

MEMO

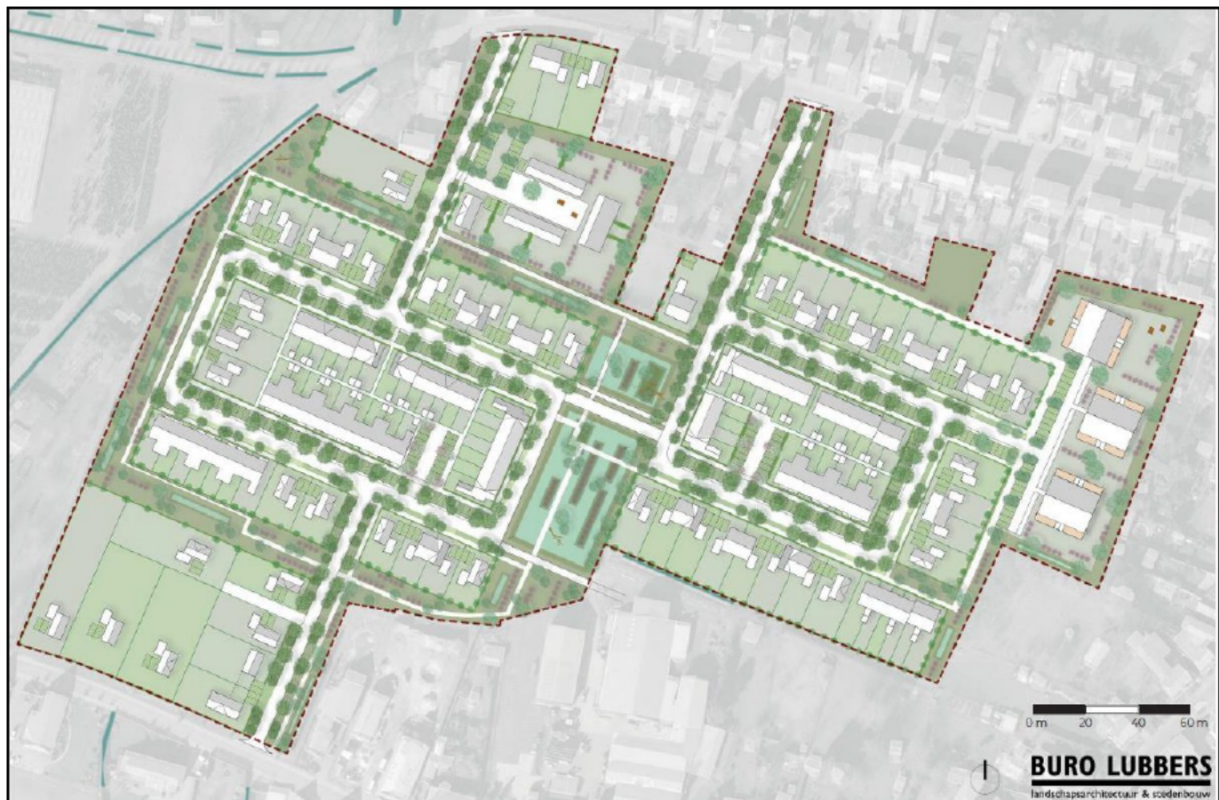
Aan: [REDACTED]
Project: [REDACTED]
Datum: 20 november 2023
Uw kenmerk: P05082
Ons kenmerk: 21-1117-01
Status: Definitief
Contactpersoon: [REDACTED]

**GRENS
PAAL12**
grensverleggende infraplanners
Reinaldstraat 2
6301 EC Valkenburg
www.grenspaal12.eu

1 141 nieuwe woningen voor Mäöleveld te Sevenum

Voor het bestemmingsplan Mäöleveld te Sevenum dienen 141 nieuwe woningen te worden gerealiseerd in combinatie met de clustering van 31 internationale werknemers op het perceel behorend tot De Hees 4.

