Toelichting

Betreft: Centrumvisie Panningen, verkeerscirculatie

Ons kenmerk: PMA088

Datum: Oktober 2022

Behandeld door: [redacted]

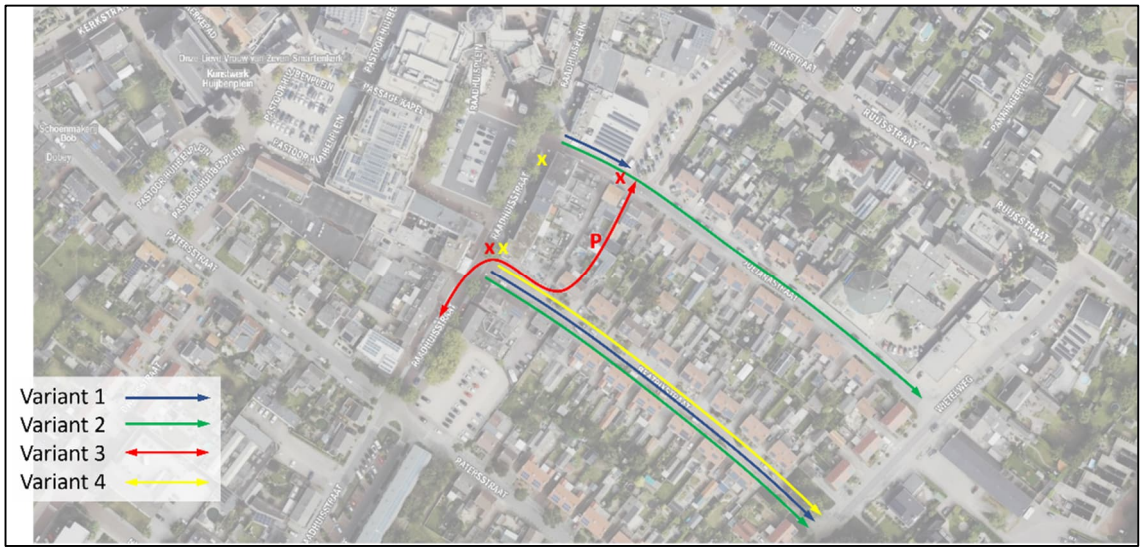
Momenteel werkt Kragten, in opdracht van gemeente Peel en Maas, aan de herontwikkeling van centrum Panningen. Specifiek betreft dit het deelgebied in de omgeving van Raadhuisplein en Raadhuisstraat, waarvoor door gemeente Peel en Maas een drietal varianten is voorgesteld om nader te onderzoeken. Gemeente Peel en Maas heeft in het kader van de herontwikkeling van het centrum reeds in 2020 door RHDHV verkennende verkeersberekeningen laten uitvoeren met behulp van het verkeersmodel, om inzicht te krijgen in gewijzigde verkeersstromen in een viertal scenario's. Deze scenario's wijken weliswaar ten dele af van de nu in onderzoek zijnde varianten, maar desondanks zijn de verkeerskundige effecten op hoofdlijnen toe te passen op de in onderzoek zijnde centrumvarianten. Ook is de koppeling gemaakt met het recent verrichte parkeeronderzoek[1] en eventuele invloed van wijziging van de verkeerscirculatie.

SCENARIO'S

Door RHDHV zijn in 2020 vier scenario's beschouwd, onderstaand kort beschreven en gevisualiseerd.

Tabel 1: Overzicht scenario's

Scenario	Omschrijving
1	Beatrixstraat volledig éénrichting, Julianastraat éénrichting vanaf Raadhuisplein tot aan Leerlooierweg (in oostelijke richting). Verkeer kan alleen van het Raadhuisplein afrijden via deze wegvakken.
2	Beatrixstraat en Julianastraat volledig éénrichting (in oostelijke richting). Verkeer kan alleen van het Raadhuisplein afrijden via deze wegvakken.
3	Nieuwe verbinding via Beatrixstraat naar Julianastraat, incl. parkeermogelijkheden. Raadhuisplein géén parkeerplein meer.
4	Raadhuisstraat tussen Beatrixstraat en Julianastraat autovrij. Raadhuisplein toegankelijk via Julianastraat en Beatrixstraat éénrichting in oostelijke richting.



Figuur 1: Schematische weergave scenario's

[1] 20230203-PMA088-TOE-Parkeren CV Panningen 1.0

RESULTATEN VERKEERSMODELBEREKENINGEN RHDHV

De scenario's zijn met behulp van het verkeersmodel door RHDHV doorgerekend en bij de beoordeling is een vergelijking gemaakt tussen het scenario in vergelijking met het basisjaar 2018. Onderstaand is een figuur opgenomen met wegvaknummers, waarvan de verschilcijfers in de daaronder opgenomen tabel zichtbaar zijn gemaakt.



