Bestemmingsplan (Woonzorg) appartementen en commerciële ruimten Venrayseweg Overloon

Verkeersonderzoek

Understanding today.
Improving tomorrow.

Bestemmingsplan (Woonzorg)appartementen en commerciële ruimten Venrayseweg Overloon

Verkeersonderzoek

projectnummer 0253573.00
definitief versie 2
23 december 2016

Auteur(s)

P. Heuven
J.Drenth

Opdrachtgever

Van der Kroon Beheer BV
t.a.v. dhr. C. Th. M. Van der Kroon
Kuluutweg 1
5825 BC OVERLOON

datum vrijgave	beschrijving revisie	goedkeuring	vrijgave
23 december 2016	definitief	J. Drenth	C. Stolzenbach

antea group

Vormgeving:
Antea Group

Contactgegevens:
Zutphenseweg 31D
7418 AH DEVENTER
Postbus 321
7400 AH DEVENTER

T. 06 20071934
E. info.nl@anteagroup.nl

Copyright ©
Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, elektronisch of op welke wijze dan ook, zonder schriftelijke toestemming van de auteurs.

Inhoud

		Blz.
1	**Aanleiding**	**1**
1.1	Werkwijze	1
1.2	Leeswijzer	2
2	**Uitgangspunten**	**3**
2.1	Programmatische uitgangspunten	3
2.2	Verkeerssituatie	4
3	**Uitwerking**	**7**
3.1	Verkeersaantrekkende werking	7
3.2	Toedeling	7
3.3	Parkeervraag	8
3.4	Conclusie	11

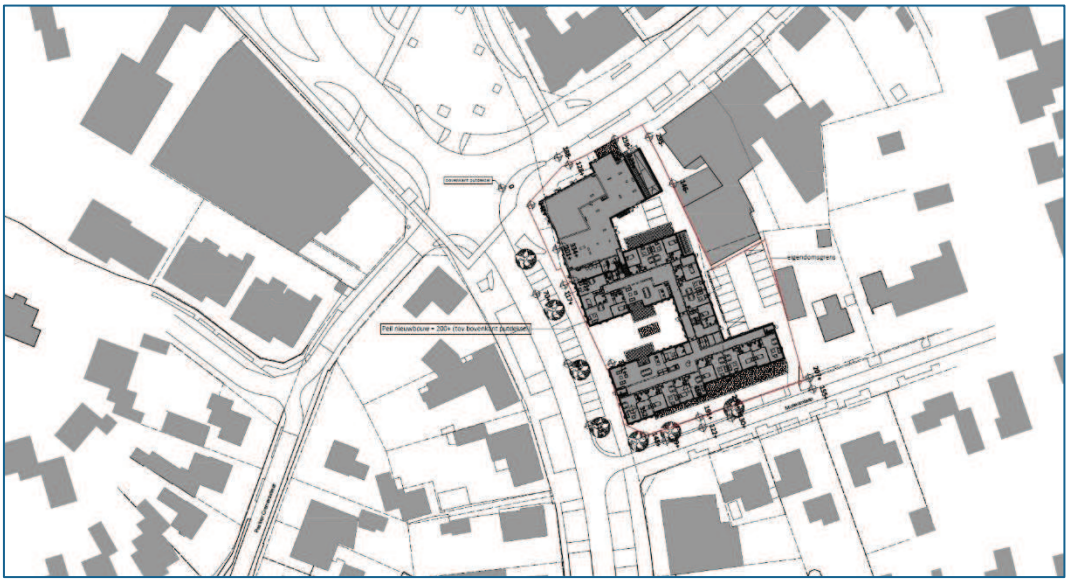
projectnummer 253573
13 mei 2016, definitief

1 Aanleiding

In het kader van het opstellen van het bestemmingsplan (BP) voor een herontwikkeling in het centrum van Overloon aan de Venrayseweg, is Antea Group gevraagd om in het kader van een goede ruimtelijke ordening, de effecten op de parkeervraag en de verkeersaantrekkende werking nader te onderzoeken. Het onderzoek dient als input voor het opstellen van een compleet bestemmingsplan met ruimtelijke onderbouwing voor het plan.

1.1 Werkwijze

Gestart is met het vaststellen van de ruimtelijke uitgangspunten (ontsluiting plangebied) het programma (omvang van de verschillende functies) en het verwachte gebruik.



