

MEMO

Aan: BRO Tegelen [REDACTED]
Project: Verkeerskundige onderbouwing Wouterstraat, Horst a/d Maas
Datum: 25 augustus 2023
Uw kenmerk: P05085
Ons kenmerk: 21-1120-01 v2
Contactpersoon: [REDACTED] | [REDACTED] | [REDACTED]
Bijlagen: /

**GRENS
PAAL12**

grensverleggende infraplanners

Reinaldstraat 2
6301 EC Valkenburg

www.grenspaal12.eu

Woonuitbreiding voorziet in maximaal 53 nieuwe woningen

Binnen het voorgenomen ontwikkelingsplan Wouterstraat fase 2 wordt in de kern America (gemeente Horst aan de Maas) voorzien in de realisatie van 48 woningen binnen de grenzen van het plangebied. Er wordt bij de woningbouw rekening gehouden met een bouwmargin van 10% waardoor er op de bouwplaats maximaal 53 woningen kunnen worden gerealiseerd. De samenstelling van de te bouwen woningen is divers en voorziet momenteel in een verdeling van 16 woningen sociale huur en 32 koopwoningen. Deze woningen zijn op te delen in 23 rijwoningen, 6 tweekappers en 19 vrijstaande woningen.



Figuur 1: woonuitbreiding Wouterstraat, gemeente Horst aan de Maas

De specifieke vraag hierbij is of de lokale infrastructuur deze ontwikkeling aan kan, waarbij inzicht moet worden bekomen in de verwachte aantal parkeerplaatsen, verkeersgeneratie en verkeersafwikkeling. Omdat het stedenbouwkundig plan nog niet definitief is, wordt er rekening gehouden met een extra marge van 10%.

Parkeerbehoefte

De woonontwikkeling moet voorzien in minimaal 106 parkeerplaatsen

De nieuwe ontwikkeling moet voorzien in 96 parkeerplaatsen voor de bouw van 48 woningen. De parkeerplaatsen worden onderverdeeld in 46 parkeerplaatsen voor rijwoningen, 12 parkeerplaatsen voor tweekappers en 38 parkeerplaatsen voor vrijstaande woningen.

De bouw van maximaal 53 woningen (5 extra woningen) heeft gevolgen voor de totale parkeerbehoefte. De gemeentelijke parkeernorm schrijft voor om 2,0 parkeerplaatsen per woning aan te leggen. Dit heeft als gevolg dat 10 extra parkeerplaatsen nodig zijn binnen de planvorming. In totaal is nood aan 106 parkeerplaatsen voor het hele plangebied.

Tabel 1: berekening parkeerbehoefte

| Omschrijving woningtype | aantal | gemeentelijke parkeernorm | totale parkeerbehoefte |
|-------------------------------|-----------|--------------------------------|------------------------|
| Rijwoningen | 23 | 2,0 parkeerplaatsen per woning | 46 |
| Tweekappers | 6 | 2,0 parkeerplaatsen per woning | 12 |
| Vrijstaande woningen | 19 | 2,0 parkeerplaatsen per woning | 38 |
| totaal parkeerbehoefte | 48 | | 96 |
| 5 extra woningen | 5 | 2,0 parkeerplaatsen per woning | 10 |
| marge 10% | 53 | | 106 |

Een bouwinitiatief moet op eigen terrein kunnen voldoen aan de parkeervraag. Voor de functie wonen bestaat de parkeernorm uit een bewoners- en bezoekersgedeelte. Het aandeel bezoekersplaatsen per appartement/woning is altijd 0,3 parkeerplaats per woning.

Zowel het bewoners- als bezoekersaandeel parkeerplaatsen wordt op eigen terrein aangelegd. Bij grootschalige woningbouwontwikkelingen (vanaf tien woningen) moeten de bezoekersparkeerplaatsen openbaar toegankelijk zijn en mogen deze zich niet in een afgesloten parkeervoorziening bevinden.

Het aantal toegankelijke parkeerplaatsen voor bezoekers moet in deze woningbouw gelijk zijn aan minimaal 14,4 openbare parkeerplaatsen. De extra mogelijke ontwikkeling van 5 huizen heeft eveneens invloed op het aantal parkeerplaatsen voor bezoekers. Het aantal openbare parkeerplaatsen stijgt hierdoor van 14,4 naar 15,9 (afgerond 16) openbare parkeerplaatsen.

De planvorming voorziet in minimaal 111 openbaar beschikbare parkeerplaatsen waardoor wordt voldaan de minimale parkeervraag van 106 parkeerplaatsen.

