



Parkeer- en Verkeersonderzoek C1000

Rochusstraat Bunde

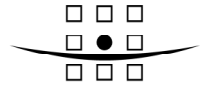
C1000 Vastgoed

11 november 2011

Definitief rapport

9W0208.A0

A COMPANY OF



ROYAL HASKONING

**HASKONING NEDERLAND B.V.
INFRASTRUCTUUR & TRANSPORT**

Barbarossastraat 35
Postbus 151
6500 AD Nijmegen
+31 (0)24 328 42 84 Telefoon
+31 (0)24 360 95 66 Fax
info@nijmegen.royalhaskoning.com E-mail
www.royalhaskoning.com Internet
Arnhem 09122561 KvK

Documenttitel	Parkeer- en Verkeersonderzoek C1000 Rochusstraat Bunde
Verkorte documenttitel	Parkeer- en verkeersonderzoek C1000
Status	Definitief rapport
Datum	11 november 2011
Projectnaam	Parkeer- en Verkeersonderzoek C1000 Bunde
Projectnummer	9W0208.A0
Opdrachtgever	C1000 Vastgoed
Referentie	9W0208.A0/R005/MRUI/NSA/Nijm

Auteur(s)	Drs. Ing. M. Ruigrok, Ir. Lieke Toll
Collegiale toets	Ir. M. Vesely
Datum/paraaf	
Vrijgegeven door	Ir. T. de Bruin
Datum/paraaf	

INHOUDSOPGAVE

	Blz.
1 INLEIDING	1
2 PARKEERONDERZOEK	5
2.1 Locatiebezoek huidige parkeerterrein St. Rochusstraat	5
2.2 Parkeerbehoefte huidige situatie	5
2.3 Parkeerbehoefte toekomstige situatie	8
3 VERKEER	10
3.1 Huidige verkeerssituatie met autonome groei	10
3.2 Toekomstige verkeerssituatie met uitbreiding C1000	11
4 CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN	14

1

INLEIDING

C1000 Vastgoed is voornemens om de bestaande supermarkt (Super de Boer) aan de Rochusstraat in het centrum van Bunde, om te vormen tot een C1000 supermarkt. Daarbij wordt de bestaande winkelloppervlakte met circa 324 m² uitgebreid. De overige functies in het pand, de Etos, Snackbar, Brasserie en Marlstone Music, blijven daarbij behouden.

In voorliggend rapport wordt uiteengezet wat de invloed van de uitbreiding van de supermarkt is op het parkeren in de directe omgeving van het winkelpand en op de verkeersintensiteiten in omliggende straten.

Voor het bepalen van de effecten wordt onder meer gebruik gemaakt van de onderzoeksresultaten en beleidsuitgangspunten uit de "Verkeer- en Parkeeranalyse Bunde" (Royal Haskoning, 10 januari 2007). De verkeer- en parkeeranalyse Bunde (bijlage 5) is destijds in opdracht van gemeente Meerssen uitgevoerd, en bevat uitgebreide parkeer- en verkeerstellingen. Doordat er sinds de uitvoering van deze tellingen geen significante aanpassingen zijn geweest in de directe omgeving van de supermarkt, wordt aangenomen dat er geen verandering in de parkeervraag heeft voorgedaan. De toekomstige situatie bouwt daarnaast voort op de uitgangspunten en normen zoals deze ook in de analyse uit 2007 zijn toegepast.

Uitgangspunten verkeersanalyse

De verkeerskundige analyse legt de basis voor het definitieve ontwerp van de parkeer- en verkeerinfrastructuur rondom het winkelcomplex aan de St. Rochusstraat. De nieuwe ontwikkeling aan de St. Rochusstraat brengt nieuwe verkeersstromen met zich mee. Afhankelijk van de functie en inrichting van de weg kan de groei van het verkeer in een bepaalde mate goed opgevangen worden. Om de effecten van de maatregelen te kunnen duiden wordt, zowel vóór het uitvoeren van de maatregelen als daarna, gemeten vanuit de doelen die de gemeente heeft met het gebied. Deze zijn wat betreft verkeer weergegeven in zogenoemde mobiliteitsprofielen. Het mobiliteitsprofiel voor Bunde staat in tabel 1.1 omschreven.

Tabel 1.1: Mobiliteitsprofiel Bunde (bron: Verkeer- en Parkeeranalyse Bunde, 2007)

- supermarkten, winkels en overige voorzieningen passend bij het schaalniveau van Bunde;
- voldoende parkeerplaatsen in het centrumgebied volgens het 90% is vol principe;
- voldoende en veilige parkeergelegenheden in de nabijheid van woningen op korte loopafstand;
- verkeersveilige ontsluiting autoverkeer;
- geen doorgaand autoverkeer door de wijk;
- lage rijsnelheden van 30 km/uur van het gemotoriseerd verkeer in buurten op conflictpunten met veilige loop- en fietsroutes;
- leefbare omgeving door hanteren van de streefwaarde voor woonstraten van minder dan 3000 mvt per etmaal;
- verkeersveilige ontsluiting fietsverkeer;
- frequent openbaar vervoer op loopafstand;
- geen geluidsoverlast vanwege andere dan 30 km/uur wegen;
- geen ontoelaatbare luchtverontreiniging.

De verschillende aspecten die in het mobiliteitsprofiel worden genoemd, zijn in de Verkeer- en parkeeraanlyse Bunde (2007) reeds vertaald in zoveel mogelijk concrete meetcriteria. De tabel 1.2 laat zien welke specifieke criteria en meeteenheden zijn meegenomen bij het bepalen van de effecten van de uitbreiding van de supermarkt aan de St. Rochusstraat.

Tabel 1.2: Toetsingskader en onderzoeksmethoden

Onderwerp	Criteria	Meeteenheid	Onderzoeksmethode
Bereikbaarheid	Verkeersafwikkeling	Verhouding intensiteit versus omgevingscapaciteit	Verkeerstelling
Parkeren	Parkeerbezetting	Bezetting en spreiding van geparkeerde voertuigen over parkeergelegenheid gedurende de dag	Parkeertelling
Leefbaarheid	Hinder	Hinder lucht, geluid	Afgeleide verkeersintensiteit Telling vrachtverkeer
	Veiligheid	Vrachtverkeer Routes kwetsbare verkeersdeelnemers ten opzichte van routes gemotoriseerd verkeer	Analyse routes
	Laden/Lossen	Overlast door laad/los verkeer	Deskundigenonderzoek

Voortbouwend op het toetsingskader wordt voor het voorliggende parkeer- en verkeeronderzoek C1000 gesteld dat er zich geen problemen met de intensiteit (bereikbaarheid en leefbaarheid) voordoen indien de intensiteit niet hoger wordt dan 3000 auto's per etmaal voor een woonstraat in het verblijfsgebied van Bunde. In straten met een relatief lage intensiteit (van minder dan 1000 auto's per etmaal) wordt daarnaast een procentuele toename tot 250% gezien als een aandachtspunt.

Ten aanzien van parkeren wordt om plekgarantie te kunnen bieden aan bezoekers, uitgegaan van het principe dat 90% bezettingsgraad vol is. Dit sluit aan bij het parkeerbeleid voor de gehele kern Bunde. De gedachten hierachter is dat bij een bezetting van 90% het parkeerterrein voor een bezoeker vol aanvoelt. De bestuurder moet bij een bezettingsgraad hoger dan 90% zoeken naar een parkeerplaats, en mogelijk meerdere locaties afrijden. Door te streven naar een maximale bezettingsgraad van 90% wordt dit zoekgedrag en bijbehorende hinder sterk verminderd.

Voor het laden en lossen van het vrachtverkeer en de hinder en verkeersonveiligheid die hierbij kan ontstaan, wordt door de gemeente het volgende nagestreefd:

- streven naar uniformiteit in vormgeving laad- en losplekken;
- bevoorraden bij voorkeur aan de (achter)zijde van het pand;
- streven om woonstraten zo min mogelijk te belasten;
- streven vrachtverkeer zo lang mogelijk gebruik te laten maken van de hoofdautostructuur.

Gebruik oppervlakten bij normen en kengetallen

Voor het bepalen van de toekomstige groei van het verkeer en de daaraan gerelateerde behoefte aan parkeerplaatsen wordt gewerkt met landelijke en gemeentelijke normen en kengetallen. Deze kengetallen en normen worden in de volgende hoofdstukken toegelicht. Ze zijn gekoppeld aan de oppervlakten van een voorziening. Zo wordt het aantal benodigde parkeerplaatsen berekend op basis van het aantal vierkante meter bruto vloeroppervlak (bvo) van de voorziening. Dit is het oppervlak gemeten op vloerniveau langs de buitenomtrek van de opgaande scheidingswanden van het desbetreffende gebouw, dus inclusief de expeditieruimte en kantoorruimte. Het bruto vloeroppervlak van de huidige supermarkt bedraagt 875 m². Met de komst van de C1000 naar de St. Rochusstraat zal het bruto vloeroppervlak toenemen naar 1200 m².

Voor de berekening van de groei van het aantal verkeersbewegingen (verkeersintensiteit) als gevolg van de uitbreiding van de supermarkt zijn kengetallen beschikbaar die gebruik maken van het verkoopvloeroppervlak (vvo). Het betreft het winkeloppervlak wat in gebruik is voor de directe verkoop van goederen, dus daar waar de bezoekers van de supermarkt komen. Het verkoopvloeroppervlak is afgeleid van het bruto vloeroppervlak en bedraagt in de nieuwe situatie circa 960 m².

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 worden de resultaten van het parkeeronderzoek toegelicht. Daarbij wordt ook een inschatting gemaakt van het aantal benodigde parkeerplaatsen. Het berekende aantal parkeerplaatsen wordt vervolgens getoetst op het totaal aantal parkeerplaatsen dat in de omgeving aanwezig is. Naast de noodzaak van voldoende parkeerplaatsen in de nabijheid van de supermarkt, is het natuurlijk ook belangrijk dat de omliggende wegen rondom de supermarkt de extra hoeveelheid verkeer goed en veilig kunnen verwerken. Een effectbeschrijving van de verwachte toename van het verkeer vindt in hoofdstuk 3 plaats. In hoofdstuk 4 wordt vervolgens aandacht besteed aan de conclusies en aanbevelingen die volgen uit de bevindingen in de voorgaande hoofdstukken.

2 PARKEERONDERZOEK

2.1 Locatiebezoek huidige parkeerterrein St. Rochusstraat

Ten behoeve van deze studie is een locatiebezoek op het parkeerterrein aan de St. Rochusstraat verricht. De manoeuvreerruimte op het terrein is beperkt, vooral voor de parkeerplaatsen tegen de gevel van de winkel. Daarnaast is het onderlinge zicht op het parkeerterrein en naar de weg toe vooral op drukke momenten beperkt tot slecht. Dat geldt niet alleen voor auto's onderling maar vooral ook in de combinatie met publiek dat daar doorheen loopt (met winkelwagentjes) en fietst. Daardoor is de veiligheid en het comfort op het parkeerterrein aan de Rochusstraat voor winkelbezoekers niet optimaal. De kwaliteit van het huidige parkeerterrein wordt als onvoldoende gewaardeerd.

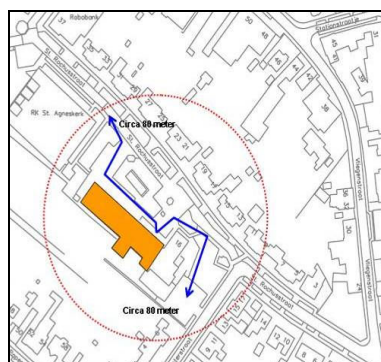
2.2 Parkeerbehoefte huidige situatie

Voor een supermarkt is de maximaal acceptabele loopafstand circa 100 meter¹. Om een goede kwaliteit te kunnen bieden zal in deze situatie uitgegaan worden van een loopafstand van circa 80 meter tussen parkeerplaats en winkel. Door binnen deze cirkel te voorzien in de parkeervraag van de winkelvoorziening wordt de eventuele overlast in de omgeving beperkt. Buiten deze cirkel blijft wel op de piekmomenten uitloop mogelijk.

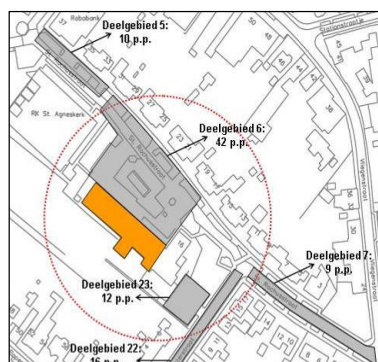
In figuur 2.1 is deze acceptabele loopafstand van 80 meter in beeld gebracht voor de situatie in Bunde en in figuur 2.2 is aangegeven welke parkeermogelijkheden binnen of net buiten deze cirkel vallen. Daarbij is de indeling in deelgebieden gebruikt uit de "Verkeer- en parkeeranalyse Bunde" (2007).

