

ONDERWERP
Verkeerstoets TAM-omgevingsplan Oost-Maarland (fase 2)

PROJECTNUMMER
30214797

DATUM
17 oktober 2024

ONZE REFERENTIE
AHJMEXHXW5PJ-1768213325-232:

VAN
J.K.

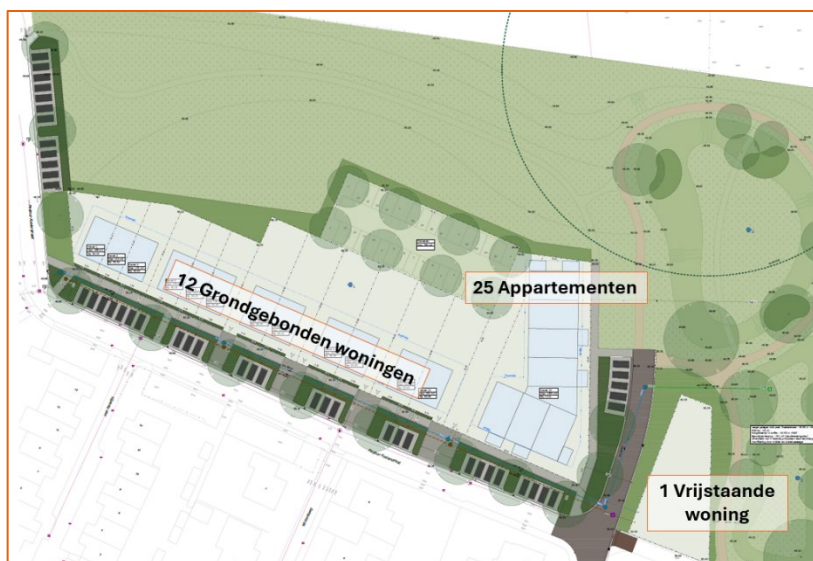
AAN
Gemeente Eijsden-Margraten

Inleiding

Aan de Pastoor Rosierstraat in Oost-Maarland (gemeente Eijsden-Margraten) wordt een woningbouwlocatie ontwikkeld (zie ook Figuur 1). Het voornemen is om op deze locatie in totaal 38 woningen te realiseren. De ontwikkeling betreft 25 appartementen (16 goedkope koop en 9 sociale huur), 12 grondgebonden woningen (6 3-onder-1-kap, 6 2-onder-1-kap) en 1 vrijstaande woning (voor de verdeling over het gebied zie Figuur 2). Om deze planontwikkeling mogelijk te maken is het nodig om een TAM omgevingsplan op te stellen. Om ten behoeve van deze wijziging de gevolgen van de planontwikkeling op het gebied van verkeer inzichtelijk te maken, is deze verkeerstoets opgesteld. In deze verkeerstoets is de toekomstige parkeerbehoefte uiteengezet en inzichtelijk gemaakt hoeveel extra verkeer op het omliggende wegennet komt te rijden als gevolg van de planontwikkeling.



Figuur 1: Ligging plangebied



Figuur 2: Planvoornemen

VERKEERSKUNDIGE ONDERBOUWING BIJ LOCATIE-ONTWIKKELINGEN

Het ontwikkelen van een bestaande of nieuwe locatie vraagt naast een goede ruimtelijke afweging over functie, vormgeving en inpassing, ook om het in beeld brengen van de verkeerseffecten. Bij een nieuwe ontwikkeling voor het gebruiken van gronden en bouwwerken in strijd met het omgevingsplan, is het van belang dat de effecten van de ontwikkeling voor verkeer goed worden onderbouwd. De onderbouwing van de verkeersaspecten speelt mee bij de beoordeling van het plan/initiatief. Hierbinnen ligt nadruk op de effecten van de ontwikkeling op de verkeersafwikkeling en parkeren (bereikbaarheid), de verkeersveiligheid en de verkeershinder (leefbaarheid).

Leeswijzer

In deze verkeerstoets wordt de verkeerskundige onderbouwing van het plan beschreven. We beschrijven eerst de functie en vormgeving van de wegen in de omgeving. Vervolgens gaan we in op de aspecten parkeren en effecten op de verkeersintensiteit op het omliggende wegennet. De verkeerstoets wordt afgesloten met een conclusie.

Functie en vormgeving wegen in de omgeving

De planontwikkeling wordt ontsloten aan de Pastoor Rosierstraat. De Pastoor Rosierstraat is een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom, waar een maximumsnelheid van 30km/u geldt. Gezien de ligging van de Pastoor Rosierstraat is het aannemelijk dat in de huidige situatie en de situatie na realisatie van de planontwikkeling uitsluitend bestemmingsverkeer (aanwonenden en gasten) gebruik maken van deze weg.