Figuur 2: Wegenstructuur met wegvaknummers

Tabel 2: Intensiteiten per scenario, in vergelijking tot referentiesituatie 2018 (afgeronde aantallen)

	Ref. 2018	Scenario 1	Scenario 2	Scenario 3	Scenario 4
1. Maasbreeseweg	5.500	-350	-350	-25	+100
2. Industrieterrein	3.500	+150	+150	+225	+275
3. J. F. Kennedylaan	7.100	0	0	+25	+50
4. Raadhuisstraat	2.600	-50	-50	-450	-500
5. J.F. Kennedylaan	8.500	+250	+250	-25	0
6. Roggelseweg	5.500	+25	+25	+275	+350
7. Ruijsstraat	1.600	+50	+50	+300	+450
8. Beekstraat	1.500	-600	-600	-300	-575
9. Bernhardstraat	450	+25	+25	+300	+500
10. Schoolstraat	4.100	+50	+50	-200	-350
11. Kerkstraat	2.200	+50	+50	+75	+100
12. Raadhuisstraat	2.100	+100	+100	-650	-800
13. Patersstraat	3.300	+150	+150	-50	-350
14. Beatrixstraat	300	-150	-150	+200	+150
15. Julianastraat	300	-50	-50	+350	+950
16. Patersstraat	1.500	+500	+500	+150	+200

Specifiek voor de omgeving van het Raadhuisplein is ook gekeken naar de verkeersintensiteiten tussen de inrit en de uitrit van het huidige parkeerterrein. In de huidige situatie rijden hier ruim 2.100 voertuigen per etmaal. In scenario 1 en 2 zijn dat er net geen 2.100, wat een minimale afname inhoudt. Hieruit blijkt dat veel verkeer een herkomst/bestemming heeft in het centrum, met name parkeren in de omgeving van het Raadhuisplein. In scenario 3 en 4 rijdt hier geen verkeer, vanwege het feit dat deze verbinding (en het parkeerterrein) dan is opgeheven.

Op basis van de uitkomsten van de modelberekeningen die door RHDHV zijn uitgevoerd, blijkt dat de verkeersstromen van en naar het centrum van Panningen weliswaar enigszins wijzigen, maar dit heeft over het algemeen geen ingrijpende effecten op de verkeersafwikkeling in de omliggende straten. De hoeveelheid verkeer op de toeleidende wegen naar het centrum leidt niet tot knelpunten of een slechte bereikbaarheid. Met het instellen van extra verkeersmaatregelen wordt het verkeer hoofdzakelijk naar andere straten verschoven, dit heeft met name effect op de bereikbaarheid van de parkeervoorzieningen in het centrum. Ook kan een verkeerstoename er toe leiden dat aanwonenden meer hinder ondervinden van het extra verkeer dat door hun straat rijdt. Dit betekent echter niet dat er (objectief gezien) knelpunten optreden, zoals verkeersopstoppingen of extra verkeersonveiligheid.

Een aantal straten wordt in de scenario's die RHDHV heeft doorgerekend duidelijk zwaarder belast:
- Gezien de belangrijke parkeerfunctie van de Raadhuisstraat en het Raadhuisplein in het centrum van Panningen rijdt er over het algemeen vrij veel verkeer. Dit is grotendeels bestemmingsverkeer voor het centrum en in zeer geringe mate zal er sprake zijn van doorgaand verkeer (ongewenst sluipverkeer) door het centrum. Alleen in scenario 4 wordt volledig voorkomen dat er ongewenst doorgaand verkeer via het Raadhuisplein rijdt, maar daarmee worden andere (woon)straten beduidend meer belast. Dit geldt met name voor de Julianastraat en de Bernhardstraat.
- Bij het instellen van eenrichtingsverkeer op één of meerdere wegen (scenario 1 of 2) is de procentuele verkeerstoename op met name de Patersstraat hoog. Ondanks dat dit niet direct hoeft te leiden tot objectieve knelpunten, zullen omwonenden hier mogelijk hinder van ondervinden.
- De toeleidende wegen naar het centrum, de Raadhuisstraat en de Beekstraat, worden minder druk als er ingrijpende wijzigingen worden gedaan in de verkeersstructuur (scenario 3 en 4). Dit is niet alleen vanwege een minder aantrekkelijke doorgaande route, maar ook vanwege een verminderde bereikbaarheid van (het aantal) parkeerplaatsen. In beide varianten verdwijnt immers de parkeerfunctie van het Raadhuisplein, waardoor centrumgericht verkeer andere routes naar beschikbare parkeergelegenheid zoekt.

CONCLUSIE

Van doorgaand verkeer via Raadhuisstraat/Raadhuisplein is in de huidige situatie slechts in beperkte mate sprake, dat blijkt ook uit de notitie van RHDHV. Veel verkeer dat hier rijdt heeft in het centrum een herkomst of bestemming (centrumbezoek). Alleen door het volledig knippen van de Raadhuisstraat is doorgaand verkeer te voorkomen. Dit heeft echter ook direct invloed op de verkeerscirculatie, omdat de parkeerring wordt onderbroken.

Voor de invulling van het centrumgebied in het kader van de herontwikkeling is het hoofdzakelijk van belang dat er voldoende parkeergelegenheid beschikbaar is en dat vanuit alle windrichtingen robuuste parkeervoorzieningen beschikbaar zijn. In de huidige situatie is dat reeds het geval en de parkeervoorzieningen in de omgeving van het Raadhuisplein worden derhalve intensief gebruikt. Dit blijkt ook uit het recent verrichte parkeeronderzoek (voorjaar 2022) in de omgeving van het Raadhuisplein (zie separate notitie). Met name tijdens de koopavond en op zaterdag is de bezetting in dit gebied erg hoog.

Met het afsluiten van Raadhuisstraat/Raadhuisplein wordt een deel van de bereikbaarheid van het centrum vanuit zuidelijke- (Roggel en Egchel) en zuidoostelijke (Kessel en Helden) richting beperkt. Zeker in scenario 4 heeft dat ook invloed op de bereikbaarheid van de parkeervoorzieningen in de omgeving van het Raadhuisplein. Gezien de huidige onaantrekkelijke doorgaande route lijkt het niet noodzakelijk om dergelijke verregaande maatregelen te nemen om (de geringe hoeveelheid) doorgaand verkeer verder te laten afnemen.

Bijlagen N.v.t.