Voor de bestemmingsplanprocedure is het noodzakelijk de verkeerskundige consequenties van deze ruimtelijke ontwikkelingsplannen met betrekking tot verkeersgeneratie, parkeerbehoefte en verkeersontsluiting in beeld te brengen. Onderstaande afbeelding visualiseert het betreffende plangebied voor de bouw van de 141 woningen.



Figuur 1: stedenbouwkundig ontwerp plangebied Mäöleveld te Sevenum

De internationale werknemers zonen op dit moment verdeel dover de woning op De Hees 6 en in het bedrijfsgebouw van De Hees 4 en De Hees 4a. De 15 internationale werknemers van de Hees 6

verhuizen naar het bedrijfsgebouw op De Hees 4, waardoor er op dit adres maximaal 31 internationale werknemers kunnen worden gehuisvest.

De gemeente Horst aan de Maas behoudt in deze projectontwikkeling graag een slag om de arm en wil inzetten op een maximaal ontwikkelplan van 160 woningen daar waar het voorliggend plan momenteel 'maar' inzet op 141 woningen. Dit geeft een bouwmargin van 10 procent, bestaande uit maximaal 84 woningen in fase 1 en 76 woningen in fase 2.

2 Stedenbouwkundig ontwerp moet voorzien in 282 parkeerplaatsen

2.1 Gemeentelijke parkeernorm Horst aan de Maas is leidend

Op basis van het toekomstig aantal woningen is het mogelijk een parkeerbalans op te stellen voor de nieuwe planontwikkelingen. De gemeente Horst aan de Maas heeft een eigen parkeernorm. Deze conformeert zich aan de normering conform het CROW, maar wijkt echter af op het gebied van wonen.

Vanwege het landelijk karakter van de gemeente Horst aan de Maas heeft de gemeente gekozen voor één algemene omschrijving voor "wonen" en de gemeente hanteert daarom dezelfde norm voor ieder type woningen. Verder onderscheidt de gemeente maar drie gebieden in plaats van vier conform het CROW, zijnde centrum, rest bebouwde kom en buiten bebouwde kom.

Voor Mäöleveld geldt dat dit valt onder de noemer "rest bebouwde kom". De normering welke door de gemeente wordt voorgeschreven voor dit gebied en dit type woningen, betreft 2 parkeerplaatsen per woning.

2.2 Voor het hele plangebied nood aan 324 parkeerplaatsen

Op basis van het stedenbouwkundig ontwerp kan worden gesteld dat het bij een groot aantal woningen mogelijk is op eigen terrein te parkeren. De totale parkeervraag bedraagt 324 parkeerplaatsen.

Dit staat los van de parkeerplaatsen voor 31 internationale werknemers waarvoor minimaal 2,4 parkeerplaatsen (afgerond 3) moeten worden aangelegd aan De Hees 6.

➔ Bouwfase 1: 84 woningen en verplaatsing huisvestingslocatie voor 31 internationale werknemers

De bouw van beide plangebieden zal in twee fases verlopen. Tijdens de eerste fase worden maximaal 84 woningen gebouwd. Voor 78 woningen is het woningtype gekend, maar voor 6 woningtypes niet. Daarnaast wordt in deze fase ook voorzien in de verplaatsing van 31 woningen voor internationale werknemers.

Alle 84 woningen moeten conform de gemeentelijk parkeernorm over 2 parkeerplaatsen per woning beschikken.

Omschrijving woningtype	aantal woningen	gemeentelijke parkeernorm Horst aan de Maas	verwachte parkeerbehoefte
koop rijwoning	8	2 parkeerplaatsen per woning	16
koop, twe-onder-een-kap	21	2 parkeerplaatsen per woning	42
koop, vrijstaand	37	2 parkeerplaatsen per woning	74
koop, schuurwoning	12	2 parkeerplaatsen per woning	24
woningtype ongekend	6	2 parkeerplaatsen per woning	12
totaal parkeerbehoefte	84		168,0

Tabel 1: berekening parkeerplaatsen woningen bouwphase 1

Voor de verplaatsing van de woningen voor internationale werknemers moet conform de gemeentelijke parkeernorm worden uitgegaan van 'kamerverhuur voor zelfstandigen (niet-studenten)'. Dit komt neer op een parkeernorm van 0,3 parkeerplaatsen per woning.