Een groot deel van het verkeer van/naar het plangebied zal richting Maastricht of Eijsden rijden. Hiervoor maken ze gebruik van de Parrestraat, Dorpsstraat en Putstraat om bij de Catharinastraat/Kloppenbergweg te komen. De Parrestraat, Dorpsstraat en de Putstraat zijn allen erftoegangswegen binnen de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 30km/u. De Putstraat is een éénrichtingsweg in zuidelijke richting. Alle straten zijn met name woonstraten die naar verwachting weinig doorgaand verkeer kennen en met name gebruikt worden door de bewoners en bezoekers van Oost-Maarland.

De Catharinastraat/Kloppenbergweg is voor de huidige bewoners van Oost-Maarland en de toekomstige bewoners van de planontwikkeling, een belangrijke verbinding van/naar Maastricht en Eijsden. Het is een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom (ter hoogte van Oost-Maarland) met een maximumsnelheid van 50km/u. De weg heeft een vrijliggend fietspad in twee richtingen aan de westzijde van de weg.

Fietsverkeer

De omliggende kernen zijn goed bereikbaar voor fietsers. Het centrum van Eijsden is gelegen op circa 3 kilometer (10 minuten fietsen) en het centrum van Maastricht is gelegen op circa 6 kilometer (20 minuten fietsen) vanaf het plangebied. De beide plaatsen zijn te bereiken middels het vrijliggende fietspad aan de westzijde van de Catharinastraat/Kloppenbergweg.

Ook maken een aantal wegen in de omgeving van het plangebied (Sint-Jozefstraat, Dorpsstraat en Catharinastraat) deel uit van het recreatieve fietsknooppuntennetwerk.

De bereikbaarheid van het plangebied voor fietsers is zodoende goed te noemen.

Openbaar vervoer

Het plangebied is matig ontsloten middels het openbaar vervoer. De dichtstbijzijnde bushalte, is de halte Catharinastraat. Deze ligt op 700m afstand (circa 10 minuten lopen). Bushalte Catharinastraat wordt aangedaan door buslijn 15 (Maastricht – Eijsden) en kent overdag (tot circa 20:00) een halfuur dienstregeling.

Het treinstation van Eijsden ligt op fietsafstand (3,3km, 10 minuten). Dit station wordt aangedaan door de Drielandentrein tussen Aachen, Maastricht en Luik en kent één trein per uur in beide richtingen. Ook de treinstations Maastricht (6,9km, 22 minuten) en Maastricht Randwyck (5,9km, 18 minuten) liggen binnen fietsafstand van het plangebied.

Toegankelijkheid voor hulpdiensten

Het plangebied is van meerdere kanten te benaderen en daarmee goed bereikbaar voor hulpdiensten. Maatregelen om de bereikbaarheid voor hulpdiensten te verbeteren zijn dan ook niet nodig.

Parkeren

Bij het bepalen van het benodigd aantal parkeerplaatsen voor de planontwikkeling zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Er is gebruik gemaakt van het gemeentelijk parkeerbeleid van de gemeente Eijsden-Margraten (Parapluplan Parkeren Eijsden-Margraten, 2018).
- Het parapluplan maakt gebruik van de CROW-publicatie 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie, publicatie 317';
- De planontwikkeling is gelegen in 'weinig stedelijk'-gebied in de 'rest van de bebouwde kom';
- De kencijfers van het CROW geven een bandbreedte. Voor het bepalen van de parkeerbehoefte is de gemiddelde norm van deze bandbreedte gehanteerd.

Tabel 1: Berekening parkeerbehoefte planvoornemen

Type woning	Aantallen	CROW-aanduiding	Kengetal	Aantal parkeerplaatsen
Vrijstaande woning	1	Koop, huis, vrijstaand	2,3	2,3
Koop tot betaalbaarheidsgrens	6	Koop, huis, tussen/hoek	2,0	12
Twee-onder-een-kappers	6	Koop, huis, twee-onder-een-kap	2,2	13,2
Appartement, koop, goedkoop	16	Koop, etage, goedkoop	1,6	25,6
Appartement, sociale huur	9	Huur, etage, midden/goedkoop	1,4	12,6
Totaal	38			66 parkeerplekken

In totaal worden in het plan 25 parkeerplaatsen op eigen terrein, 33 openbare parkeerplaatsen, 6 opritten voor één voertuig en 1 oprit voor 2 voertuigen. In totaal komt dit neer op 66 parkeerplaatsen. Daarnaast wordt de langsparkerstrook aan de oostzijde van de Pastoor Rosierstraat tussen De Reep en de Parrestraat omgevormd naar haakse parkervakken. Hierdoor wordt de parkeercapaciteit op dit wegvak vergroot met naar verwachting ongeveer 3 plekken. Hiermee worden in totaal 69 parkeerplekken gerealiseerd ten behoeve van de planontwikkeling. Hiermee worden voldoende parkeerplekken gerealiseerd om te voldoen aan de toekomstige parkeerbehoefte.