Figuur 1: Bouwplan voor ontwikkellocatie

Vervolgens is de parkeerbehoefte van de geplande ontwikkeling in kaart gebracht. Dit is gedaan aan de hand van kencijfers van het CROW en aan de hand van gegevens van de ontwikkelaar (verwachte invulling). De mogelijkheden voor meervoudig gebruik van de parkeervoorzieningen zijn hierbij inzichtelijk gemaakt door het opstellen van een parkeerbalans: aan de hand van de theoretische bezettingsgraden (conform CROW publicatie 317) zijn de mogelijkheden tot meervoudig gebruik van parkeervoorzieningen inzichtelijk gemaakt.

De parkeersituatie in en rondom het plangebied is in mei 2011 door Kragten onderzocht[1]. Nadien (januari 2015) zijn de gemeentelijke parkeernormen vastgesteld[2]. In onderhavig onderzoek is bij de bepaling van de parkeerbehoefte (voor zowel de huidige als toekomstige situatie) daarom uitgegaan van de meer recente parkeernormering. Ten opzicht van het onderzoek uit 2011 is het theoretische autobezit (en daarmee de parkeerbehoefte) beperkt toegenomen. Door uit te gaan van de nieuwe gemeentelijke parkeernormen ontstaat dus een robuuster beeld van de parkeerbehoefte.

Analoog aan de berekening van de parkeerbehoefte is de verwachte verkeersgeneratie van de nieuwe functies berekend. Deze verkeersgegevens zijn vervolgens toegedeeld op de omliggende wegenstructuur.

Het plan gaat uit van de huidige ontsluiting (er zijn vooralsnog geen extra ontsluitingspunten voorzien). Met behulp van het programma Capacito is getoetst of met de voorziene aansluitingen kan worden volstaan met de huidige / reguliere aansluiting of dat aanvullende maatregelen gewenst zijn.

1.2 Leeswijzer

Achtereenvolgens wordt ingegaan op de uitgangspunten met betrekking tot de huidige verkeersdruk, de huidige verkeersgeneratie en toekomstige verkeersgeneratie van het plangebied. De verkeersgegevens voor de milieuberekeningen zijn in de bijlagen opgenomen.

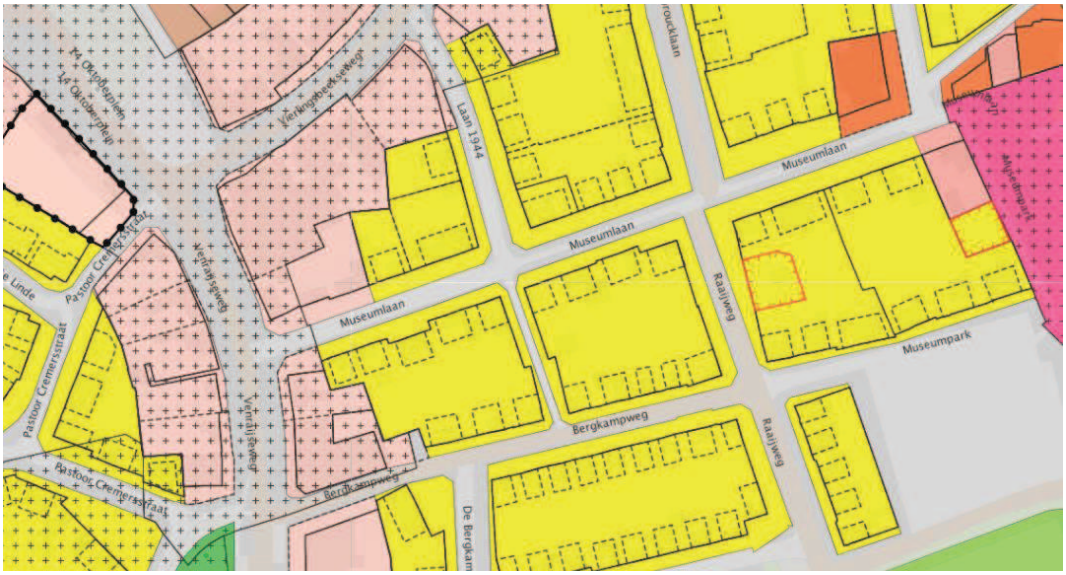
[1] Parkeerbalans centrum Overloon, tbv verplaatsing Plus Verbeeten en realisatie appartementen, mei 2011, Project BOX167
[2] Nota Parkeernormen Boxmeer 2015, 2 december 2014, vastgesteld door de gemeenteraad op 29 januari 2015).