Uit deze afbeeldingen blijkt dat de parkeerplaatsen op en rond het plein aan de Rochusstraat en op de parkeerplaats aan de Trichterstraat het belangrijkst zijn voor de supermarkt. In totaal zijn in deze twee deelgebieden 54 parkeerplaatsen aanwezig (waarvan 33 op het plein aan de Rochusstraat, waarvan 2 invalide parkeerplaatsen). De parkeerplaatsen binnen de weergegeven cirkel worden ook gebruikt door de bezoekers van de in hetzelfde pand gevestigde Etos, snackbar en brasserie.

Figuur 2.1 Kaartbeeld acceptabele loopafstand



Figuur 2.2 Parkeerplaatsen binnen loopafstand

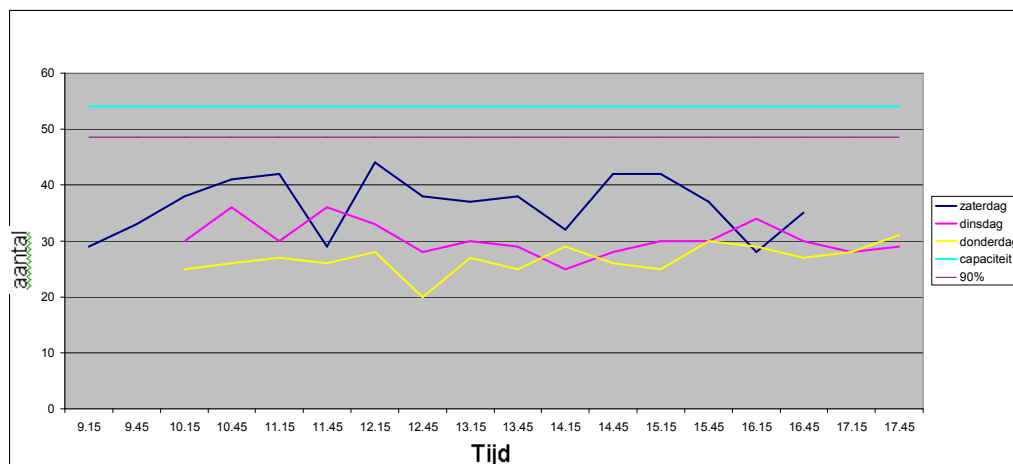


¹ Vanwege de korte parkeerdur en zware boodschappen ligt de acceptabele loopafstand voor een supermarkt lager dan bij overige winkelgebieden (200-600m), deze is ongeveer gelijk aan de acceptabele loopafstand voor wonen (100m) (acceptabele loopafstanden: CROW publicatie 183).

Om inzicht te verkrijgen in de parkeerbehoefte in de directe omgeving is gekeken naar de bezettingsgraad in de huidige situatie en de verwachte veranderingen na opening van de C1000. Om inzicht te verkrijgen in de huidige parkeersituatie is gebruik gemaakt van een in 2006/2007 door Royal Haskoning uitgevoerde parkeerdrukmeting². De verwachte verandering in de parkeervraag is gebaseerd op parkeernormen van C1000 Vastgoed en het CROW.

Om plekgarantie te kunnen bieden aan bezoekers wordt uitgegaan van het principe dat 90% bezettingsgraad vol is, dit sluit aan bij het parkeerbeleid in de kern Bunde. In grafiek 2.1 is voor beide parkeerterreinen binnen de 80 meter loopafstand weergegeven hoe de bezettingsgraad over verschillende dagen verloopt³. Daarin is zichtbaar dat op geen enkel moment tijdens de tellingen de 90% bezettingsgraad werd gehaald. Dit is dus wanneer alle binnen 80 meter beschikbare parkeerplaatsen in beschouwing worden genomen.

Grafiek 2.1 Grafiek bezettingsgraad parkeerplaatsen rondom supermarkt in de huidige situatie



Op het piekmoment zijn 42 of 44 van de in totaal 54 beschikbare parkeerplaatsen bezet. Dit betekent dat 77 tot 81% van alle beschikbare parkeerplaatsen op dat moment bezet zijn.

Als daarentegen specifiek gekeken wordt naar het parkeerterrein aan de Rochusstraat, wat toch de primaire parkeerlocatie is voor de supermarkt, is zichtbaar dat op de zaterdag waarop geteld is op het piekmoment (tussen 11u en 13u) wel deze 90% grens bereikt wordt. Op de omliggende parkeerlocaties zijn dan echter nog een aantal overloopparkerplaatsen beschikbaar (zie bijlage 1). Op basis van deze gegevens is geconcludeerd dat de parkeervraag in de huidige situatie aansluit bij het huidige parkeeraanbod.

² Verkeer- en parkeeranalyse Bunde, Royal Haskoning, 10 januari 2007, tellingen van zaterdag 17, dinsdag 20 en donderdag 22 juni 2006

³ Telgegevens uit bovengenoemde rapportage.

Aanvullend op de uitkomsten van het bovenstaande parkeeronderzoek is ook gekeken of de waargenomen parkeervraag ook overeenkomt met de geldende normen. Daartoe is op basis van de normen van het CROW een berekening gemaakt van de parkeervraag in de directe omgeving van het winkelcomplex. Het parkeerbeleid van de gemeente Meerssen hanteert binnen deze marge de norm van 4,15 parkeerplaatsen per 100 m² bvo voor de C1000 en de Etos. Dit volgt uit het uitgebreide parkeeronderzoek uit 2007. Voor de snackbar en brasserie ontbreken gemeentelijke parkeernormen en gaat de gemeente uit van de CROW richtlijn van 5 parkeerplaatsen per 100 m² bvo. Voor de muziekstudio Marlstone wordt eveneens gebruik gemaakt van de CROW richtlijn. Daarbij wordt Marlstone aangemerkt als kantoor met baliefunctie en past de gemeente de CROW richtlijn toe van 2,8 parkeerplaatsen per 100 m². In tabel 2.1 is te zien hoe de parkeervraag voor dit buurtcentrum is opgebouwd.

Tabel 2.1 Berekening parkeervraag huidige situatie

		Huidige situatie					
		Norm aantal parkeerplaatsen per 100m ² b.v.o			Benodigd aantal parkeerplaatsen		
Functie	b.v.o⁴	<i>CROW min.</i>	<i>CROW max.</i>	<i>Meerssen</i>	<i>min.</i>	<i>max.</i>	<i>Meerssen</i>
Supermarkt	875	3	4,5	4,15	26	39	36
Etos	137	3	4,5	4,15	4	6	6
Snackbar en Brasserie	221	5	7	-	11	15	11
Muziekstudio	150 ⁵ (435)	2,8	3,3	-	4	5	4
Totaal	1.383	-	-	-	45	65	57

Uit tabel 2.1 is op te maken dat het huidige aantal beschikbare parkeerplaatsen (54) rond het midden van de bandbreedte van het CROW ligt, en net iets onder de normen zoals de gemeente Meerssen deze hanteert (rapport 2007). Op basis van de bezettingsgraad (grafiek 2.1) kan worden geconcludeerd dat de normen die de gemeente hanteert iets aan de hoge kant zijn. Ook met 54 parkeerplaatsen functioneert het parkeren in de huidige situatie goed, terwijl er volgens de gemeentelijke norm een klein tekort aan parkeerplaatsen zou moeten zijn. Dit heeft enerzijds te maken met het gebruik van algemene (landelijke) parkeernormen die nooit geheel overeenkomen met de werkelijke situatie. Anderzijds is er ook sprake van dubbelgebruik van de beschikbare parkeerplaatsen. De pieken in de parkeerbehoefte liggen voor de verschillende voorzieningen op een ander moment waardoor er altijd restcapaciteit is.

⁴ Oppervlak gemeten op vloerniveau langs de buitenomtrek van de opgaande scheidingswanden van het desbetreffende gebouw, dus inclusief de expeditieruimte en kantoorruimte

⁵ Marlstone heeft in werkelijkheid een oppervlakte van 435 m², maar omdat het aantal werknemers per m² vloeroppervlak veel lager is dan bij een kantoor met baliefunctie is het voor een zorgvuldige berekening van het aantal noodzakelijke parkeerplaatsen noodzakelijk een correctie op het vloeroppervlak door te voeren. De oppervlakte van de muziekstudio is op basis van het aantal werknemers (6) omgerekend naar een oppervlakte die passend is bij de functie kantoor met baliefunctie. Hierbij is uitgegaan van 25 m² b.v.o per werknemer (25 m² x 6 werknemers = 150 m²).

2.3 Parkeerbehoefte toekomstige situatie

In het winkelcomplex aan de St. Rochusstraat zal de huidige Super de Boer (875 m² bvo) worden vervangen door een C1000, daarnaast wordt het pand uitgebreid en zal de nieuwe C1000 uiteindelijk een oppervlakte hebben van circa 1.200 m² bvo.

De uitbreiding van de supermarkt laat de uitgangspunten voor het bepalen van het aantal benodigde parkeerplaatsen ongewijzigd. Op basis van de parkeernormen van het CROW komt het benodigde aantal parkeerplaatsen uit op 52 tot 76 parkeerplaatsen. De gemeentelijke parkeernorm leidt tot 67 benodigde parkeerplaatsen om aan de verwachte vraag te voldoen.

Tabel 2.2 Berekening parkeervraag na uitbreiding supermarkt

		Na uitbreiding					
		Norm aantal parkeerplaatsen per 100m ² b.v.o			Benodigd aantal parkeerplaatsen		
Functie	b.v.o	<i>CROW min.</i>	<i>CROW max.</i>	<i>Meerssen</i>	<i>min.</i>	<i>max.</i>	<i>Meerssen</i>
C1000	1.200	3	4,5	4,15	36	54	50
Etos	137	3	4,5	4,15	4	6	6
Snackbar en Brasserie	221	5	7	-	11	15	11
Muziekstudio	150 ⁶ (435)	2,8	3,3	-	4	5	4
Totaal	1.708	-	-	-	55	80	71

De huidige parkeerterreinen bevatten 54 parkeerplaatsen binnen de straal van 80 meter (zie figuur 2.2). De beschikbare capaciteit is daarmee lager dan wat op basis van de normen aan parkeervraag verwacht wordt. Op basis van bovenstaande gegevens wordt geconcludeerd dat een uitbreiding van het totale aantal parkeerplaatsen noodzakelijk is om voldoende kwaliteit voor het winkelende publiek te creëren en ook de overlast voor omwonenden te minimaliseren. Uitgaande van het benodigde aantal van 71 parkeerplaatsen en de stelregel dat 90% bezetting vol is, komt het voor de directe omgeving van de nieuwe supermarkt neer op minimaal 79 benodigde parkeerplaatsen binnen de straal van 80 meter.

⁶ Marlstone heeft in werkelijkheid een oppervlakte van 435 m², maar omdat het aantal werknemers per m² vloeroppervlak veel lager is dan bij een kantoor met baliefunctie is het voor een zorgvuldige berekening van het aantal noodzakelijke parkeerplaatsen noodzakelijk een correctie op het vloeroppervlak door te voeren. De oppervlakte van de muziekstudio is op basis van het aantal werknemers (6) omgerekend naar een oppervlakte die passend is bij de functie kantoor met baliefunctie. Hierbij is uitgegaan van 25 m² b.v.o per werknemer (25 m² x 6 werknemers = 150 m²).

De plannen voor de uitbreiding van de C1000 bevatten een gewijzigde indeling van het parkeren. Het totale aantal parkeerplaatsen binnen een straal van 80 meter van de ingang van de nieuwe supermarkt groeit naar 80 parkeerplaatsen, namelijk:

- 53 parkeerplaatsen op het parkeerterrein van het winkelcomplex;
- 15 parkeerplaatsen aan de St. Rochusstraat;
- 12 parkeerplaatsen op het parkeerterrein aan de Trichterstraat.

De uiteindelijke parkeercapaciteit voldoet daarmee aan de parkeernorm van de gemeente. Daarbij geldt verder dat er direct buiten de straal van 80 meter nog 35 extra parkeerplaatsen aanwezig zijn. Deze 35 parkeerplaatsen zijn door de afstand tot de supermarkt minder aantrekkelijk, maar leveren extra opvangcapaciteit tijdens de pieksituaties.

3 VERKEER

3.1 Huidige verkeerssituatie met autonome groei

De verkeer- en parkeeranalyse Bunde d.d. januari 2007 stelt dat het verkeersbeeld in de huidige situatie als volgt kan worden omschreven. Er is sprake van rustige woonstraten. De streefwaarden voor woonstraten, waar de verblijfsfunctie belangrijk is, wordt niet bereikt. In de Pleitsstraat en Vliegenstraat, beide gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg, hebben een verkeersfunctie. De hier gemeten intensiteiten conflicteren niet met deze functie.