In het bestemmingsplan "Mäöleveld te Sevenum" (ontwerp) wordt uitgegaan van maximaal 4 internationale werknemers per woning en maximaal 2 auto's per woning. De gemeentelijke parkeernorm wordt als leidend document aangehouden. Het is de ontwikkelaar vrij om extra parkeerplaatsen aan te leggen.

De parkeernorm van de gemeente Horst aan de Maas verplicht de ontwikkelaar om minimaal 2,4 parkeerplaatsen aan te leggen voor de 31 internationale werknemers. Het uitgangspunt hierbij is de bouw van 8 woningen (4 internationale werknemers per woning).

Omschrijving woningtype	aantal woningen	gemeentelijke parkeernorm Horst aan de Maas	verwachte parkeerbehoefte
internationale werknemers (zelfstandig niet-student)	8	0,3 parkeerplaatsen per woning	2,4

Tabel 2: berekening parkeerplaatsen internationale werknemers bouwphase 1

Voor de bouwphase 1 moeten in totaal 170,4 parkeerplaatsen worden aangelegd, verdeelt over 168 parkeerplaatsen voor de bouw van maximaal 84 woningen en 2,4 parkeerplaatsen voor de bouw van de arbeidersmigrantenwoningen.

Bouwphase 2: 61 bijkomende woningen met een bouwmarge van 10%

Tijdens fase 2 worden volgens het huidige projectplan 63 bijkomende woningen gebouwd waardoor in de tweede fase het aantal woningen wordt opgevuld tot 145 woningen. De gemeente hanteert hierbij graag een marge van 10% extra woningen waardoor de bouwcapaciteit van deze ontwikkeling wordt zo begrenst tot 160 woningen.

Omschrijving woningtype	aantal woningen	gemeentelijke parkeernorm Horst aan de Maas	verwachte parkeerbehoefte
koop rijwoning, levensloopbestendige woning	29	2 parkeerplaatsen per woning	58
koop, twe-onder-een-kap	8	2 parkeerplaatsen per woning	16
koop, vrijstaand	18	2 parkeerplaatsen per woning	36
koop, erf woning	8	2 parkeerplaatsen per woning	16
Bouwmarge 10%	13	2 parkeerplaatsen per woning	26
totaal parkeerbehoefte	76		152

Tabel 3: berekening parkeerplaatsen woningen bouwphase 2

Voor de bouwphase 2 moeten in totaal 156 parkeerplaatsen worden aangelegd.

3 Plangebied genereert tussen 1.201 en 1.329 mvt/etmaal

3.1 CROW-normering als leidraad

De verkeersgeneratie berekenen wij standaard aan de hand van de landelijke kencijfers, zoals opgenomen in CROW-publicatie 381 'toekomstbestendig parkeren – kencijfers parkeren en verkeersgeneratie, 2018'. Per voorzieningstype is in een standaardtabel de verwachte verkeersgeneratie te berekenen.

Net zoals bij de berekening van de parkeerbehoefte hebben wij te maken met een type verblijfsplaats binnen het plangebied voor de berekening van de verkeersgeneratie, te weten wonen. Het aantal motorvoertuigen (mvt) per woonhuis wordt omschreven per etmaal.

De maximale etmaalbelasting van het plangebied resulteert in 1.329 motorvoertuigbewegingen per etmaal.

Onderstaande paragrafen gaan dieper in op de fases waarin de etmaalintensiteiten gradueel toenemen.