2 Uitgangspunten

2.1 Programmatische uitgangspunten

De ontwikkellocatie op de hoek van de Venraijseweg en Vierlingsbeekweg heeft momenteel de bestemming Centrum. Deze bestemming biedt zowel ruimte aan woon- als commerciële activiteiten. Momenteel zijn op de locatie nog een tweetal horecazaken, een inmiddels al geruime tijd leegstaande supermarkt (wordt daarom ook niet beschouwd in berekeningen voor parkeerbehoefte en verkeersgeneratie) en een aantal woningen gevestigd:

- Cafetaria Happy Corner: 200 m^2 bvo;
- Grieks restaurant 100 m^2 bvo;
- Supermarkt 1.300 m^2 bvo (leegstaand);
- 3 grondgebonden woningen;
- 2 bovenwoningen.



Figuur 2: Uitsnede van het vigerende BP Kom Overloon met bestemming Centrum

De ontwikkeling voorziet in de sloop van deze voorzieningen en de realisatie van een nieuw programma dat bestaat uit:

- 5 groepswoningen intramurale zorg met elk 1 gemeenschappelijke woonkamer en 6 cliëntenkamers van ca. 45 m^2;
- 12 huurappartementen goedkoop/middensegment van variërende omvang;
- 6 appartementen met 24-uurs zorg, met elk een oppervlak van ca. 50 m^2;
- 2 penthouses;
- Ca. 500 m^2 beschikbaar voor commerciële ruimte;
- Souterrain met 22 parkeerplaatsen en bergingsruimte voor bewoners en exploitanten commerciële ruimtes;
- semi-openbare ruimte.

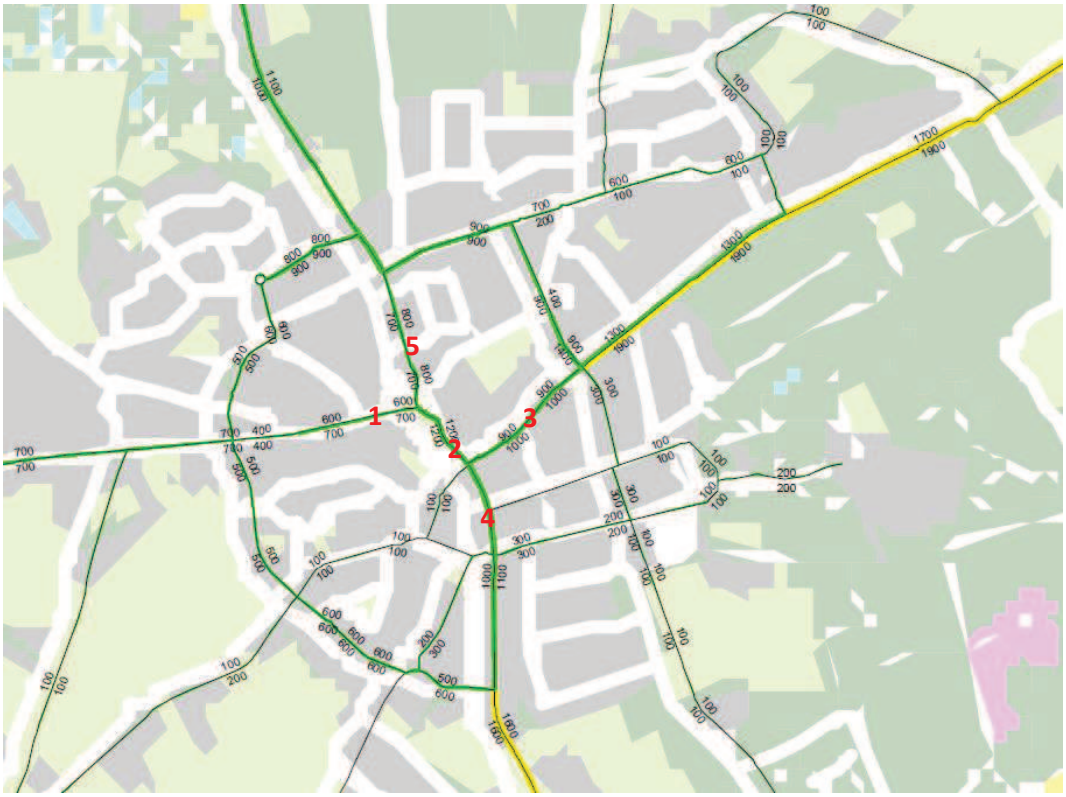
Figuur 3: Ontwikkellocatie hoek Venrayseweg / 14 Oktoberplein