In de verkeer- en parkeeranalyse Bunde is ook een inschatting gemaakt van de toekomstige verkeersintensiteiten (2016). Hierbij wordt rekening gehouden met een autonome groei van het verkeer. Deze groei is gebaseerd op de algemene trend dat mensen in de toekomst meer autoverplaatsingen maken. De autonome groei bevat daarnaast ook een groeipercantage als gevolg van de toename van het aantal woningen en bedrijven in de regio. In tabel 4.1 zijn de verwachte verkeersintensiteiten zonder uitbreiding van de supermarkt weergegeven.

Tabel 3.1: Verwachte verkeersintensiteiten per etmaal in 2016, let op: beide rijrichtingen opgeteld

Locatie	Huidig 2007	Huidig verhoogd met autonome groei tot 2016	Groei van het verkeer in procenten
Pletsstraat	5300	5770	8,9%
St. Agnesstraat	860	940	9,3%
Ingenopestraat	630	700	11%
Carteijnstraat	760	830	9,2%
Vliegenstraat	4400	4820	9,5%
Trichterstraat	530	600	13,2%
St. Rochusstraat	1270	1400	10,2%

Tabel 3.1 maakt duidelijk dat er over een periode van 10 jaar sprake is van een lichte groei van de verkeersintensiteiten. De veranderingen in de intensiteiten liggen ruimschoots binnen de marges. Daarbij passen de intensiteiten goed de functie van de weg. Uit de verkeer- en parkeeranalyse Bunde blijkt dat de bereikbaarheid van het gehele gebied ook in de toekomst goed is. Er zijn bij deze beperkte aantallen geen hinder- of leefbaarheidsprobleem.

3.2 Toekomstige verkeerssituatie met uitbreiding C1000

In de verkeer- en parkeeranalyse Bunde uit 2007 is geen rekening gehouden met de uitbreiding van de supermarkt ter hoogte van de St. Rochusstraat. Het verwachte aantal extra verkeersbewegingen voor deze nieuwe ontwikkeling (uitbreiding supermarkt met 324 m² bvo), is bepaald aan de hand van de CROW kengetallen voor verkeersgeneratie (publicatie 256).

Deze CROW publicatie bevat voor verschillende soorten supermarkten kengetallen waarmee het gemiddeld aantal motorvoertuigen per m² verkoopvloeroppervlak⁷ (vvo) berekend kan worden (zie bijlage 3). Volgens de CROW-richtlijn genereert een buurtsupermarkt circa 1,1 motorvoertuigbewegingen per m² vvo, terwijl een wijksupermarkt ongeveer 1,4 ritten per m² vvo genereert. Zowel de huidige als toekomstig verbouwde supermarkt wordt aangemerkt als buurtsupermarkt. Voor het omrekenen van brutovloeroppervlak naar verkoopvloeroppervlak wordt in het algemeen een factor 1,25 toegepast.

Op basis van de kengetallen is de huidige verkeersgeneratie van de supermarkt geschat op 770 ritten per etmaal op een gemiddelde werkdag. Als gevolg van de uitbreiding zal, volgens de kengetallen van het CROW, het aantal voertuigbeweging op een gemiddelde werkdag met circa 290 ritten toenemen. Dit zijn 24 extra ritten in het drukste uur tussen 17.00 en 18.00 uur. De groei van het aantal voertuigbewegingen bedraagt daarmee circa 37%. Het aantal beschikbare parkeerplaatsen groeit daarentegen met 25% (van 54 naar 68). Zonder extra parkeerplaatsen zal voor automobilisten dus drukker aanvoelen op de parkeervoorzieningen. Men zal meer moeten zoeken naar een vrije parkeerplaats.

Voor de zaterdag ligt de huidige hoeveelheid verkeer dat gegenereerd wordt door de supermarkt op 840 ritten in het etmaal. Op een gemiddelde zaterdag neemt het aantal voertuigbewegingen met 310 ritten toe. Dit komt overeen met een groei van 25 ritten in het drukste uur tussen 17.00 en 18.00 uur.

Het extra berekende verkeer op de gemiddelde werkdag is toegedeeld aan de straten, waar het verkeer is geteld. Uitgangspunt daarbij is dat het verkeer zich in alle richtingen verdeelt.

Tabel 4.2: Verwachte verkeersintensiteiten per etmaal in 2016, let op: beide rijrichtingen opgeteld

Locatie	Huidig (2007)	Autonome ontwikkeling tot 2016	Toekomst 2016 inclusief uitbreiding C1000	Procentuele groei t.o.v. autonoom 2016
Pletsstraat	5.300	5.770	5.835	+1,6%
St. Agnesstraat	860	940	1.010	+7,4%
Ingenopestraat	630	700	730	+4,2%
Carteijnstraat	760	830	880	+6%
Vliegenstraat	4.400	4.820	4.820	0
Trichterstraat	530	600	630	+5%
St. Rochusstraat	1.270	1.400	1.510	+7,8%

⁷ het winkelloppervlak wat in gebruik is voor de directe verkoop van goederen

De verwachte veranderingen in intensiteiten vallen ruimschoots binnen de marges die passen bij de functie van de verschillende straten. De Vliegenstraat laat geen verdere groei zien omdat rekening wordt gehouden met het sluiten van de supermarkt aan de Vliegenstraat.

Dit verplaatsingseffect is verder niet meegenomen bij het berekenen van de intensiteiten op de andere (woon)straten. De werkelijke groei van de verkeersintensiteiten zou dus mogelijk nog iets lager kunnen uitvallen. Nergens worden streefwaarden overschreden. Dat betekent dat de doorstroming goed is (binnen grotendeels de 30km/u zone). Daarbuiten is de invloed verwaarloosbaar. Ook ten aanzien van hinderbeleving en leefbaarheid zijn op basis van deze beperkte aantallen geen problemen te verwachten. Het sluiten van de supermarkt aan de Vliegenstraat zal bijdragen aan het verbeteren van de (subjectieve) verkeersveiligheid aldaar. Dit omdat de huidige verkeersproblemen op en nabij het parkeerterrein aan de Vliegenstraat niet meer zullen optreden.

Bevoorradend verkeer

Voor de verkeersgeneratie is het vrachtverkeer doorgaans verwaarloosbaar. Als vuistregel hanteert het CROW 0,3 vrachtautobewegingen per 100 m² verkoopvloeroppervlak (vvo). Dit betreft vrijwel 100% zwaar vrachtverkeer. De nieuwe supermarkt heeft een ruimtebeslag van 1.200 m² ($\pm$ 960 m² vvo), en trekt daardoor op basis van de kengetallen ongeveer 3 vrachtauto's per dag aan.

In 2007 is bij de huidige C1000 door tellingen vastgesteld dat er per week 25 tot 30 voertuigen goederen laden en lossen bij de supermarkt (dit was inclusief de vuilnisophaaldienst). De bovenstaande telgegevens liggen iets hoger dan de cijfers van het CROW. Omdat de bevoorrading steeds efficiënter gebeurt, wordt verwacht dat het gemiddeld aantal vrachtauto's van 4 tot 6 per dag niet verder zal groeien⁸. Afgezet tegen de dagelijkse etmaalintensiteit is dit dus een kleine fractie.

De distributiecentra van de C1000 zijn allen buiten de provincie Limburg gelegen. De bevoorrading vindt daardoor nagenoeg altijd via de A2 plaats. De aanrijdroute in Bunde zelf ligt nog niet vast. De bevoorrading van de C1000 vindt zo veel mogelijk plaats op de hoofdwegen, en zal nader afgestemd worden met de gemeente. De overlast voor de omgeving zal ook bij een lichte toename van de hoeveelheid vrachtverkeer beperkt blijven. De bewoners zijn immers gewend dat er af en toe een vrachtwagen voor de bevoorrading van de supermarkt door de straat rijdt.

⁸ Dit ook gelet op het feit dat de C1000 op de huidige locatie aan de Vliegenstraat een bovengemiddeld aantal vrachtbewegingen kent ten opzichte van de oppervlakte van de supermarkt.

Milieuvergunning,

De activiteiten ten gevolge van de uitbreiding van de supermarkt hebben invloed op de geluidsimmissie in de omgeving. Derhalve dient de geluidimmissie getoetst te worden aan de Wet- en regelgeving.

Per 1 januari 2008 is het Activiteitenbesluit in werking getreden. Het Activiteitenbesluit is van toepassing op de winkelveorziening. Hierbij dient de geluidimmissie van alle activiteiten (gesommeerd) binnen de grenzen van de inrichting te voldoen aan de grenswaarden genoemd in het Activiteitenbesluit. Op de beoogde locatie waar momenteel een andere exploitant een winkel heeft gevestigd zijn reeds geluidniveaus voor gelijksoortige activiteiten vergund. Hier dient ook rekening mee te worden gehouden. Tevens dient de geluidimmissie ten gevolge van het inrichtingsgebonden verkeer van en naar de inrichting beschouwd te worden. Als toetsingskader hiervoor geldt de Circulaire 'Geluidhinder veroorzaakt door het wegverkeer van en naar de inrichting' van het ministerie van VROM d.d. 29 februari 1996. De verschillende geluidberekeningen vallen buiten de scope van het voorliggende onderzoek.

4 CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

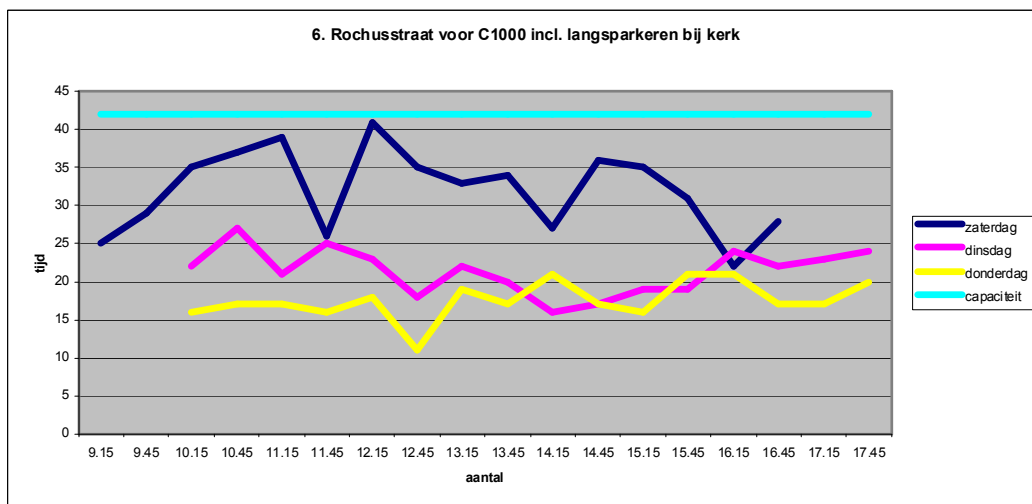
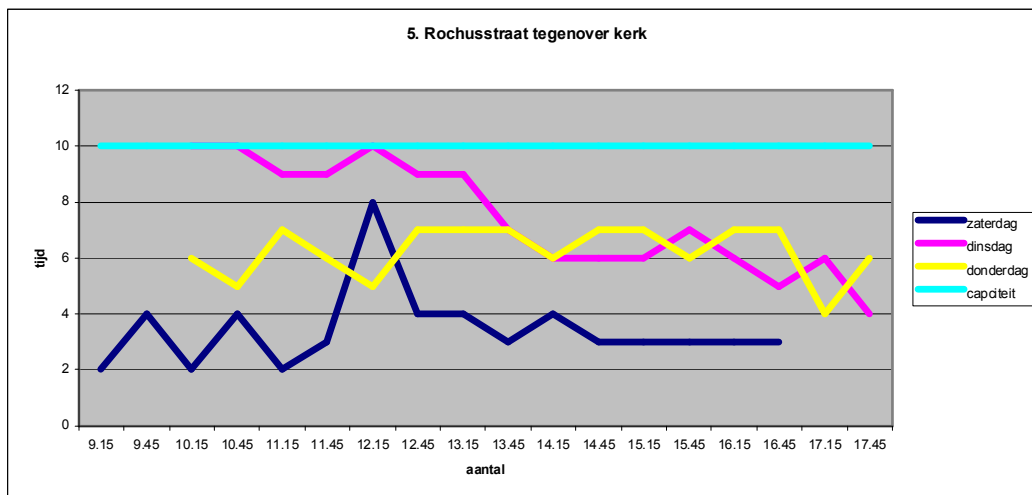
Op basis van de bezettingsgraad van de aanwezige parkeerplaatsen en de verwachte parkeervraag kan geconcludeerd worden dat uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen in de directe omgeving van de supermarkt noodzakelijk is. Berekend is dat 79 parkeerplaatsen binnen een straal van 80 meter van de supermarkt voldoende is voor de toekomstige situatie. Daarbij is rekening gehouden met het uitgangspunt voor het parkeerbeleid in Bunde dat 90% bezetting vol is. De huidige plannen voor de nieuwe C1000 leiden er toe dat er na de verbouwing 80 parkeerplaatsen binnen een straal van circa 80 meter van de ingang van de nieuwe supermarkt komen te liggen. Daarmee wordt voldaan aan de door de gemeente opgestelde parkeernorm.