➔ Bouwfase 1: 84 woningen

Onderstaande tabel geeft de verwachte extra verkeersgeneratie weer. Voor de ongekende woningtypes is uitgegaan van de hoogst mogelijke verkeersgeneratie voor een type woning, zijnde een vrijstaande koopwoning.

Fase 1		Kencijfers CROW verkeersgeneratie		Verwachte verkeersgeneratie	
Omschrijving woningtype	Aantal woningen	Minimale verkeersgeneratie per woning	Maximale verkeersgeneratie per woning	Minimale verkeersgeneratie	Maximale verkeersgeneratie
Koop rijwoning, incl. levensloopbestendig	8	7,0	7,8	56,0	62,4
Koop, twee-onder-een-kap	21	7,4	8,2	155,4	172,2
Koop, vrijstaand	37	7,8	8,6	288,6	318,2
Schuurwoning	12	7,8	8,6	93,6	103,2
woningtype ongekend	6	7,8	8,6	46,8	51,6
Totaal verwachte verkeersgeneratie	84			640,4	707,6

Tabel 4: verwachte verkeersgeneratie na bouwfase 1 (84 bijkomende woningen)

Na de bouw van fase 1 is de verwachte verkeersgeneratie maximaal 708 motorvoertuigbewegingen.

➔ Bouwfase 2: 61 bijkomende woningen met een bouwmargin van 10%

Onderstaande tabel geeft de verwachte extra verkeersgeneratie weer. Voor de ongekende woningtypes is uitgegaan van de hoogst mogelijke verkeersgeneratie voor een type woning, zijnde een vrijstaande koopwoning.

Fase 2		Kendijfers CROW verkeersgeneratie		Verwachte verkeersgeneratie	
Omschrijving woningtype	Aantal woningen	Minimale verkeersgeneratie per woning	Maximale verkeersgeneratie per woning	Minimale verkeersgeneratie	Maximale verkeersgeneratie
Koop rijwoning, incl. levensloopbestendig	29	7,0	7,8	203,0	226,2
Koop, twee-onder-een-kap	8	7,4	8,2	59,2	65,6
Koop, vrijstaand	18	7,8	8,6	140,4	154,8
Koop, erf woningen	8	7,0	7,8	56,0	62,4
Bouwmarge 10%	13	7,8	8,6	101,4	111,8
Totale verwachte verkeersgeneratie	76			560,0	620,8

Tabel 5: verwachte verkeersgeneratie na bouwfase 2 (maximaal 76 bijkomende woningen)

Na de bouw van fase 2 is de verwachte verkeersgeneratie maximaal 621 motorvoertuigbewegingen.

➔ Bewoning internationale werknemers en activiteiten loods blijft identiek op percelen De Hees 4a en 6.

Op dit moment wonen 15 internationale werknemers aan het woonhuis van De Hees 6. Aan De Hees 4a wonen 16 internationale werknemers. Dit wil zeggen dat in de huidige situatie 31 internationale werknemers gevestigd zijn, verdeeld over de percelen De Hees 4a en De Hees 6.

Naar de toekomst is voorzien dat alle internationale werknemers verhuizen naar De Hees 4a. De bewoning aan De Hees 6 wordt hierdoor beëindigd. Aan de Hees 4a mogen maximaal 31 internationale werknemers verblijven. De bestaande verkeersgeneratie, voor wat betreft de internationale werknemers, wijzigt hierdoor niet.

De bestaande activiteiten aan de loods (opslag van fruit) op het perceel van 6a blijven identiek. De bestaande verkeersgeneratie die gekoppeld is aan de werkzaamheden blijft hierdoor ook identiek.

Zodoende kan worden gesteld dat de loods en de internationale werknemers niet voor extra verkeersgeneratie gaan zorgen.