Horst aan de Maas voorziet in eigen parkeernormen

De parkeerbehoefte geeft het aantal parkeerplaatsen weer die moeten worden voorzien op eigen terrein bij de ontwikkeling van woningen binnen de kern Horst aan de Maas. Deze behoefte wordt berekend aan de hand van de gemeentelijke kencijfers parkeren van de gemeente Horst aan de Maas.

Deze kencijfers zitten vevat in de 'Nota Parkeernormen gemeente Horst aan de Maas' en zijn gebaseerd op de parkeernorm van CROW (publicatie 317 'kencijfers parkeren en verkeersgeneratie van oktober 2012).

Horst aan de Maas kenmerkt zich als weinig stedelijk gebied

De gemeente Horst aan de Maas wordt getypeerd als weinig stedelijk gebied (500-1.000 adressen per km²). Tussen en binnen de afzonderlijke kernen zijn (kleine) verschillen zichtbaar. Om

schijnnaauwkeurigheid te voorkomen, is in de Nota Parkeernormen uitgegaan van één stedelijkheidsgraad (weinig stedelijk gebied) voor de totale gemeente.

Naast de mate van stedelijkheid heeft ook de ligging van een bepaalde voorziening invloed op de mate van parkeerbehoefte. Een ligging in of nabij het centrumgebied betekent veelal dat minder ruimte beschikbaar is in de openbare ruimte voor de realisatie van parkeerplaatsen. Voor deze Nota Parkeernormen is ervoor gekozen om drie zones op te nemen.

De schil rondom centrumgebieden is niet afzonderlijk benoemd, omdat binnen de centrumgebieden van de kernen binnen de gemeente Horst aan de Maas feitelijk geen sprake is van een overloopgebied c.q. schil zoals wel vaak het geval is in meer stedelijke gebieden. Om schijnnaauwkeurigheid te vermijden zijn alleen de centrumgebieden van de kernen Horst, Sevenum en Grubbenvorst als zodanig gekarakteriseerd. De locatie van het voorgenomen ontwikkelingsplan is gelegen buiten de bebouwde kom.

Verkeersgeneratie neemt maximaal met 435 motorvoertuigen per etmaal toe

De verkeersgeneratie wordt berekend aan de hand van de landelijke kencijfers van CROW en de parkeernormen van de gemeente Horst aan de Maas.

De woonuitbreiding voorziet in 3 types woningen. CROW voorziet voor elk woningtype een verwachte verkeersvraag met een ondergrens en bovengrens. Deze kencijfers bieden inzicht in de totale verwachte verkeersvraag voor het bouwproject. Onderstaande tabel verduidelijkt deze kencijfers.

| Omschrijving woningtype | aantal | kencijfers CROW verkeersgeneratie | | verwachte verkeersgeneratie | |
|--------------------------------|-----------|-----------------------------------|----------|-----------------------------|--------------|
| | | minimaal | maximaal | minimaal | maximaal |
| Rijwoningen | 23 | 7,0 | 7,8 | 161,0 | 179,4 |
| Tweekappers | 6 | 7,4 | 8,2 | 44,4 | 49,2 |
| Vrijstaande woningen | 19 | 7,8 | 8,6 | 148,2 | 163,4 |
| totaal parkeerbehoefte | 48 | | | 353,6 | 392,0 |
| mogelijk aantal extra woningen | 5 | 7,8 | 8,6 | 39,0 | 43,0 |
| marge 10% | 53 | | | 392,6 | 435,0 |

Figuur 2: verwachte verkeersgeneratie per etmaal

De woonontwikkeling van 48 nieuwe wooneenheden gaat gepaard met een verwachte verkeersgeneratie tussen 353,6 en 392,0 voertuigen per etmaal. De grootste verkeersgeneratie zal afkomstig zijn van de rijwoningen en vrijstaande woningen en rijwoningen. Van de bewoners van de tweekappers wordt het minste aantal verkeersbewegingen per etmaal verwacht.

De stedenbouwkundige marge van 5 extra woningen zorgt voor een extra verwachte verkeersgeneratie tussen 39,0 en 43,0 extra motorvoertuigbewegingen per etmaal. Worstcase worden er 435,0 motorvoertuigbewegingen per etmaal verwacht als uitgegaan wordt van de kencijfers voor 5 extra vrijstaande woningen. Dit type woningen zorgt voor de meeste verkeersgeneratie per woning.

De omliggende wegen kan de extra verkeersgeneratie vlot verwerken

Gezien de aanwezige geplande infrastructuur kan worden verondersteld dat de maximale verkeerssnelheid binnen het plangebied maximaal 30 km/u zal bedragen. De straten aan de nieuwe woonontwikkeling zijn erfgoedwegen zonder fietsinfrastructuur.