Ten aanzien van het verkeersbeeld wordt een stijging van de verkeersintensiteiten verwacht. Daarbij neemt het aantal verkeersbewegingen als gevolg van de uitbreiding van de C1000 op een gemiddelde werkdag in het omliggende gebied met circa 290 ritten in het etmaal toe. Een dergelijke groei van het verkeer is goed op te vangen door de bestaande weginfrastructuur. De verwachte veranderingen in intensiteiten vallen ruimschoots binnen de marges die passen bij de functie van de verschillende straten. Nergens worden streefwaarden overschreden. Dat betekent dat de doorstroming goed is. Daarbuiten is de invloed verwaarloosbaar. Ook ten aanzien van hinderbeleving en leefbaarheid zijn op basis van de prognoses geen problemen te verwachten. De supermarkt zal gemiddeld 4 tot 6 vrachtauto's per dag aantrekken. Afgezet tegen de dagelijkse etmaalintensiteiten op de omliggende wegen is dit een kleine fractie. De overlast voor de omgeving zal ook bij een lichte toename van de hoeveelheid vrachtverkeer beperkt blijven. De bewoners zijn immers gewend dat er af en toe een vrachtwagen voor de bevoorrading van de supermarkt door de straat rijdt.

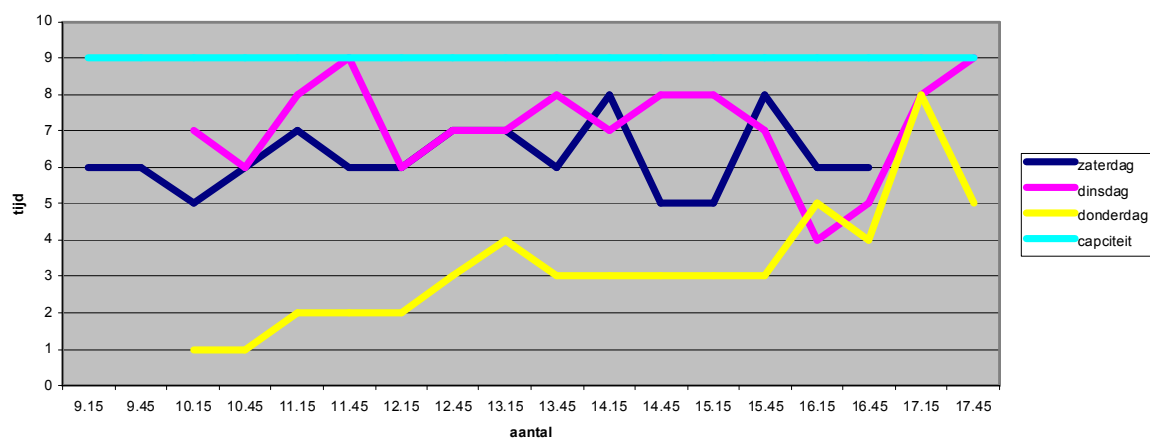
Tijdens het locatiebezoek is verder vastgesteld, dat het huidige parkeerterrein vrij onoverzichtelijk is ingericht. Daardoor is de veiligheid en het comfort op het parkeerterrein aan de Rochusstraat voor winkelbezoekers niet optimaal. Advies is om naast het toevoegen van extra parkeerplaatsen eveneens een duidelijke kwaliteitsverbetering te realiseren. Wat betreft de kwaliteit gaat het dan om brede parkeervakken waar eenvoudig in- en uitgereden kan worden, maar ook om goede en voldoende ruimte om fietsen te stallen vlakbij de ingang, een goede stalling voor winkelwagentjes en een egale verharding (zodat winkelwagentjes niet tegen auto's aan rollen).

De activiteiten ten gevolge van de uitbreiding van de supermarkt hebben invloed op de geluidsimmissie in de omgeving. Derhalve dient de geluidimmissie getoetst te worden aan de Wet- en regelgeving. Per 1 januari 2008 is het Activiteitenbesluit in werking getreden. Hierbij dient de geluidimmissie van alle activiteiten (gesommeerd) binnen de grenzen van de inrichting te voldoen aan de grenswaarden genoemd in het Activiteitenbesluit. Op de beoogde locatie waar momenteel een andere exploitant een winkel heeft gevestigd zijn reeds geluidniveaus voor gelijksoortige activiteiten vergund. Hier dient ook rekening mee te worden gehouden. Tevens dient de geluidimmissie ten gevolge van het inrichtingsgebonden verkeer van en naar de inrichting beschouwd te worden. Als toetsingskader hiervoor geldt de Circulaire 'Geluidhinder veroorzaakt door het wegverkeer van en naar de inrichting' van het ministerie van VROM d.d. 29 februari 1996. De benodigde geluidberekeningen vallen buiten de scope van het voorliggende onderzoek.

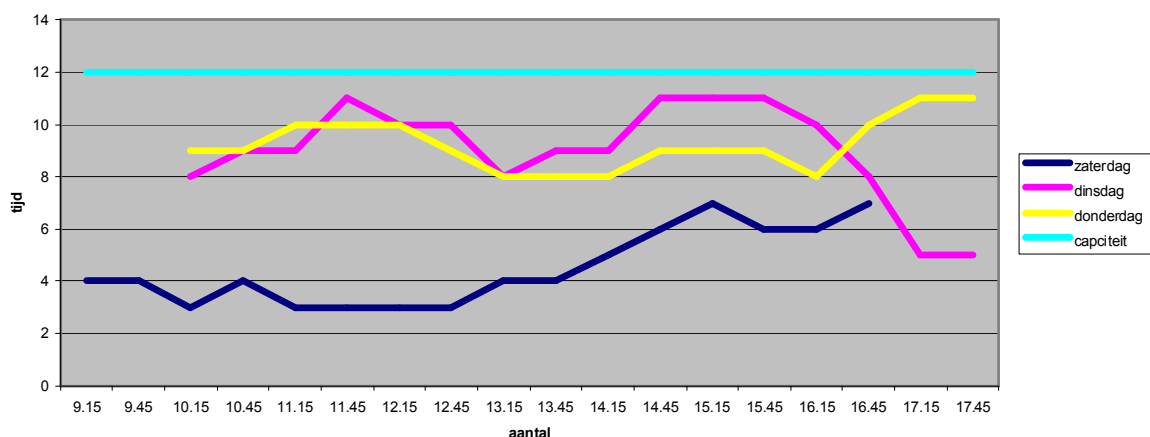
Bijlage 1 Grafieken



7. Rochusstraat oost van Trichterstraat

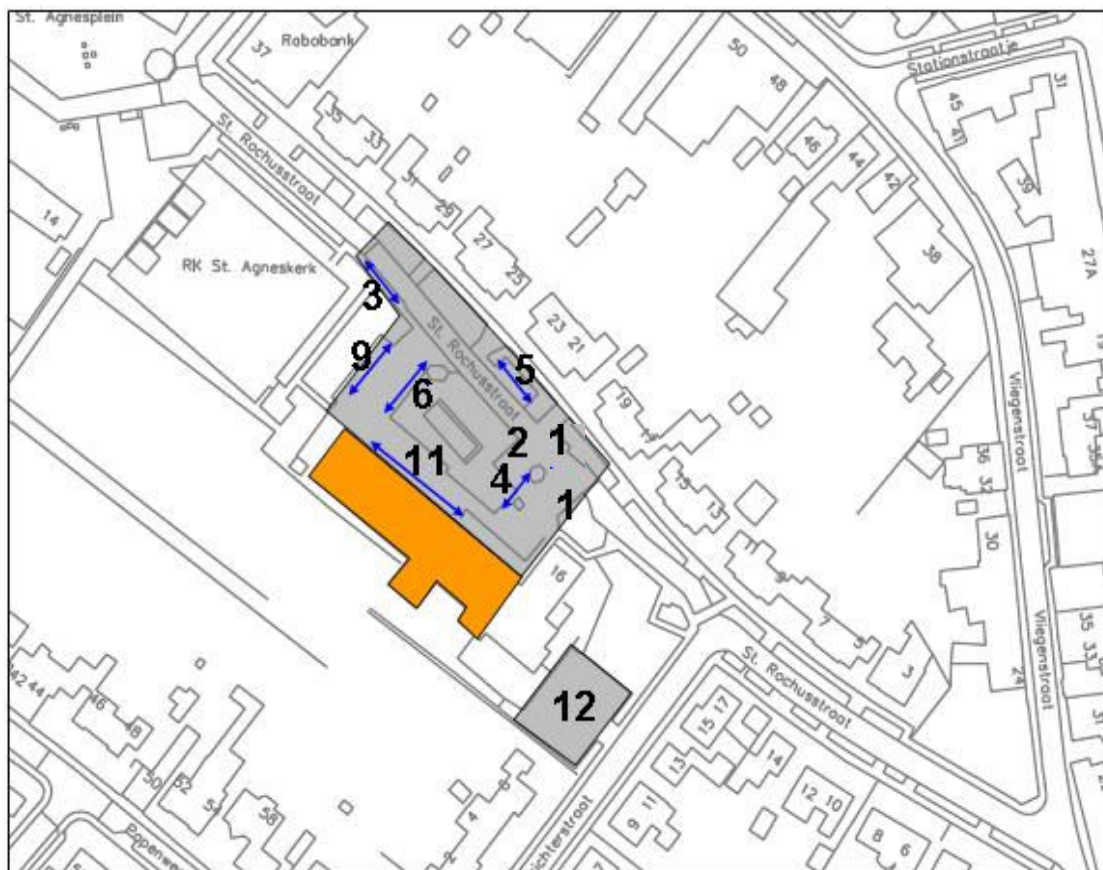


23. parkeerterrein Trichterstraat



Bijlage 2

Locatie en aantal parkeerplaatsen huidige situatie



Bijlage 4

Kengetallen verkeersgeneratie

Tabel 15. Gemiddeld aantal motorvoertuigbewegingen per m² verkoopvloeroppervlak op maatgevende werkdag, koopavonddag en zaterdag, onderscheiden naar type supermarkt [18, 19]

Type supermarkt	Werkdagemaal	Koopavonddagemaal	Zaterdagemaal
Buurtsupermarkt	1,1	1,3	1,2
Wijksupermarkt (full service)	1,4	2,1	1,9
Supermarkt met stadsdeelfunctie (of discounter)	1,4	2,1	1,8

Tabel 16. Percentage motorvoertuigbewegingen voor een supermarkt, naar dagdeel van het maatgevend werkdagemaal, onderscheiden naar woonmilieutype [23, 24]

Type woonmilieu	08.00 - 09.00 uur	17.00 - 18.00 uur	07.00 - 19.00 uur	19.00 - 23.00 uur	23.00 - 07.00 uur
Centrum-stedelijk met hoge dichtheid	0	10	94	6	0
Overige milieus	2	8	93	7	0

Opmerkingen:

- Het betreft hier de verkeersgeneratie die gegenereerd wordt door klanten van de supermarkt.
- De klandizie van supermarkten in het woonmilieutype centrum-stedelijk met hoge dichtheid komt beduidend later op gang en neemt ook pas later weer af.
- Op werkdagen ligt het drukste uur tussen 10.00 en 11.00 uur. Het drukste uur in de week ligt op zaterdag ergens tussen 10.00 en 13.00 uur en is goed voor ongeveer 15% van het totale aantal motorvoertuigbewegingen op zaterdag [19].
- Het piek uur op de vrijdag blijkt samen te vallen met de avondspitsperiode (tussen 16.00 en 18.00 uur) en is in dat uur goed voor circa 10% van het dagtotaal [19].
- Vanwege de korte verblijftijd in de supermarkt is het percentage vertrekken voor ieder dagdeel circa 50%.

Bijlage 5

Rapportage parkeer- en verkeersanalyse Bunde

SAMENVATTING

Het centrumgebied van Bunde ondergaat naar verwachting in de komende jaren een belangrijke herinrichting. Inzet is om naast ruimtelijke ontwikkelingen verbeteringen te verkrijgen op het gebied van parkeren, bereikbaarheid en verkeersveiligheid. Hiervoor is een toetsingskader opgesteld: het mobiliteitsprofiel, dat is gebaseerd op het gemeentelijke beleid.