Gebruik wegennet

De beoogde woningbouwontwikkeling zorgt voor meer (gemotoriseerd) verkeer op de wegen in de omgeving van het plangebied. De verwachte gevolgen van de beoogde ontwikkeling op deze omliggende wegen is hieronder uiteengezet.

Huidige situatie

Allereerst is het van belang om een actueel beeld te hebben van de verkeerssituatie in de omgeving van het plangebied. Om de huidige verkeerssituatie inzichtelijk te maken zijn op 5 locaties (Figuur 3) verkeerstellingen in de omgeving van het plangebied uitgevoerd in de periode van 17 t/m 23 juli 2024. Omdat de Pastoor Rosierstraat uitsluitend gebruikt wordt door bestemmingsverkeer voor de woningen aan de straat, is gekozen om op deze weg geen verkeerstelling uit te voeren. Het is de verwachting dat de intensiteiten hier lager zijn dan op de Dorpsstraat en de Sint Jozefstraat.

De resultaten van deze verkeerstellingen zijn weergegeven in Tabel 2. In Tabel 2 zijn eveneens de verkeersintensiteiten voor de autonome situatie in 2036 weergegeven. Deze zijn bepaald door toepassing van een jaarlijks autonoom groeipercentage van 1%.



Figuur 3: Locatie telpunten

Tabel 2: Verkeersintensiteiten in huidige situatie 2024 en autonome situatie 2036

#	Straatnaam	Intensiteit 2024 in mvt/werkdag	Intensiteit 2036 in mvt/werkdag
1	Catharinastraat	5.800	6.536
2	Dorpsstraat	763	860
3	Putstraat	188	212
4	Kloppenbergweg	4.942	5.569
5	Sint Jozefstraat	630	710

Plansituatie

De ontwikkeling van de beoogde bouwplannen zorgt voor een toename van de hoeveelheid verkeer in de omgeving van het plangebied. In deze paragraaf worden de gevolgen van deze toename inzichtelijk gemaakt.

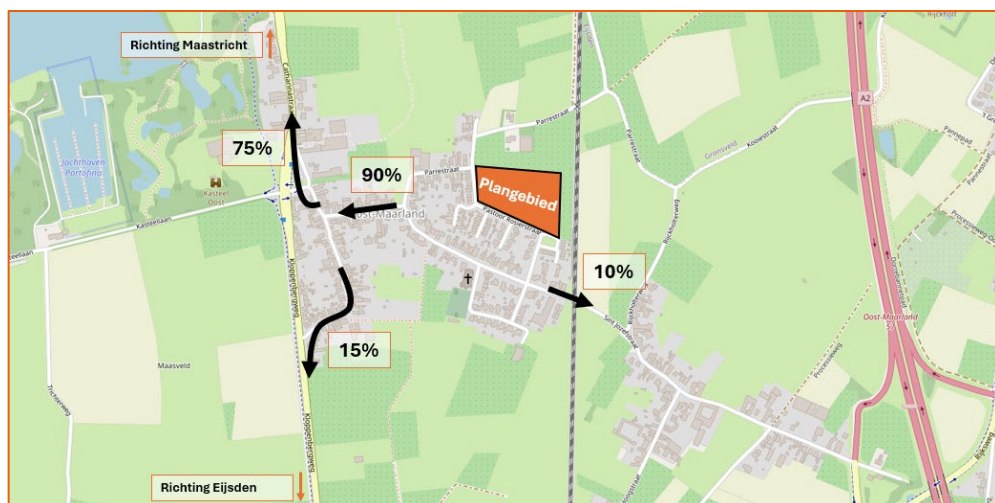
Bij het bepalen van de verkeersgeneratie van de beoogde woningbouwontwikkeling zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Er is gebruik gemaakt van het gemeentelijk parkeerbeleid van de gemeente Eijsden-Margraten (Parapluplan Parkeren Eijsden-Margraten, 2018). Deze publicatie bevat ook gegevens t.a.v. de verkeersgeneratie.
- De planontwikkeling is gelegen in 'weinig stedelijk'-gebied in de 'rest van de bebouwde kom';
- Om het 'worst case scenario' inzichtelijk te maken is gekozen om de bovenste bandbreedte van de kencijfers te hanteren;
- Het plangebied is momenteel voornamelijk grasland. De aanname is dan ook dat deze gronden geen/nauwelijks verkeer genereren in de huidige situatie.