2.2 Verkeerssituatie

De gemeente heeft verkeersgegevens aangeleverd uit het regionale verkeermodel voor de autonome situatie in verschillende basis- en prognosejaren. De verkeersintensiteiten voor de huidige situatie (2016) en voor het relevante planjaar (2026) zijn voor de autonome situatie bepaald door evenredige verkeerstoename in de tussenliggende jaren.

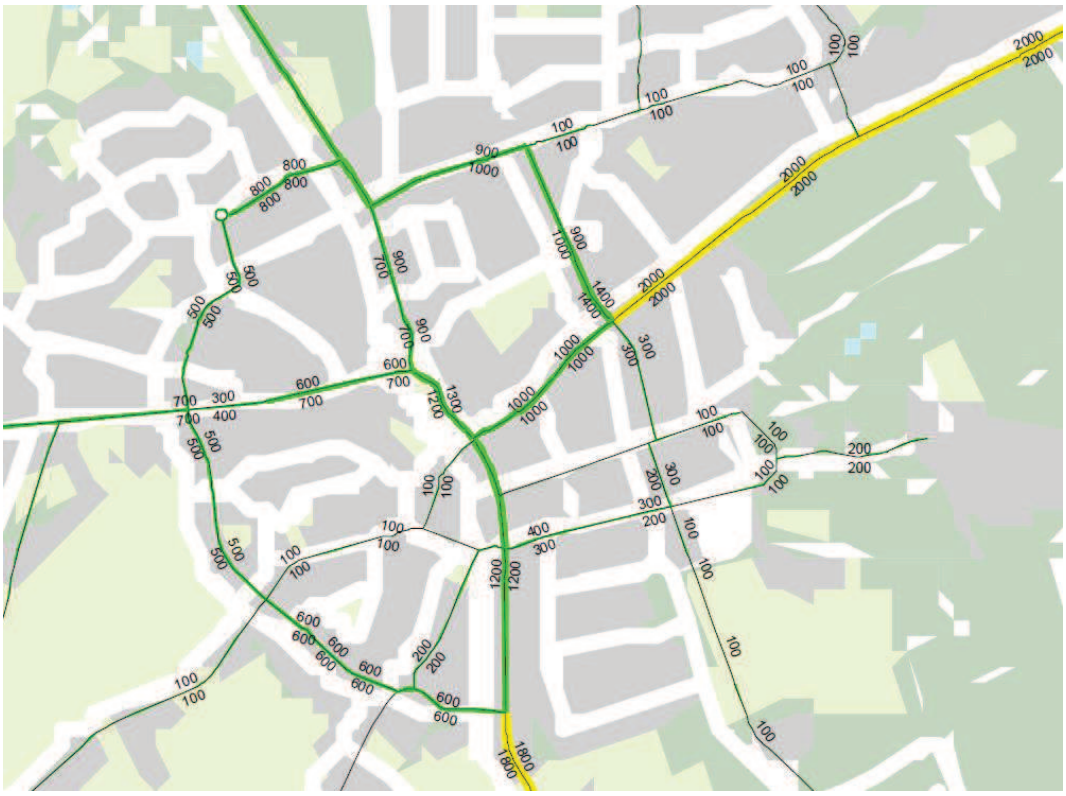
Tabel 1: Autonome verkeersintensiteiten op relevante wegvakken rond de planlocatie (rode intensiteiten: berekening op basis van extrapolatie verschil aangeleverde basis- en prognosegegevens (zwart)).