Mobiliteitsprofiel Bunde

- supermarkten, winkels en overige voorzieningen passend bij het schaalniveau van Bunde;
- voldoende parkeerplaatsen in het centrumgebied volgens het 90% is vol principe;
- voldoende en veilige parkeergelegenheden in de nabijheid van woningen op korte loopafstand;
- verkeersveilige ontsluiting autoverkeer;
- geen doorgaand autoverkeer door de wijk;
- lage rijsnelheden van 30 km/uur van het gemotoriseerd verkeer in buurten op conflictpunten met veilige loop- en fietsroutes;
- leefbare omgeving door hanteren van de streefwaarde voor woonstraten van minder dan 3000 mvt per etmaal;
- verkeersveilige ontsluiting fietsverkeer;
- frequent openbaar vervoer op loopafstand;
- geen geluidsoverlast vanwege andere dan 30 km/uur wegen;
- geen ontoelaatbare luchtverontreiniging.

De huidige situatie is onderzocht door op uitgebreide schaal de verkeersintensiteiten en de parkeerdruk te meten. De toetsing aan het mobiliteitsprofiel leidt tot de volgende conclusies:

- nergens in het onderzoeksgebied wordt de streefwaarde van de verkeersintensiteiten overschreden; het is niet te druk, eerder is sprake van rustig;
- de verkeersintensiteiten op de gebiedsontsluitingswegen passen prima bij de verkeersfunctie, ook hier is het niet te druk, eerder is sprake van rustig;
- op zaterdag staan in het gebied rond 12 uur de meeste auto's geparkeerd; dan is 75% van de plekken bezet;
- in het centrale gebied komen pieken voor waarbij de parkeerlocaties met meer dan 80% bezet zijn; dit wordt op die momenten als vol ervaren;
- op zaterdag zijn er meer kortparkeerders dan doordeweeks, wat de winkelfunctie bevestigt;
- de gewenste kwaliteit qua veiligheid en parkeren wordt rond de C1000 in de Vliegenstraat niet gehaald;
- er zijn geen onveilige punten met meer dan 2 letselongevallen.

De toekomstige situatie is eveneens beoordeeld. Gezien het raadskader van oktober 2005 zijn twee modellen (A en B) betrokken in het onderzoek. De beoordeling leidt tot de volgende conclusies:

- de parkeercapaciteit is voldoende, mits nieuwe ontwikkelingen in hun eigen parkeerbehoefte voldoen;
- de verwachte verkeersintensiteiten passen bij de woonstraten en gebiedsontsluitingswegen;
- de bereikbaarheidssituatie is goed;
- de Carteijnstraat is niet geschikt voor vrachtwagens;
- het laden en lossen bij voorkeur in een lusstructuur oplossen;
- er zijn geen hinder- of leefbaarheidproblemen te verwachten;
- het parkeren wordt in de hand gehouden met de parkeerverbodszone.

INHOUDSOPGAVE

	Blz.
1 INLEIDING 1	
1.1 Ruimtelijke ontwikkelingen centrumgebied Bunde	1
1.2 Verkeerskundige analyse	1
2 UITGANGSPUNTEN	3
2.1 Doelstelling	3
2.2 Toetsingskader	3
3 HUIDIGE SITUATIE	5
3.1 Onderzoek huidige verkeerssituatie	5
3.2 Omvang en samenstelling autoverkeer	5
3.3 Laden en lossen C1000	7
3.4 Parkeeronderzoek	7
3.5 Bestaande parkeerplaatsen en verkeersmaatregelen	8
3.6 Parkeerdruk	8
3.7 Parkeerduur	11
3.8 Leefbaarheid	12
3.9 Situatie St. Agneskerk	12
3.10 Ongevalregistratie	13
3.11 Conclusies huidige situatie	13
4 TOEKOMSTIGE SITUATIE	15
4.1 Scenario's	15
4.2 Benodigd aantal parkeerplaatsen	15
4.3 Verwachte verkeersintensiteiten	16
4.4 Bereikbaarheid	17
4.5 Wijze laden en lossen	17
4.6 Routering laden en lossen	18
4.7 Leefbaarheid en verwachte hinder	19
4.8 Conclusies	20

1 INLEIDING

1.1 Ruimtelijke ontwikkelingen centrumgebied Bunde

Het centrumgebied van Bunde ondergaat naar verwachting in de komende jaren een belangrijke herinrichting. Op de ruimtelijke ontwikkelingen wordt in andere nota's dieper ingegaan. Inzet is om naast ruimtelijke ontwikkelingen verbeteringen te verkrijgen op het gebied van parkeren, bereikbaarheid en verkeersveiligheid.

1.2 Verkeerskundige analyse

Deze notitie bevat de verkeerskundige analyse. Deze verkeerskundige analyse past in de samenspraakfase 2006-2007 en beschrijft de huidige en verwachte situatie. De basis voor de verkeersanalyse vormt een verkeersonderzoek met diverse tellingen. Het verkeersonderzoek dient voor:

- de vaststelling van en de samenspraak 2006-2007 over de oplossingen en de te treffen maatregelen;
- het vastleggen van de nulsituatie, dat wil zeggen de stand van zaken vóór het uitvoeren van maatregelen;
- de latere evaluatie.

De verkeerskundige analyse legt dus een basis voor het definitieve ontwerp. Punten die in Bunde aandacht vragen zijn de verkeersdrukke, de bereikbaarheid, het parkeren, de routing, het laden en lossen, de leefbaarheid en de hinder.

Om de verkeersanalyse goed te kunnen uitvoeren dient het bredere doel voor het centrum van Bunde vast te liggen en gedragen te worden. Bij het formuleren ervan speelt:

- het ambitieniveau: wat is de doelstelling van het gemeentebestuur;
- de vrijheidsgraden: wat kan wel, wat kan niet, wat kan misschien;
- het verkeersbeleid: wat zijn de mobiliteitsprofielen.

Van belang is dat de analyse plaats vindt vanuit het ambitieniveau en niet uitsluitend vanuit problemen en dat de doelen "smart" worden gesteld: dat wil zeggen specifiek, meetbaar, acceptabel, realistisch, tijdgebonden. Wat willen we bereiken? Welke delen van de doelstelling zijn essentieel? Inhoudelijk komt dit bijvoorbeeld naar voren als een keuze gemaakt moet worden tussen hinder en bereikbaarheid. Het ambitieniveau speelt bij de keuze van de oplossing.

In het totstandkomingsproces is ook altijd sprake van wensen vanuit de diverse belanghebbenden. Het kennen van de vrijheidsgraden is belangrijk om gericht naar de juiste oplossing te kunnen zoeken en te kunnen aangeven of wensen inpasbaar zijn. Op die manier wordt ook vastgelegd welke punten en ontwikkelingen moeten worden gezien als vaststaand.

De oplossingen en maatregelen moeten in overeenstemming zijn met het beleid en de geformuleerde doelen. Waar mogelijk kunnen wensen worden ingevuld. Ook moet worden gezorgd dat de situatie goed is toegerust op de groei van het autoverkeer in de toekomst. De oplossingen en maatregelen dienen daarom robuust te zijn, dat wil zeggen toekomstvast. Effecten maar ook relaties met andere zaken vormen een integraal onderdeel in het zoeken naar oplossingen.

2 UITGANGSPUNTEN

2.1 Doelstelling

Het doel voor de herinrichting van het centrum van Bunde is vastgelegd in diverse beleidskaders en documenten. Samengevat gaat het om:

- realiseren van meer woningen voor senioren;
- leefbaarheid structureel verbeteren, door het samenbrengen van voorzieningen en het verbeteren van infrastructuur en parkeren.

2.2 Toetsingskader

Om de effecten van de maatregelen te kunnen duiden wordt, zowel vóór het uitvoeren van de maatregelen als daarna, gemeten vanuit de doelen die de gemeente heeft met het gebied. Deze zijn wat betreft verkeer weergegeven in zogenoemde mobiliteitsprofielen. Het mobiliteitsprofiel voor Bunde is in tabel 2.1 omschreven. De verschillende punten die in het mobiliteitsprofiel worden genoemd, zijn vertaald in zoveel mogelijk concrete meetcriteria. De tabel 2.2 laat zien om welke criteria het gaat en tevens om welke meeteenheden en methoden van verkeersonderzoek het dan gaat. In deze verkeersanalyse zijn bereikbaarheid, parkeren en leefbaarheid uitgewerkt. De beleving wordt mede ingevuld aan de hand van resultaten uit de samenspraakfase.

Tabel 2.1. Mobiliteitsprofiel Bunde

- supermarkten, winkels en overige voorzieningen passend bij het schaalniveau van Bunde;
- voldoende parkeerplaatsen in het centrumgebied volgens het 90% is vol principe;
- voldoende en veilige parkeergelegenheden in de nabijheid van woningen op korte loopafstand;
- verkeersveilige ontsluiting autoverkeer;
- geen doorgaand autoverkeer door de wijk;
- lage rijsnelheden van 30 km/uur van het gemotoriseerd verkeer in buurten op conflictpunten met veilige loop- en fietsroutes;
- leefbare omgeving door hanteren van de streefwaarde voor woonstraten van minder dan 3000 mvt per etmaal;
- verkeersveilige ontsluiting fietsverkeer;
- frequent openbaar vervoer op loopafstand;
- geen geluidsoverlast vanwege andere dan 30 km/uur wegen;
- geen ontoelaatbare luchtverontreiniging.

Tabel 2.2. Toetsingskader en onderzoeksmethoden

Onderwerp	Criteria	Meeteenheid	Onderzoeksmethode
Bereikbaarheid	Verkeersafwikkeling	Verhouding intensiteit versus omgevingscapaciteit	Verkeerstelling
Parkeren	Parkeerbezetting	Bezetting en spreiding van geparkeerde voertuigen over parkeergelegenheid gedurende de dag	Parkeertelling
Leefbaarheid	Hinder	Hinder lucht, geluid	Afgeleide verkeersintensiteit Telling vrachtverkeer Analyse routes
	Veiligheid	Vrachtverkeer Routes kwetsbare verkeersdeelnemers ten opzichte van routes gemotoriseerd verkeer	
	Laden/Lossen	Overlast door laad/los verkeer	
Beleving	Probleemperceptie	Beleving van problemen (kwalitatief) voor en na de maatregel	Consumenten- en deskundigenonderzoek Analyse klachten

Maatregelen moeten aan richtlijnen en (technische) eisen voldoen. Dit betreft onder meer de inrichtingseisen die zijn gekoppeld aan de wegencategorisering. Zie hiervoor figuur 2.1.

Figuur2.1 Wegencategorisering gemeente Meerssen



(bron: beleidsplan verkeer en vervoer 2006-2010)

3 HUIDIGE SITUATIE

3.1 Onderzoek huidige verkeerssituatie

De huidige verkeerssituatie laat zich goed beschrijven aan de hand van een aantal indicatoren:

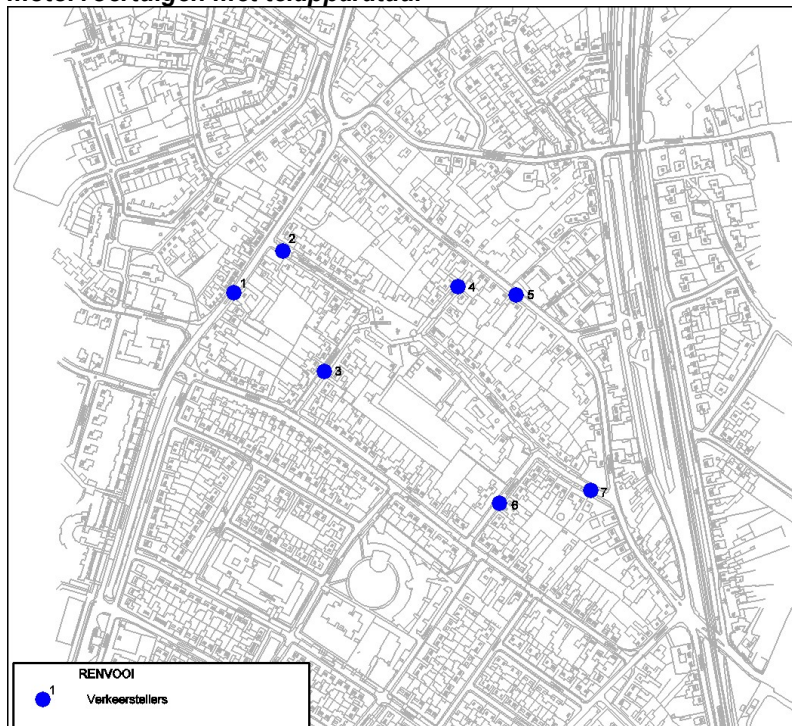
- hoeveel auto's rijden er: verkeerstellingen met telapparatuur;
- waar wordt geparkeerd en hoe vol is het: parkeertellingen door visuele waarnemingen;
- hoe wordt de verkeerssituatie qua leefbaarheid ervaren: tellingen en deskundigenonderzoek.

De verkeerstellingen geven inzicht in de omvang en samenstelling van het autoverkeer. Uit de parkeertellingen wordt de parkeerdruk en de parkeertijd verkregen. Aan de hand van deze cijfers en de nadere analyse door de deskundigen wordt de leefbaarheidssituatie in beeld gebracht.