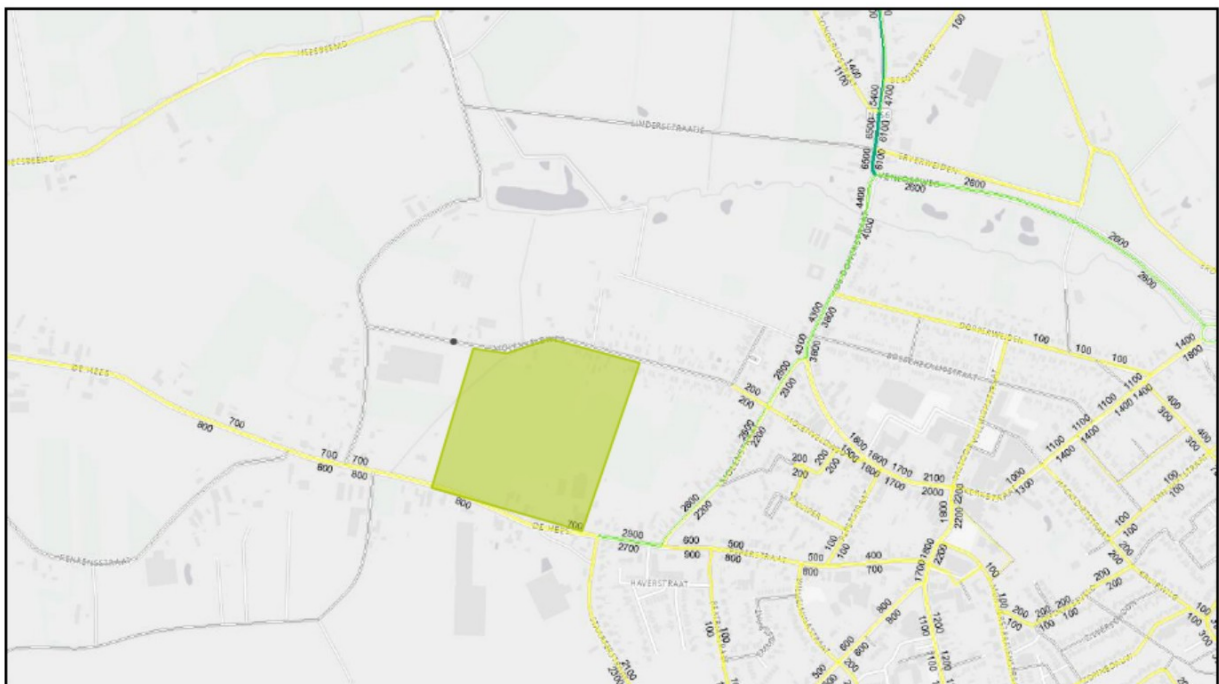
4 Ontsluiting op omliggend wegennet vormt geen problemen

4.1 Veel verkeerscapaciteit beschikbaar in de omgeving

De ontsluiting van het van bestemmingsplan verloopt via de “Molenveldweg” en de “De Hees”. De ontsluiting vindt plaats in beide richtingen. Op de onderstaande twee afbeeldingen worden de verkeersintensiteiten op het omliggend wegennet voor het prognosejaar 2018 en 2030 inzichtelijk gemaakt.



Figuur 2: Verkeersintensiteiten omliggend wegennet prognosejaar 2018



Figuur 3 : Verkeersintensiteiten omliggend wegennet prognosejaar 2030

4.2 Worstcase 1.329 extra motorvoertuigbewegingen in de omgeving

De verkeersgeneratie voor de nieuwbouw bedraagt in het worstcasescenario 1.329 motorvoertuigen per etmaal. Onderstaande tabel geeft een overzicht van de te verwachte verkeersintensiteit voor het prognosejaar 2030 uitgaande van een worstcasescenario. Dit worstcasescenario gaat uit van volledige afwikkeling op één straat.

Het is echter reëel om te stellen dat de afwikkeling verspreid gebeurt, waardoor de werkelijke toename van verkeer lager ligt. We gaan echter uit van een worstcasescenario zodat duidelijk wordt dat de omliggende wegen de toename in verkeer (al dan niet) aan kan.