Doorsnede	Weg (richting)	2010	2016	2020	2026	2030
1	Irenstraat (west)	600	600	600	600	600
	Irenestraat (oost)	700	700	700	700	700
2	14 Oktoberplein (noord)	1200	1260	1300	1300	1300
	14 Oktoberplein (zuid)	1200	1200	1200	1200	1200
3	Vierlingsbeekseweg (oost)	900	960	1000	1000	1000
	Vierlingsbeekseweg (west)	1000	1000	1000	1000	1000
4	Venrayseweg (noord)	1100	1160	1200	1200	1200
	Venrayseweg (zuid)	1000	1060	1100	1160	1200
5	Engelseweg (zuid)	800	860	900	900	900
	Engelseweg (noord)	700	700	700	700	700



Figuur 4: Basisjaar (2010), bron: gemeente Boxmeer

Figuur 5: Prognosejaar 2020, bron: gemeente Boxmeer



Figuur 6: Prognosejaar 2030, bron: gemeente Boxmeer

3 Uitwerking

3.1 Verkeersaantrekkende werking

Aan de hand van kencijfers van het CROW (publicatie 317) is verkeersgeneratie van de oude en nieuwe functies berekend.

Nr	Programma oud	Kencijfer verkeersgeneratie (rest beb. Kom/centrum): max	Verkeersgeneratie (max)	Programma nieuw	Kencijfer verkeersgeneratie (rest beb. Kom/centrum): max	Verkeersgeneratie (max)
1	Horeca: 300 m2 bvo	26,2 /100 m2 bvo	79	5 groepswoningen /6 bewoners	2,6 (aanleunwoning, serviceflat)	13
2	Supermarkt 1.200 m2 bvo (leegstand)	131,5 /100 m2 bvo	-	12 appartementen (goedkoop/midden)	6,7 /appartement	80
3	3 grondgebonden woningen	8,2 /woning	25	6 appartementen 24 uurs zorg	2,6 (aanleunwoning, serviceflat)	16
4	2 bovenwoningen	6,7 woning	14	2 penthouses	7,4 (koop etage duur)	15
				500 m2 commerciële ruimte	62,4 /100 m2 bvo (buurt en Dorpscentrum)	312
Totaal			**118**			**436**

Tabel 2: Doorrekening verkeersgeneratie ontwikkellocatie op basis van kencijfers CROW, norm: weinig stedelijk, typering CBS stedelijkheidsklassen), situatie weekdagen. Omrekening naar werkdagen betekent een vermenigvuldiging met een factor 1,11.

De berekening laat zien dat de nieuwe invulling van het plangebied tot meer verkeer leidt dan bij de huidige/oude functies. Per saldo zal het plangebied 318 ritten meer genereren dan in de huidige situatie. Verdeeld naar hoofdrichting (noord, oost, west en zuid) betekent dat een toename van 80 ritten op weekdagen en 90 op werkdagen (afgeronde waarden).

3.2 Toedeling

Voor de toedeling van het verkeer op het omliggende wegennet is uitgegaan van een gelijke verdeling van het verkeer over de vier hoofdrichtingen:

Doorsnede	Weg (richting)	2016 autonoom	2016 (planontwikkeling	2026 autonoom	2026 (planontwikkeling)
1	Irenstraat (west)	600	640	600	645
	Irenestraat (oost)	700	740	700	745
2	14 Oktoberplein (noord)	1260	1340	1300	1390
	14 Oktoberplein (zuid)	1200	1280	1200	1290
3	Vierlingsbeekseweg (oost)	960	1000	1000	1045
	Vierlingsbeekseweg (west)	1000	1040	1000	1045
4	Venrayseweg (noord)	1160	1200	1200	1245
	Venrayseweg (zuid)	1060	1100	1160	1205
5	Engelseweg (zuid)	860	900	900	945
	Engelseweg (noord)	700	740	700	745

Tabel 3: Toedeling verkeerstoename op omliggende wegennet

Tussen 2016 en 2016 treed op de beschouwde wegen een (autonome) verkeersgroei van 7,6% op. Bij de aangegeven aantallen voor 2026 is er van uitgegaan dat voor de ontwikkeling een soortelijke groei geldt.

Uit berekening met het programma Capacito (ongeregeld kruispunt, methode Harders) blijkt zowel in 2016 en 2026 de afwikkeling toereikend op de meest door het verkeer beïnvloede kruispunten Vierlingsbeekseweg/14 Oktoberplein/Venrayseplein/Pastoor Cremersstraat en Laan 1944/Vierlingsbeekseweg.