3.2 Omvang en samenstelling autoverkeer

Bij de opzet van de locaties is tevoren ingeschat waar mogelijk effecten verwacht kunnen worden. Het gaat dan om locaties waar problemen weggenomen zouden kunnen worden en locaties waar problemen verwacht kunnen worden worden. Geteld is naar tijd en categorie. De locaties voor de tellingen met telapparatuur zijn op figuur 3.1 te zien en betreffen: St. Rochusstraat, Trichterstraat, Ingenopestraat, St. Agnesstraat, Carteijnstraat, Pletsstraat en Vliegenstraat. Tabel 3.1 geeft de resultaten, waarbij de verkeersintensiteiten per rijrichting zijn vermeld.

Figuur 3.1. Tellocaties etmaaltellingen motorvoertuigen met telapparatuur



Sprake is van rustige woonstraten. De streefwaarde voor woonstraten, waar de verblijfsfunctie belangrijk is, wordt niet bereikt. In de Pletsstraat en Vliegenstraat, die volgens de wegcategorisering de functie van gebiedsontsluiting hebben, is sprake van een verkeersfunctie. De hier gemeten intensiteiten conflicteren niet met de verkeersfunctie. Deze functie brengt extra inrichtingseisen met zich mee, met name ten aanzien van het parkeren en de fietsers. In de profilering van deze wegen is hier reeds rekening mee gehouden.

Tabel 3.1. Resultaten etmaaltellingen motorvoertuigen telapparatuur per rijrichting

Locatie	Richting	Werkdag gemiddelde	Weekend gemiddelde	Weekdag gemiddelde	Gemiddelde zaterdag	Gemiddelde zondag
Pletstraat	Patronaatstraat - St. Agnesstraat	2491	1771	2280	2072	1479
	St. Agnesstraat - Patronaatstraat	2755	1936	2523	2219	1657
St. Agnesstraat	St. Agnesplein - Pletstraat	403	334	379	497	185
	Pletstraat - St. Agnesplein	454	377	432	571	197
Ingenopestraat	Papenweg - St. Agnesplein	306	235	288	359	120
	St. Agnesplein - Papenweg	326	256	308	395	129
Carteijnstraat	St. Agnesplein - Vliegenstraat	427	312	396	496	144
	Vliegenstraat - St. Agnesplein	328	258	309	401	124
Vliegenstraat	M. Theunissebplntsn - Carteijnstraat	2289	1943	2189	2334	1556
	Carteijnstraat - M. Theunissenplntsn	2093	1687	1980	2107	1272
Trichterstraat	St. Rochusstraat - Papenweg	280	181	252	269	105
	Papenweg - St. Rochusstraat	254	175	234	274	94
St. Rochusstraat	Trichterstraat - Vliegenstraat	598	439	557	318	254
	Vliegenstraat - Trichterstraat	672	479	618	353	267

Ook de samenstelling van het autoverkeer is gemeten. Deze is in tabel 3.2 opgenomen. Het aandeel vrachtverkeer en bestelauto's is normaal voor dit soort situaties. In de woonstraten komt weinig vrachtverkeer voor.

Tabel 3.2. Samenstelling van het verkeer op werkdagen

Locatie	Richting	Werkdag gemiddelden		
		Voertuig < 3,5 m pers. auto	Voertuig 3,5 tot 7 m bestelauto	Voertuig > 7 m vrachtauto
Pletsstraat	Patronaatstraat - St. Agnesstraat	2266	165	60
	St. Agnesstraat - Patronaatstraat	2555	158	42
St. Agnesstraat	St. Agnesplein - Pletstraat	387	12	4
	Pletstraat - St. Agnesplein	434	17	3
Ingenopestraat	Papenweg - St. Agnesplein	299	4	3
	St. Agnesplein - Papenweg	317	8	1
Carteijnstraat	St. Agnesplein - Vliegenstraat	411	12	4
Vliegenstraat	M. Theunissebplntsn - Carteijnstraat	2058	140	91
	Carteijnstraat - M. Theunissenplntsn	1893	120	80
Trichterstraat	St. Rochusstraat - Papenweg	275	4	1
	Papenweg - St. Rochusstraat	249	3	2
St. Rochusstraat	Trichterstraat - Vliegenstraat	568	22	8
	Vliegenstraat - Trichterstraat	641	24	7

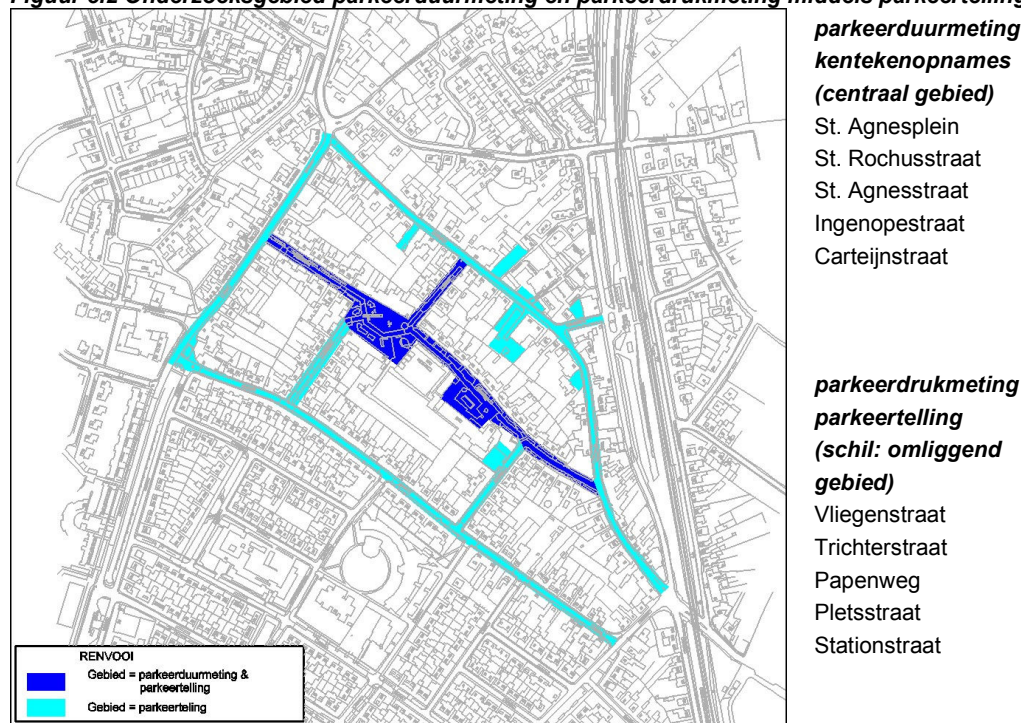
3.3 Laden en lossen C1000

Vastgesteld is dat per week 25 tot 30 auto's goederen laden en lossen bij de C1000; dat is inclusief 10 tot 15 opleggers en 3 maal een vuilnisophaaldienst. Gemiddeld per dag zijn dit er dus 4 tot 6, waarvan ongeveer de helft oplegger. Afgezet tegen de dagelijkse etmaalintensiteit is dit dus een kleine fractie.

3.4 Parkeeronderzoek

In het gebied, waarin de ruimtelijke ontwikkelingen zijn gepland, is de parkeerdruk en de parkeerduur gemeten en in de schil daaromheen de parkeerdruk. Het onderzoek is uitgevoerd door telling en kentekenopnames van de geparkeerde auto's op zaterdag 17 juni, dinsdag 20 juni, donderdag 22 juni 2006 gedurende 6 tot 8 aaneengesloten uren. Het onderzoeksgebied is op figuur 3.2 te zien. Tijdens de dagen waren er geen bijzondere activiteiten die van invloed (kunnen) zijn op de uitkomsten. Bijlage 2 en 3 bevatten de uitgewerkte resultaten.

Figuur 3.2 Onderzoeksgebied parkeerduurmeting en parkeerdrukmeting middels parkeertelling



3.5 Bestaande parkeerplaatsen en verkeersmaatregelen

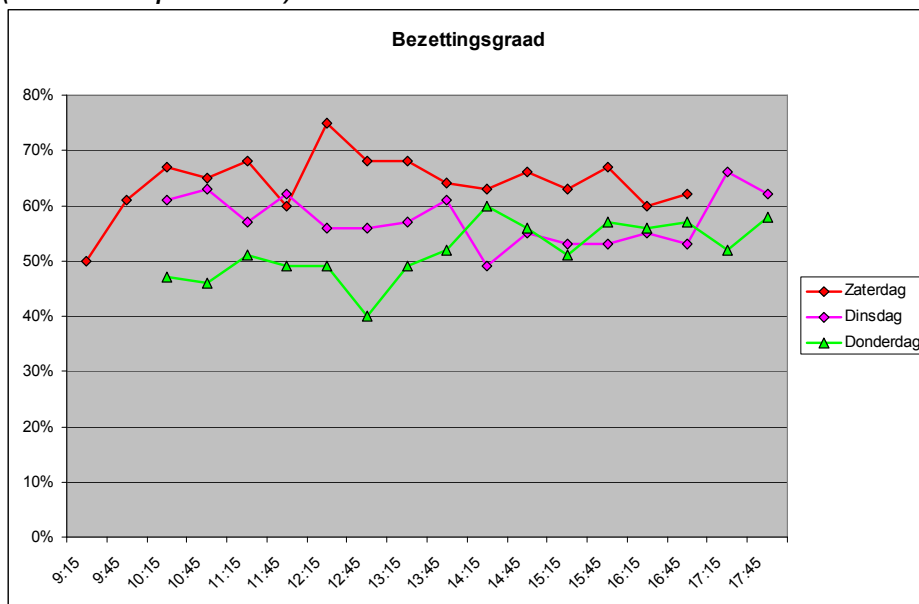
De parkeerlocaties en de wettelijke verkeersmaatregelen, zoals parkeerverboden, zijn op figuur 3.3 te zien (figuur volgt in definitieve versie).

3.6 Parkeerdruk

In het onderzochte gebied als geheel worden tijdens de onderzochte uren op zaterdag de meeste auto's geparkeerd. In figuur 3.4 is te zien dat in het verloop over de dag geen echte uitschieters voorkomen. Zaterdag rond 12 uur is het drukste uur. Dan is 75% bezet.

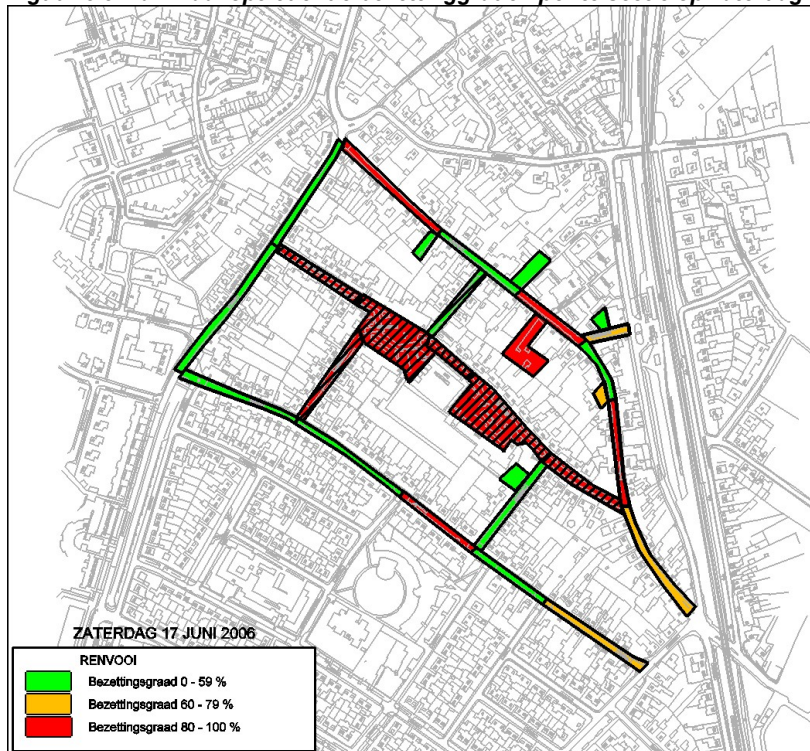
Opgemerkt wordt dat de foutparkeerders steeds meegerekend worden. Reden daarvan is dat, als in de toekomst minder fout zal worden geparkeerd (door herinrichting en handhaving), deze parkeerders de gewone parkeerplaatsen gaan bezetten. Zij zijn dus onderdeel van de vraag naar parkeerplaatsen. Niet meerekenen zou, afhankelijk van de plek, tot een tekort aan plaatsen kunnen leiden. Het aandeel foutparkeerders varieert per locatie en is op dit moment op de grotere locaties maximaal rond 15%. Dit is meer dan normaal elders voorkomt. Mogelijk heeft dat ook te maken met onbekendheid met de parkeerverbodszone.