Type woning	Aantallen	CROW-aanduiding	Kengetal	Verkeersgeneratie mvt/weekdagemaal
Vrijstaande woning	1	Koop, huis, vrijstaand	8,6	8,6
Koop tot betaalbaarheidsgrens	6	Koop, huis, tussen/hoek	7,8	46,8
Twee-onder-een-kappers	6	Koop, huis, twee-onder-een-kap	8,2	49,2
Appartement, koop, goedkoop	16	Koop, etage, goedkoop	6,0	96
Appartement, sociale huur	9	Huur, etage, midden/goedkoop	4,5	41
Totaal				242 mvt/etmaal

Bij de beschouwing van de verkeerseffecten van een planontwikkeling op het omliggende wegennet wordt gekeken naar het verkeer per werkdag. Voor het omrekenen van de verkeersgeneratie van weekdag naar werkdag is een omrekenfactor van 1,11 toegepast. Dit resulteert in een verkeersgeneratie van **269 mvt/werkdagemaal**.

Het verkeer dat gegenereerd wordt door de planontwikkeling zal zich verdelen over het omliggende wegennet. In Figuur 4 is de gehanteerde verdeling van het extra verkeer als gevolg van de planontwikkeling over de omliggende wegen weergegeven. Deze verdeling is gemaakt op basis van expert judgement. De aanname is dat het grootste gedeelte van het verkeer van/naar het noorden via de Catharinastraat zal rijden. De uitkomsten van de verdeling van de extra verkeersgeneratie over het omliggende wegennet zijn weergegeven in Tabel 3.



Figuur 4: Verdeling verkeersgeneratie planontwikkeling over omliggende wegennet

De verdeling van de verkeersgeneratie over het omliggende wegennet heeft de verkeersintensiteiten uit Tabel 3 als gevolg. Te zien is dat de intensiteiten met name op de Dorpsstraat, de Putstraat en de Sint-Jozefstraat zeer laag zijn. Omdat de intensiteiten op deze straten laag is in de huidige situatie, is de procentuele toename van de intensiteiten als gevolg van de planontwikkeling relatief hoog. Deze wegen kunnen de toename van de hoeveelheid verkeer echter goed aan, zonder dat de doorstroming of de verkeersveiligheid van deze wegen onder druk komt te staan. Er worden dan ook geen problemen met betrekking tot deze aspecten verwacht.

De verkeersintensiteiten op de Catharinastraat en de Kloppenbergweg liggen hoger, maar deze wegen zijn gebiedsontsluitingswegen en zodoende bedoeld en ontworpen om grotere hoeveelheden verkeer te verwerken (tot circa 15.000 mvt/etmaal). Als te zien in Tabel 3 blijven de intensiteiten in de plansituatie 2036 ruim onder deze capaciteit. Het bestaande wegennet kan de toename van verkeer als gevolg van de planontwikkeling dan ook goed verwerken.

Tabel 3: Verkeersintensiteiten in mvt per werkdagemaal voor autonome en plansituatie

#	Straatnaam	Intensiteit 2024 in mvt/werkdag	Intensiteit autonome situatie 2036 in mvt/werkdag	Verkeersgeneratie in mvt/werkdag	Intensiteit plansituatie 2036 in mvt/werkdag
1	Catharinastraat	5.800	6.536	202	6.738
2	Dorpsstraat	763	860	242	1.102
3	Putstraat	188	212	40	252
4	Kloppenbergweg	4.942	5.569	40	5.609
5	Sint Jozefstraat	630	710	27	736

Conclusie

Bereikbaarheid

De bereikbaarheid van het plangebied voor gemotoriseerd verkeer, fietsers en hulpdiensten is goed. De bereikbaarheid van het plangebied voor openbaar vervoer is matig, met name door de afstand van het plangebied tot bushaltes en treinstation.

Parkeren

Na toepassing van het parkeerbeleid van de gemeente Eijsden-Margraten op het voorliggende plan is gebleken dat de verwachte parkeerbehoefte 66 parkeerplaatsen betreft. Gezien het feit dat in het huidige plan 66 parkeerplaatsen zijn opgenomen en de langspaarkeerstrook op de Pastoor Rosierstraat tussen De Reep en de Parrestraat wordt omgevormd tot haakse parkeervakken waardoor de parkeercapaciteit met 3 plekken toeneemt, worden in totaal 69 parkeerplekken gerealiseerd ten behoeve van de planontwikkeling. Hierdoor kan worden geconcludeerd dat voldoende parkeergelegenheid wordt gerealiseerd en parkeren zodoende geen belemmering vormt voor de uitvoering van het voorgenomen plan.

Verkeer

De beoogde planontwikkeling genereert 269 motorvoertuigbewegingen/werkdagemaal. Deze verkeersgeneratie zorgt voor een toename van de verkeersintensiteiten op een aantal wegen in de omgeving van het plangebied. Uit Tabel 3 is op te maken dat de toename van de verkeersintensiteiten niet leidt tot onacceptabele intensiteiten op wegen in de omgeving.