3.3 Parkeervraag

De gemeente stelt voor een bouwontwikkeling eisen aan het aantal parkeerplaatsen voor de auto en de fiets. In de Nota Parkeernormen Boxmeer 2015 zijn parkeernormen aangereikt voor verschillende functies voor auto's en fietsen. De parkeernormen geven aan hoeveel autoparkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden wanneer iemand een gebouw wil neerzetten, uitbreiden of verbouwen tot een andere functie.

In de Nota Parkeernormen Boxmeer 2015 wordt voor de kern Boxmeer onderscheid gemaakt tussen verschillende gebieden:

- centrum;
- schil/overloopgebied;
- rest bebouwde kom.

Alle overige kernen vallen onder het gebied 'rest bebouwde kom'. Alle ruimte buiten de bebouwde kom (men), maar binnen de gemeentegrens , vallen onder 'buitengebied'.

Het plangebied in de kern Overloon valt onder 'rest bebouwde kom'. Aan de hand van de vigerende parkeernormen voor de verschillende functies is een berekening gemaakt van de totale parkeerbehoefte in de huidige en in de nieuwe siutatie:

Tabel 4: Gehanteerde parkeernormen (buitengebied Boxmeer), bron: Nota Parkeernormen Boxmeer 2015.

Nr	Programma oud	Parkeernorm ('rest bebouwde kom')	Normatieve parkeerbehoefte
1	Horeca: cafetaria Happy Corner: 200 m2 bvo	7,0 pp /100 m2 bvo Café, ba, cafetaria	14
2	Horeca Grieks restaurant 100 m2 bvo	15,0 pp /100 m2 bvo	15
3	Supermarkt 1.200 m2 bvo (leegstaand)	5,6 -6,2 pp /100 m2 fullservicesupermarkt	0
4	3 grondgebonden woningen	2,2 - 2,3 pp /woning	6,9
5	2 bovenwoningen	1,9 pp /woning	3,8
Totaal			39,7

Nr	Programma nieuw	Parkeernorm ('rest bebouwde kom')	Normatieve parkeerbehoefte
1	5 groepswoningen / 6 bewoners	1,2 pp /woning (aanleunwoning)*	6
2	12 huurappartementen (goedkoop/midden)	1,4 pp /appartement	16,8
3	6 appartementen 24 uurs zorg	1,2 pp /woning (aanleunwoning)*	7,2
4	2 penthouses	2,1 pp /appartement	4,2
5	500 m2 commerciële ruimte	4,0 pp /100 m2 bvo (dorpscentrum)	20
Totaal			54,2

* Het CROW maakt geen verder onderscheid naar type zorg

In de normering is voor de commerciële ruimte uitgegaan van de norm voor een buurt- en dorpscentrum (rest bebouwde kom) met een een kenzijfer van 4,0 pp /100 m2 bvo. Als wordt uitgegaan van bijv. een supermarkt, neemt de parkeerbehoefte toe met 10 pp. Anderzijds geldt dat door voor de groepswoningen en 24-uurs zorgappartementen te rekenen met het kencijfer voor aanleunwoningen mogelijk een overschatting van de parkeerbehoefte plaats vindt.

Bij de bepaling van de parkeerbehoefte mag rekening worden gehouden met dubbelgebruik van parkeervoorzieningen. Hoe en onder welke voorwaarden dit is toegestaan, is toegelicht in de tabel uit de Nota Parkeernormen Boxmeer 2015.

In dit rapport is een normatieve toetsing van het aantal parkeerplaatsen opgenomen, gebaseerd op het ontwerp zoals opgenomen in pargaraaf 1.1. Verdere uitwerking van het ontwerp zal in een later stadium plaats vinden.

Tabel 5: Aanwezigheidspercentages per functie, bron: Nota Parkeernormen Boxmeer 2015.

	werkdag - ochtend	werkdag - middag	werkdag - avond	koop - avond	werkdag - nacht	zaterdag - middag	zaterdag - avond	zondag - middag
woningen bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
woningen bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%
commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	75%	0%	0%	0%	0%
detailhandel	30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%	0%
grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	80%	0%	100%	0%	0%
supermarkt	30%	60%	40%	80%	0%	100%	40%	0%
sportfuncties binnen	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	75%
sportfuncties buiten	25%	25%	50%	50%	0%	100%	25%	100%
bioscoop/theater/podium/ enzovoort	5%	25%	90%	90%	0%	40%	100%	40%
sociaal medisch: arts/maatschap/ therapeut/consultatiebureau	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
verpleeg-/verzorgingstehuis/ aanleunwoning/verzorgingsflat	50%	50%	100%	100%	25%	100%	100%	100%
ziekenhuis patienten inclusief bezoekers	60%	100%	60%	60%	5%	60%	60%	60%
ziekenhuis medewerkers	75%	100%	40%	40%	25%	40%	40%	40%
dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
avondonderwijs	0%	0%	100%	100%	0%	0%	0%	0%