Figuur 3: huidige verkeersintensiteiten volgens het Verkeersmodel Noord-Limburg (2018) Wouterstraat, Horst-aan-deMaas

Maximaal 1.235 motorvoertuigbewegingen per etmaal verwacht

Aan de noordzijde sluit de woonontwikkeling aan op de Kerkbosweg. Deze weg kent een huidige intensiteit van 800 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Deze intensiteit is afkomstig van het verkeersmodel Noord-Limburg (versie 2018). Aan de zuidzijde sluit de woonontwikkeling aan op de Wouterstraat. Deze straat kent eveneens een huidige intensiteit van 700 motorvoertuigen per etmaal.

De nieuwe woonontwikkeling zal een extra verkeersgeneratie van minimaal 393 en maximaal 435 voertuigen per etmaal genereren. De verkeersintensiteiten op de Kerkbosweg zal (bij volledige ontsluiting via deze weg) stijgen naar een etmaalintensiteit van maximaal 1.235 motorvoertuigen per etmaal.

De verkeersintensiteiten op de Wouterstraat zal (bij volledige ontsluiting via deze weg) stijgen naar een etmaalintensiteit van maximaal 1.135 motorvoertuigen per etmaal. Naar alle waarschijnlijkheid zullen beide wegen ongeveer de helft van de verwachte maximale etmaalintensiteiten te verwerken krijgen, zijnde circa 217 motorvoertuigbewegingen per etmaal.

Tabel 2: toename verkeersintensiteiten in de omgeving op etmaalbasis

| Straatnaam | huidige verkeersintensiteiten | bijkomende verkeersgeneratie | verwachte intensiteiten toekomst |
|--------------|-------------------------------|------------------------------|----------------------------------|
| Kerkbosweg | 800 | + 435 | 1.235 |
| Wouterstraat | 700 | + 435 | 1.135 |

De maximale capaciteit van het type weg dat de woonontwikkeling ontsluit bedraagt maximaal 5.000 tot 6.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Deze weg kent een dermate grote restcapaciteit waardoor er geen afwikkelingsproblemen zullen ontstaan die gerelateerd zijn aan de komst van deze ontwikkeling.

Verkeersveiligheid blijft gegarandeerd

Hoewel een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom dergelijke intensiteiten dus theoretisch zou moeten kunnen afwikkelen, dient echter ook te worden gekeken naar de (subjectieve) veiligheid op dergelijke wegen bij deze verkeersintensiteit. De hamvraag is dan welke intensiteit vanuit dit oogpunt nog wel als acceptabel mag worden geacht. Het antwoord op deze vraag is wederom afhankelijk van de inrichting van de weg.

Op basis van onze ruime ervaring met uitvoering van, dan wel betrokkenheid bij verkeerskundige onderzoeken op vergelijkbare ontsluitende erftoegangswegen binnen de bebouwde kom achten wij een waarde onder 3.000 motorvoertuigen per etmaal voor zowel de Kerkbosweg als Wouterstraat zeer acceptabel. Bij dergelijke waardes is de verkeersveiligheid voor de zwakke weggebruikers (fietsers en voetgangers) nog gegarandeerd.

Conclusie

De woonuitbreiding voorziet in de bouw van een 48 nieuwe woningen. Bij dit woonproject moet worden voorzien in 96 parkeerplaatsen volgens leidende geldende normering van de gemeente Horst aan de Maas. De stedenbouwkundige marge van 5 extra woningen zorgt voor een toename van 10 nodige parkeerplaatsen waardoor het totaal aantal parkeerplaatsen stijgt tot 106. De planvorming voorziet in minimaal 111 openbaar beschikbare parkeerplaatsen waardoor wordt voldaan de minimale parkeervraag van 106 parkeerplaatsen. Het beschikbare parkeeraanbod staat los van de eventueel nog voorziene aantal parkeerplaatsen op eigen terrein.

De nieuwe woonwijk zal ook een bepaalde verkeersgeneratie met zich meebrengen. Volgens de kencijfers van CROW kunnen we op deze locatie een extra verkeersstroom tussen 392,6 en 435 (inclusief marge van 5 extra woningen) voertuigen verwachten. Hierdoor stijgt de totale verkeersstroom in de omgeving van 800 voertuigen per etmaal naar maximaal 1.235 motorvoertuigen indien de ontsluiting volledig via de Kerkbosweg verloopt.

Een volledige ontsluiting via de Wouterstraat zou leiden tot een toename in intensiteiten tot maximaal 1.135 motorvoertuigbewegingen in deze straat. Een maximale ontsluiting via een van beide wegen vormt geen probleem op het gebied van intensiteiten of verkeersveiligheid. Deze extra verkeersintensiteiten zijn zonder problemen af te wikkelen.

De berekende maximale toename per ontsluitingsweg zal nooit plaatsvinden, behalve bij uitzonderlijke situaties dat een van de ontsluitingswegen onbegaanbaar is