (westzijde winkelcentrum).
3. De Bron.
4. Supermarkt Cramignonstraat (bestaand).
5. Breusterhof Rabobank.

De volgende laad- en losbewegingen zijn voor het centrum bepaald.

Lidl	16 vrachtauto's per week*	18 meter combinatie
Plusmarkt	14 vrachtauto's per week	18 meter combinatie
huishoudelijke artikelen	3 vrachtauto's per week	18 meter combinatie
zorgcentrum	6 vrachtauto's per week	10 meter voertuig
zorgcentrum	2 per dag	bestelbus
kleine winkels/verswaren	dagelijks	bestelbus/10 meter voertuig
Breusterhof	1 vrachtauto per week	10 meter voertuig

* Een winkelweek zijn zes dagen

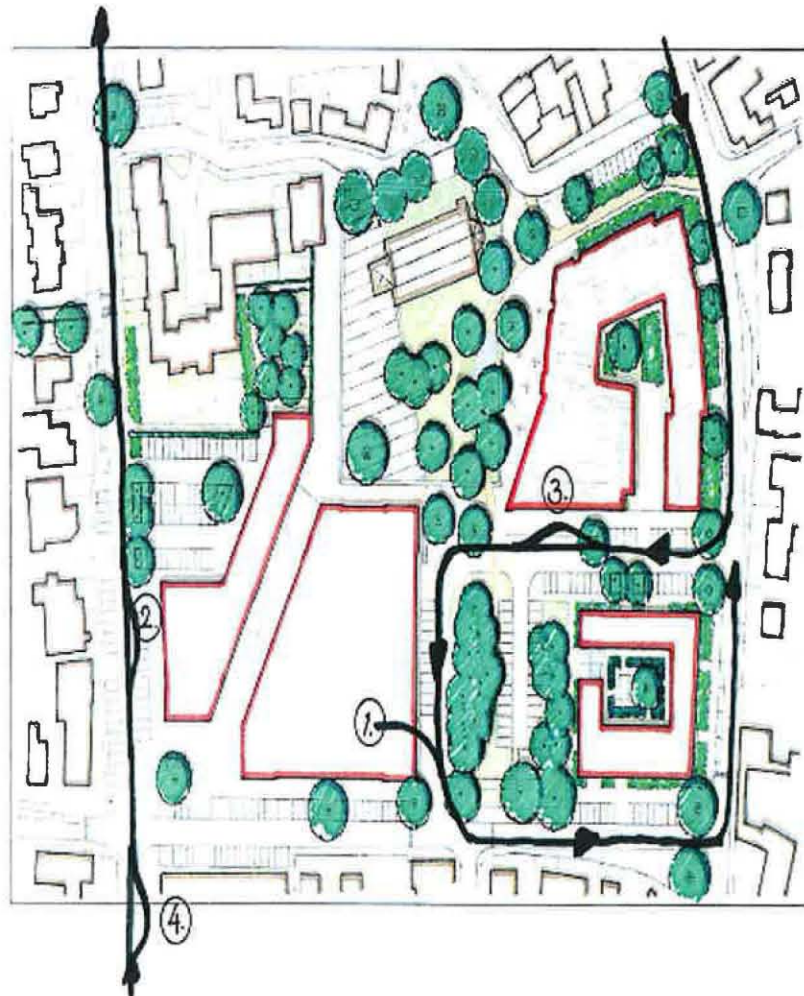
Tabel 4.1: Laad- en losbewegingen centrum

Concreet betekent dit dat door de Breusterhof wekelijks 23 vrachtauto's en 12 bestelbussen rijden.

Voor de Kennedylaan-Cramignonstraat geldt dat er 16 vrachtauto's per week doorheen rijden en 50 bestelbusjes per week. In verhouding tot de etmaalintensiteiten zoals genoemd op pagina 3 van de studie naar het Centrumplan van Goudappel Coffeng is dit geen probleem. Wel dient aandacht geschonken te worden aan de laad- en loslocatie, zodat de doorstroming niet wordt geblokkeerd.

Op de genoemde locaties zijn laad- en losmogelijkheden naast de rijbaan. De bestaande supermarkt aan de Breusterstraat behoudt de laad- en losruimte in de Cramignonstraat. Bij een eventuele herontwikkeling van deze locatie zal bezien moeten worden hoe het laden en lossen hier geoptimaliseerd kan worden, eventueel inpandig.

In figuur 4.1 zijn de aan- en afrijroutes getekend.



*Figuur 4.1: Aan- en afrijroute vrachtverkeer
(tekening uitbreiden met losroute Cramignonstraat - Kennedylaan)*

Omdat de route van het vrachtverkeer voor de supermarkt/winkel in huishoudelijke artikelen en De Bron de doorgaande fietsroute naar Poelveld kruist, dienen afspraken te worden gemaakt met de expediteur over aflevertijden. Een en ander wordt geregeld in het zogenaamd centrummanagement voor het winkelcentrum waarvoor Servatius verantwoordelijk is en waarin de gemeente participeert.

Geconcludeerd wordt dat het laden en lossen binnen het plangebied in de uitwerking van het DO goed is verwerkt.



5 Halte openbaar vervoer

In de huidige situatie halteert de bus in de Emmastraat aan de zijkant van de rijbaan. Halteren op de rijbaan is tot een maximum van 5.000 mvt/etm acceptabel. Derhalve kan de bus ook in de toekomst, als de intensiteit van de Emmastraat ongeveer gelijk blijft, op de rijbaan halteren. Indien de intensiteit boven de 5.000 mvt/etm komt of de halte een tijdhalt betreft (een halte waar de chauffeur vanwege voorsprong op de dienstregeling langer wacht) is een haltekom gewenst om de doorstroming te garanderen. Omdat de halte veel wordt gebruikt ten behoeve van De Bron, is het noodzakelijk de halte zo kort mogelijk bij de hoofdingang te leggen.

Bijlage



Bijlage 1: Vergelijking parkeerbalans met DO 2005

	2005	2007	
openbaar gebied	parkeerplaatsen	parkeerplaatsen	
winkels (supermarkt)	133	146	
winkel (overig)	83	85	
commercieel (kantoor, banken)	4	5	
kapper reisbureau	10		
totaal conform norm	230	236	
aanbod	parkeerplaatsen	parkeerplaatsen	
blauw	227	236	
geel	49	48	
totaal	276	284	
85% regel			
pickmoment (parkeren ten behoeve van winkels)	226	231	85%
	266	272	100%
100%	266	272	
blauw	227	236	
tekort	39	36	
geel	49	48	
saldo	10	12	