Aan de hand van bovenstaande aanwezigheidspercentages zijn de mogelijkheden voor dubbelgebruik in de huidige en toekomstige situatie berekend:

Tabel 6: Berekening mogelijkheden tot dubbelgebruik en maatgevende momenten (geel gearceerd) in huidige en nieuwe situatie

Nr	**Programma oud**	**Normatieve parkeerbehoefte**	werkdag/ochtend	werkdag/middag	werkdag/avond	koopqavond	werkdag/nacht	zaterdag/middag	zaterdag/avond	zondag/middag
1	Horedca : 200 m2 bvo	14	0,8	3,6	12,6	12,6	0,0	5,6	14,0	5,6
2	Horeca 100 m2 bvo	15	0,9	3,9	13,5	13,5	0,0	6,0	15,0	6,0
3	Supermarkt 1.300 m2 bvo	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4	3 grondgebonden woningen	6,9	3,1	3,1	6,1	5,4	5,9	4,2	5,7	4,8
5	2 bovenwoningen	3,8	1,7	1,7	3,4	3,0	3,2	2,3	3,2	2,7
Totaal		**39,7**	**6,5**	**12,4**	**35,6**	**34,5**	**9,1**	**18,1**	**37,9**	**19,1**

	Programma nieuw	**Normatieve parkeerbehoefte**								
1	5 groepswoningen	6	3,6	3,6	6,0	6,0	1,2	6,0	1,2	6,0
2	12 huurappartementen	16,8	7,5	7,7	14,9	13,2	14,3	10,2	14,0	11,8
3	6 appartementen 24-uurs	7,2	4,4	4,4	7,2	7,2	1,8	7,2	1,8	7,2
4	2 penthouses	4,2	2,5	2,5	4,2	4,2	0,8	4,2	0,8	4,2
5	500 m2 commerciële ruimte	20	6,6	11,7	1,7	15,0	0,0	20,0	0,0	0,0
Totaal		**54,2**	**24,6**	**29,9**	**34,0**	**45,6**	**18,1**	**47,6**	**17,8**	**29,2**

Per saldo neemt de parkeerbehoefte op een maatgevend moment toe van afgerond 38 parkeerplaatsen tot 48 parkeerplaatsen.

De huidige functies beschikken over zes parkeerplaatsen op eigen terrein. Op het maatgevend tijdstip (zaterdagavond) parkeren dan 32 voertuigen in de openbare ruimte.
De nieuwe ontwikkeling voorziet in de realisatie van 36 extra parkeerplaatsen:

- De parkeergarage bevat 22 pp
- Het achterterrein 13 pp
- Aan de Museumlaan worden 6 private parkeerplaatsen vervangen door 4 langsparkeerplaatsen (-2 pp)
- Aan de Venrayseweg worden 13 bestaande parkeerplaatsen uitgebreid naar 16 parkeerplaatsen (+3 pp)

Per saldo neemt het aantal voertuigen dat in de openbare ruimte parkeert af van 32 naar 12 (48-36) voertuigen. Er is daarmee geen toename van de bestaande parkeerdruk te verwachten.

3.4 Conclusie

Per saldo zal het plangebied beperkt meer verkeer genereren dan in de huidige situatie. Per hoofdrichting (noord, oost, west en zuid) is een toename van 80 ritten (op weekdagen en 90 op werkdagen, afgeronde waardes) te verwachten. Hoewel weliswaar sprake is van een verkeerstoename, is deze beperkt van omvang. Uit berekening blijkt dat de toename zonder problemen kan worden door de omringende wegen/kruispunten.

De parkeervraag zal daarbij toenemen. De parkeerdruk in de openbare ruimte zal, door de realisatie van 36 extra parkeerplaatsen, echter afnemen. Er is dus geen toename maar een verlaging van de bestaande parkeerdruk te verwachten.