Figuur 3.4 Verloop bezettingsgraad parkeerlocaties onderzoeksgebied Bunde (inclusief foutparkeerders)

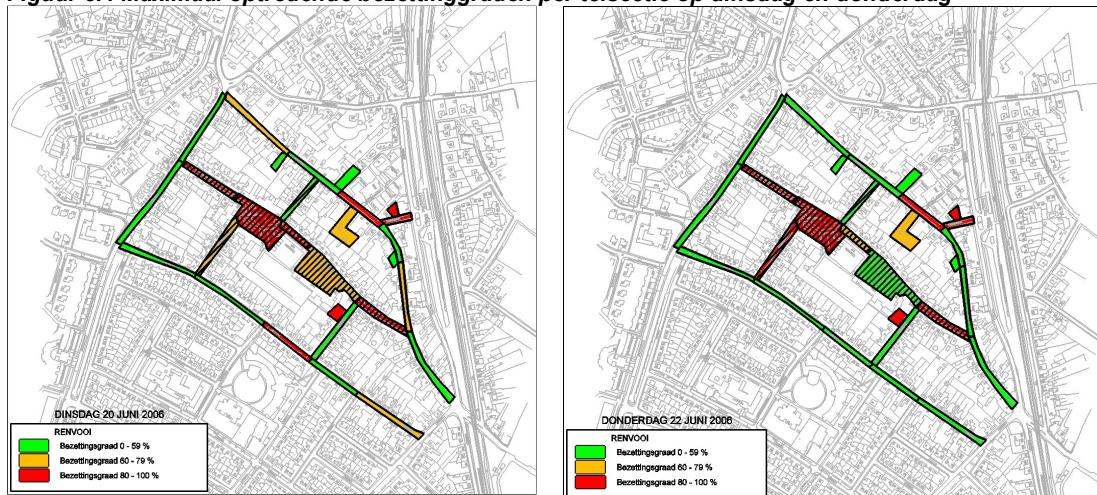


Bij een bezettingsgraad van 80% of hoger wordt in situaties als Bunde de straat of het plein als vol ervaren. Tussen 60 en 80% wordt als redelijk vol aangehouden. Nagegaan is waar dit het geval is. De figuren 3.3 en 3.4 laten dit voor de zaterdag, dinsdag en donderdag zien. Foutparkeerders zijn steeds meegerekend.

Figuur 3.3 Maximaal optredende bezettinggraden per telsectie op zaterdag



Figuur 3.4 Maximaal optredende bezettinggraden per telsectie op dinsdag en donderdag



In het centrale gebied staan gemiddeld op 52 tot 66% van de parkeerplaatsen auto's geparkeerd. Zoals eerder vermeld is het verloop van de parkeerbezetting over de dag gezien redelijk vlak. Dit is een eerste indicatie, die echter nog niets zegt of op bepaalde

locaties een tekort of ruim overschot aanwezig is. Daarom worden hierna de relevante gebieden en straten besproken.

Tabel 3.3. Gemiddelde bezettingsgraden in het centrale gebied rond St. Agnesplein

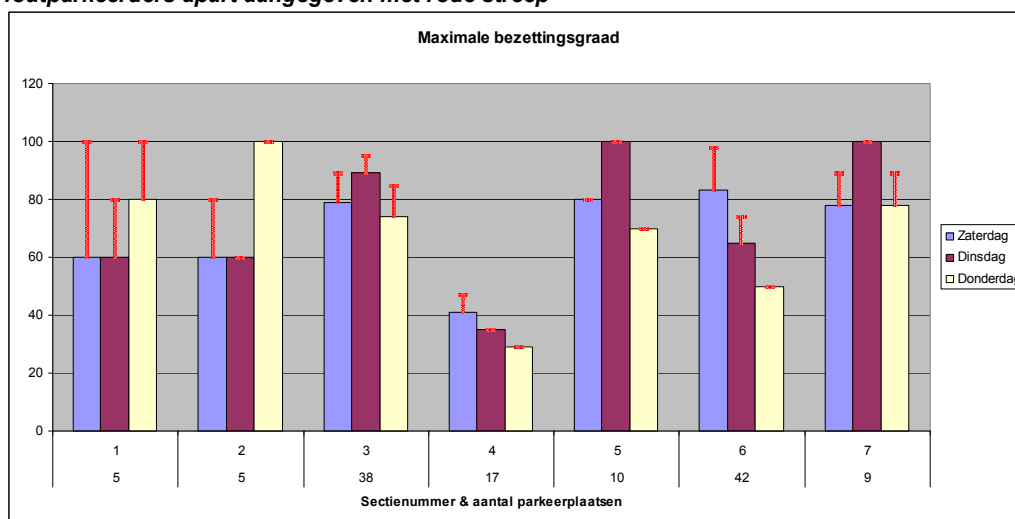
dag	gemiddeld
zaterdag	66%
dinsdag	57%
donderdag	52%

Voor het centrale gebied is in figuur 3.5 de maximaal gemeten bezettingsgraad uitgezet, waarbij ook het aandeel foutparkeerders is te zien. Deze zijn met een rode streep in de figuur aangegeven. Foutparkeren komt met name voor bij St. Agnesstraat (1), St. Agnesplein (3) en deel st. Rochusstraat (7). Bij het lezen van de grafiek dient er rekening mee te worden gehouden dat de straatsdelen en pleinen verschillen qua parkeercapaciteit. Op de onderste regels van de figuur is eerst het nummer van de parkeersectie volgens de tellingen aangegeven en daaronder het aantal parkeerplaatsen. De parkeersecties zijn:

1. St. Agnesstraat
2. Ingenopestraat
3. St. Agnesplein
4. Carteijnstraat
5. St. Rochusstraat 1
6. St. Rochusstraat 2
7. St. Rochusstraat 3

De nummering van de getelde parkeersecties is op de figuur in bijlage 2 aangegeven.

Figuur 3.5 Maximaal optredende bezettinggraden per telsectie in centraal gebied met foutparkeerders apart aangegeven met rode streep



Bezettingsgraden boven de 80% komen voor in vrijwel het hele centrale gebied. Zowel op de zaterdag als op de doordeweekse dagen is dat maar gedurende enkele uren het geval. Op zaterdag komt dat voor op het St. Agnesplein (telsectie 3) en St. Rochusstraat (telsectie 6) zowel 's ochtends als 's middags voor. Op andere uren van de dag staat het op die plekken dan redelijk vol.

Op doordeweekse dagen geldt dit voor het St. Agnesplein. De grootste parkeerlocatie van de St. Rochusstraat (6) komt op de doordeweekse dagen meestal niet boven de 50% uit.

In het omliggende gebied als geheel is de maximaal gemeten bezettingsgraad volgens tabel 3.4. Het verloop van de parkeerbezetting is over de dag gezien redelijk vlak. Scherpe pieken komen niet voor. Ten opzichte van het centrale gebied is sprake van lagere gemiddelden.

tabel 3.4. gemiddelde bezettingsgraden in omliggend gebied

dag	gemiddeld
zaterdag	39%
dinsdag	36%
donderdag	34%

Maken we onderscheid naar straat (Vliegenstraat, Papenweg-Trichterweg en Pletsstraat) dan ontstaat het volgende beeld.

In de Vliegenstraat is de hoogste bezettingsgraad gemeten rond en bij de C1000. Op zaterdag staat het tot ongeveer 14 uur vol. Wat uit de cijfers valt te herleiden dat de parkeerplaatsen in de straat zelf het eerst vol staan, daarna pas het parkeerterrein. Op werkdagen is het parkeerterrein bij de C1000 voor minder dan 80% bezet en staan in de Stationstraat meer auto's dan op zaterdag.

In de Papenweg is het overdag op zaterdag ongeveer even druk als op door de weekse dagen; op vrijwel alle uren is (ruim) capaciteit voorhanden. Ook in de Pletsstraat is ruim capaciteit voorhanden.

Conclusie uit de tellingen en kentekenopnames is dat er thans voldoende parkeerplaatsen voorhanden zijn voor de huidige woningen, winkels en bedrijven. Ook kan de te verwachten autonome vraag naar parkeerplaatsen goed worden opgevangen.

3.7 Parkeerduur

In het centrale gebied is de parkeerduur gemeten. Het resultaat is voor de drukste periode vermeld in tabel 3.5. Op zaterdag is sprake van veel kortparkeerders.

tabel 3.5 Procentuele verdeling parkeren naar parkeerduur drukste periode overdag.

	zaterdag	door de weekse dag
ultrakort	45 %	28%
kort	12 %	12%
middellang	5 %	16%
lang	38 %	44%
alle	100 %	100%

Er mag van worden uitgegaan dat overal langparkeerders staan. Gemiddeld genomen is elke 4^e tot 5^e geparkeerde auto een langparkeerder.

3.8 Leefbaarheid

Onder meer in het kader van de inrichting van de 30 km zonering zijn maatregelen genomen om de leefbaarheid en veiligheid te bevorderen. De gemeten verkeersintensiteiten bevestigen dit.

De bereikbaarheid van het St. Agnesplein en omgeving is goed te noemen, waarbij uiteraard wel geldt dat het verkeer moet afwikkelen door bestaande straten in een oudere structuur. De inrichting van dit deel van Bunde leidt tot relatief hoog percentage foutparkeerders. In dit gebied is een parkeerverbodszone.

De Vliegenstraat is gebiedsontsluitingsweg. Parkeren dient dan buiten de rijbaan te gebeuren. De verkeersveiligheid in deze straat wordt mede verkregen door het goede onderlinge zicht tussen de fietser en automobilist. De situatie bij C1000 wordt binnenkort gewijzigd: laden en lossen gaat naar de voorzijde. Bij de C1000 is de parkeerdruk het grootst: zie de eerdere figuren. Doordat ook frequent gebruik gemaakt wordt van de parkeerplaatsen zijn hier veel verkeersbewegingen. Dit afgezet tegen de mindere uitzichtsituatie voor auto's komend vanaf het bestaande parkeerterrein is sprake van een minder veilige situatie (wat tijdens laden en lossen nog wordt verergerd). De parkeervraag op zaterdag is, gezien de gemeten bezettingsgraden, hoger dan de parkeercapaciteit. Ruimte voor autonome groei ontbreekt derhalve. Qua veiligheid en parkeren wordt hier de gewenste kwaliteit niet gehaald.

3.9 Situatie St. Agneskerk

Door de Parochie Bunde is aangegeven dat de kerk jaarlijks 25 tot 35 keer voor een begrafenis en maximaal 5x voor een huwelijk wordt gebruikt. Merendeels is dit 's ochtends op weekdays (maandag t/m vrijdag). De kerk is dan gemiddeld maximaal 50% bezet. Dit betekent dat dit in een beperkt aantal gevallen samenvalt met de parkeerpiek op de zaterdag. Afhankelijk van dag en tijdstip is in het gebied nog 30 – 50% van de parkeercapaciteit beschikbaar: 115 tot 190 plaatsen. Een en ander betekent dat het slechts bij uitzondering zal voorkomen dat het gebied vol zal staan. Daar komt bij dat ook buiten het gebied op enige loopafstand altijd plek is. Algemeen beleid is dat voor dit soort uitzonderingssituaties geen specifieke maatregelen worden genomen.

Ook komen tijdens de kerkuren parkeerplekken vrij van de reeds aanwezige winkelbezoekers, die dan weer door andere winkelbezoekers kunnen worden bezet. Dus ook voor de winkelbezoekers is er geen echt probleem.

3.10 Ongevalregistratie

De verkeersveiligheid wordt gemeten aan de hand van het aantal geregistreerde ongevallen. Tegenwoordig gaat het vooral om de verkeersslachtoffers. Onderstaande tabel is overgenomen uit het beleidsplan verkeer en vervoer 2006-2010 en laat zien dat in het onderzoeksgebied geen situaties met twee of meer letselongevallen zijn geregistreerd. In het onderzoeksgebied zijn dus geen onveilige punten met veel letselongevallen.