Straat	huidige verkeersintensiteiten	Toename na fase 1	Toename na fase 2	Totale toename verkeer	verwachte intensiteiten toekomst
Molenveldweg	400	+708	-621	+1.329	1.729
De Hees	1.500	+708	-621	+1.329	2.829

Tabel 6 : verkeersintensiteiten op omliggend wegennet 2030

Op basis van onze ruime ervaring met uitvoering van, dan wel betrokkenheid bij, verkeerskundige onderzoeken op vergelijkbare wegen binnen de bebouwde kom, achten wij een waarde van 1.500 tot 3.500 motorvoertuigen per etmaal voor De Hees en 1.500 tot 2.500 motorvoertuigen per etmaal voor de Molenveldweg acceptabel. Bij dergelijke waarden is de verkeersveiligheid voor alle weggebruikers gegarandeerd. Uitgaande van een worstcasescenario zal de Molenstraat tegen zijn limieten aanlopen op het vlak van capaciteit.

Zoals uit bovenstaande tabel is op te maken, neemt de verkeersintensiteit op het omliggende wegennet toe. Als echter naar de absolute aantallen wordt gekeken wordt duidelijk dat beide wegen de toename in verkeersintensiteit aan kunnen daar er sprake is van overcapaciteit op deze wegen.

Het is aannemelijk dat het verkeer dat ontsluit in noordelijke richting via de Molenveldweg hoofdzakelijk naar rechts afbuigt richting het centrum van Sevenum. Het aandeel verkeer op de Molenveldweg (rechts van het plangebied) alsook in de Molenstraat zal hierdoor toenemen.

5 Conclusie

Op basis van het verkeerskundig onderzoek betreffende het bestemmingsplan Mäöleveld kan het volgende worden geconcludeerd:

- ✕ Het benodigd aantal parkeerplaatsen binnen het plangebied bedraagt 329 parkeerplaatsen.
- ✕ Inzake de verkeersgeneratie en afwikkeling van het verkeer van het plangebied kan worden geconcludeerd dat er sprake is van een toename van maximaal 1.329 motorvoertuigen per etmaal.

Gezien de theoretische capaciteit van 1.500 tot 3.500 en 1.500 tot 2.500 motorvoertuigen per etmaal op respectievelijk De Hees en de Molenveldweg zal deze toename niet tot problemen leiden in de direct omliggende straten van het projectgebied.

6 Aanbevelingen: sluipverkeer vermijden

De omliggende wegen De Hees (zuidzijde) en Molenveldweg (noordzijde) zijn de meest logische en aangewezen routes om het gemotoriseerd verkeer te ontsluiten van het plangebied. Dit zijn gewenste en theoretische routes. De kans bestaat altijd dat lokaal verkeer via kleinere wegen gaat rijden om drukte te vermijden op de hoofdwegen.

In dit voorliggende geval zou het voor kunnen komen dat het gemotoriseerde verkeer zich niet afwikkelt via de Molenstraat en De Donckstraat, maar dat het zich via Heesbeemd, Hoogbroek en Blaktdijk verplaatst in noordelijke/zuidelijke richting.

Dit laatste is echter ongewenst. Wij raden aan om het verkeer op deze wegen te monitoren via verkeerstellingen op geregelde tijdstippen. Bij een toename in verkeersintensiteiten en ervaring van overlast moet worden overwogen infrastructurele maatregelen te nemen ter voorkoming van (veelvuldig) sluipverkeer.

Het plaatsen van snelheidsremmers, het verlagen van de maximale snelheid, het instellen van eenrichtingsverkeer of het verhinderen van de doorgang (verkeersknips voor gemotoriseerd verkeer) zijn enkele van de mogelijke oplossingsrichtingen om sluipverkeer te weren. Om het sluipverkeer inzichtelijk te maken is een separate studie noodzakelijk.