Type	Straatnaam	Straatnaam	Straatnaam	DOD	LET	UMS	Totaal
K	Fregatweg	Fregatweg	Meerssenhovenweg	0	3	8	11
W	Rijksweg A2 westbaan	A2 Kop Kruisberg	Afrit 51 (Meerssen)	0	3	18	21
W	Rijksweg A79 noordbaan	Afrit 2 (Meerssen)	Afrit 1 (Bunde)	2	2	19	23
W	Maastrichterlaan	Meerssenhoven	Meerstraat	0	2	0	2
W	Klinkenberg	Kerkweg	Aan de Gapert	0	2	2	4
W	Kloosterberg	Pr. Bernhardlaan	Daemenlaan	0	2	0	2
K	Past. G.A. Castrostraat	Past. J. Aussemsstraat	Past. M. Sterckenstraat	0	2	3	5

Tabel 7.4: Ongevallenconcentraties in Meerssen op kruispunten en wegvakken gerangschikt naar afnemende rangorde (2001 t/m 2003)

3.11 Conclusies huidige situatie

De conclusies zijn:

- nergens in het onderzoeksgebied wordt de streefwaarde van de verkeersintensiteiten overschreden; het is niet te druk, eerder is sprake van rustig;
- de verkeersintensiteiten op de gebiedsontsluitingswegen passen prima bij de verkeersfunctie, ook hier is het niet te druk, eerder is sprake van rustig;
- op zaterdag staan in het gebied rond 12 uur de meeste auto's geparkeerd; dan is 75% van de plekken bezet;
- in het centrale gebied komen pieken voor waarbij de parkeerlocaties met meer dan 80% bezet zijn; dit wordt op die momenten als vol ervaren;
- op zaterdag zijn er meer kortparkeerders dan doordeweeks, wat de winkelfunctie bevestigt;
- de gewenste kwaliteit qua veiligheid en parkeren wordt rond de C1000 in de Vliegenstraat niet gehaald;
- er zijn geen onveilige punten met meer dan 2 letselongevallen.

4 TOEKOMSTIGE SITUATIE

4.1 Scenario's

Verkeer is een afgeleide van de ruimtelijke situatie en ontwikkelingen. Twee scenario's zijn in beeld bij het St. Agnesplein: A hoek Ingenopestraat-St. Agnesstraat en B. aan St. Agnesplein zijde Vliegenstraat. Zie tabel 4.1

Tabel 4.1 Scenario's ruimtelijke ontwikkelingen

locatie A. hoek Ingenopestraat-St. Agnesstraat	locatie B. aan St. Agnesplein zijde Vliegenstraat.
1000 m2 super en kleine winkels 18 appartementen ondergronds parkeren	1000 m2 super bovenwoningen met eigen parkeervoorziening 6 appartementen parkeren maaiveld

4.2 Benodigd aantal parkeerplaatsen

Voor de nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen zijn de parkeernormen van belang. Parkeernormen zijn onder meer afhankelijk van type gemeente en gebied. Uit recente parkeeronderzoeken blijkt dat de parkeernormen gehanteerd kunnen worden volgens de betreffende publicatie van het kennisinstituut CROW. Daarom zijn de parkeernormen, zoals die in het centrum van Meerssen zijn vastgesteld, ook hier van toepassing op de nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.

Tabel 4.2 Benodigd aantal parkeerplaatsen nieuwe ontwikkelingen

	parkeernorm	benodigd aantal parkeerplaatsen
scenario A		
1000 m2 super	4,14 / 100m2	42
100 m2 kleine winkels	4,14 / 100m2	4
18 appartementen	1,00 / woning	18
scenario B		
1000 m2 super	4,14 / 100m2	42
6 appartementen	1,00 / woning	6

Opgemerkt wordt dat in geval van meervoudig gebruik overdag gerekend mag worden met een vermenigvuldigingsfactor voor bewonersparkeren van 0,44 (voor de zaterdag)

De gehanteerde normen liggen binnen de marges die het CROW hanteert. Als geen gedetailleerde gegevens bekend zijn gaat de gemeente uit van de normen van het CROW. De CROW norm gaat onder meer uit van een classificatie gebaseerd op het aantal huishoudens per km2. Meerssen wordt in dit verband geclassificeerd als "weinig stedelijk" voor circa 11.500 bewoners en als "niet stedelijk" voor circa 8.500 bewoners. Centrum Bunde en centrum Meerssen kennen dezelfde verstedelijkingsgraad, dus kan worden uitgegaan van dezelfde normen. Zie tabel 4.3.

Tabel 4.3 Parkeernormen nieuwe ontwikkelingen

	weinig stedelijk wijk-, buurt- en dorpscentra centrum volgens CROW	onderzoek Meerssen centrum winkelen food (def. nota 2003)	onderzoek Meerssen centrum winkelen non food (def. nota 2003)	Bunde centrum <u>nieuwe winkels</u>
gerelateerd aan bvo	3,0 – 4,5 pp / 100m2 bvo			
gerelateerd aan vvo	3,6 – 5,5 pp / 100m2 vvo	4,15 pp / 100 m2 vvo	2,3 pp/ 100 m2 vvo	4,15 pp/ 100 m2 vvo !)

!) Opmerking: in het concept staat 4,14: dit moet zijn 4,15.

Gerekend is in scenario A met 1000m2 + 100 m2 vvo en in scenario B met 1000 m2 vvo. Mochten deze oppervlaktes per scenario anders uitvallen, dan kan het benodigde aantal parkeerplaatsen gemakkelijk worden herrekend.

De te verwachten autonome vraag naar parkeerplaatsen van de bestaande woningen, winkels en bedrijven kan worden opgevangen in de restcapaciteit. Nieuwe ontwikkelingen moeten aan hun eigen parkeervraag voldoen. De parkeercapaciteit is dan voldoende robuust.

4.3 Verwachte verkeersintensiteiten

In de beleving van bewoners/gebruikers speelt dat een toename zwaarder weegt dan een afname elders. Voor straten die meer auto's krijgen te verwerken mag de streefwaarde niet worden overschreden. Dit aspect vraagt enige aandacht omdat naar verwachting de Vliegenstraat, een relatief drukke straat, minder verkeer krijgt t.o.v. de relatief rustige straten rond het St. Agnesplein. De verdeling van het nieuwe verkeer over de diverse straten hangt samen het scenario: A of B.

Op grond van kentallen is een schatting gemaakt van de te verwachten verkeersintensiteiten over 10 jaar (2016); dit is een gebruikelijke periode. De autonome groei van het verkeer bedraagt naar verwachting in die periode 1% per jaar. Voor het bepalen van de verwachte autonome groei van het verkeer is uitgegaan van regionale verwachtingen, dus niet van heel specifiek lokale.

Het verkeer is geteld om een goed beeld te krijgen van de omvang van het autoverkeer en of deze passend zijn in de betreffende straten. Het verwacht aantal verkeersbewegingen voor de nieuwe ontwikkelingen, waaronder de super met 1000m2, is rond de 60 auto's voor drukste uur. Per etmaal zijn dit 650 auto's. Per beschouwde variant is dit verkeer toegedeeld aan de straten, waar het verkeer is geteld. Uitgangspunt daarbij is dat het verkeer zich in alle richtingen verdeelt. De invloed is per straat relatief gering. Gezien de ruimte die er nog is t.o.v. de streefwaarden en hoe de perceptie van de mens is bij veranderingen (lees verderop) behoeft dit geen nauwkeurigere benadering.

Het nieuwe verkeer verdeelt zich over een meerdere straten en parkeerlocaties. De Vliegenstraat, waar de huidige winkellocatie is, wordt wat minder druk. Een en ander vertaalt zich in de intensiteiten van tabel 4.4.

Tabel 4.4 Verwachte verkeersintensiteiten per etmaal in 2016, let op: beide rijrichtingen opgeteld

<i>locatie</i>	<i>huidig verhoogd met autonome groei tot 2016</i>	<i>scenario A 2016</i>	<i>scenario B 2016</i>
Pletsstraat	5770	5900	5870
St. Agnesstraat	940	1190	1140
Ingenopestraat	700	900	900
Carteijnstraat	830	880	830
Vliegenstraat	4820	4570	4720
Trichterstraat	600	600	600
St. Rochusstraat	1400	1550	1550

De verwachte veranderingen in intensiteiten vallen in de marges die passen bij de functie van de verschillende straten. Nergens worden streefwaarden overschreden. Al in eerder onderzoek (2003) is vastgesteld dat de intensiteiten op deze straten in Bunde in overeenstemming zijn met de verkeersfunctie; dat betekent dat de doorstroming goed is (binnen grotendeels de 30km/u zone). Daarbuiten is de invloed verwaarloosbaar.

4.4 Bereikbaarheid

De bereikbaarheid voor personenauto's wordt vooral bepaald door de locatie van de parkeervoorzieningen. Meerdere grotere locaties zijn/komen beschikbaar aan de St. Agnesplein en St. Rochusstraat en nieuwe parkeerlocatie voor de nieuwe super. De parkeerlocaties liggen gunstig om een natuurlijke spreiding van parkeerders te bewerkstelligen. De bereikbaarheid is daarmee prima geregeld. Enige opmerking is dat de onderlinge uitwisseling minder goed is als de parkeerkelder (scenario A) of het parkeerterrein (scenario B) vol is.

Bij de verdere uitwerking dient aandacht te worden besteed, voor zover dat nog niet is gebeurd, aan zaken als invalidenparkeerplaatsen en veilige doorgang voetgangers. Parkeren dient te gebeuren op aangegeven vakken (vanwege parkeerverbodszone).

4.5 Wijze laden en lossen

In het algemeen geldt:

- streven naar uniformiteit in vormgeving laad en losplekken;
- bevoorraden bij voorkeur aan de (achter)zijde van het pand;
- streven om woonstraten zo min mogelijk te belasten;
- eventuele maatregelen afstemmen met de hulpdiensten.

Uniformiteit vraagt geen verdere toelichting. Bevoorraden vraagt voldoende ruimte, die berijdbaar en bereikbaar is voor vrachtwagens. Ook de interne logistiek van het bedrijf moet hierop aansluiten. Bij bevoorraden aan voorzijde wordt in een aantal steden en dorpen overigens geaccepteerd, dat laden en lossen op de rijbaan plaats heeft, waarbij de doorgang voor de overige auto's wordt geblokkeerd. Situaties waar de combinatie

van kortparkeren en manoeuvreren van bevoorradend verkeer plaats heeft, moeten hierbij worden vermeden. Ongebruikelijk en ook niet nodig (relatief beperkt aantal vrachtwagens) is venstertijden voor een locatie zoals hier in te stellen. Woonstraten ontzien omdat dit bijvoorbeeld vanwege berijdbaarheid van vrachtwagens als lastig of hinderlijk wordt gezien, leidt vaak tot fysieke maatregelen en parkeerverboden. De handhaafbaarheid daarvan is weer moeilijk. Maatregelen in of aan/afvoeroute zijn alleen nodig als er echte fysieke problemen zijn. Dit wordt hierna aangegeven.

Het hoofdbeschrijfschap voor de detailhandel vraagt overigens het toelaten van zo groot mogelijke vrachtwagens omdat dit vanuit milieu- en bereikbaarheidsoogpunt beter zou zijn. Dit verdraagt zich niet met een kleinschalig inrichtingsniveau. Feitelijk maken we (of passen we aan) infrastructuur voor een relatief beperkt aantal vrachtwagenbewegingen. Dit spanningsveld zal blijven bestaan zolang een en ander niet regionaal wordt geregeld. Dus ook in Bunde hebben we hier voorlopig mee te maken.

4.6 Routing laden en lossen

Meest voor de hand liggend is dat vrachtauto's die komen laden/lossen vanaf de A2/Meerssen via de Prinses Ireneweg rijden en vanuit Maastricht via de Maastrichterlaan. De Vliegenstraat is voor vrachtverkeer deels in één rijrichting toegestaan. Aan de zijde Pletsstraat geldt een inrijverbod.

Voor de routing geldt:

- zo lang mogelijk gebruik maken van de hoofdautostructuur;
- zo kort mogelijke route door woonstraten;
- laad- en losplek dicht bij de bestemming (i.v.m. mogelijk vandalisme en diefstal)

In het gebied dient niet alleen de nieuwe supermarkt te worden bevoorradad, maar ook een aantal andere winkels. Eerder onderzoek in 2003 (30km/uur zones in Bunde) heeft geleid tot een aantal maatregelen. Daarin is destijds sprake geweest voor het laden en lossen van grote vrachtwagens via de route St. Rochusstraat - Vliegenstraat. De hoek Carteijsstraat – Vliegenstraat is lastig. Deze straat is eigenlijk niet geschikt als onderdeel van de route. Aan een route via de Carteijsstraat naar de Vliegenstraat moet dus niet worden gedacht.

Qua circulatie zijn de volgende varianten voor het laden en lossen voor de nieuwe super te onderscheiden:

- a) rijden naar laad/losplek, keren/terugrijden en zelfde vaste route terug;
- b) rijden naar laad/losplek, keren/terugrijden en vrij te kiezen route terug;;
- c) vaste lus: de feitelijke lus is afhankelijk van het scenario en herkomst bestemming vorig/volgend adres vrachtwagen

De eerstgenoemde oplossingen (a, b) vragen ruimte om te kunnen keren. Het is niet wenselijk dat dit op gebiedsontsluitingswegen (Maastrichterstraat-Pletsstraat of Vliegenstraat) gebeurt. Een dan nodig apart terreintje is kostbaar. Deze oplossingen hebben derhalve geen voorkeur. Een lus rijden (c) is verkeersveiliger (niet achteruitsteken), helderder voor andere weggebruikers en vraagt de minste ruimte. Het gebruik daarbij van de St. Agnesstraat als onderdeel van de route is logisch, omdat dit een straat is waar winkelverkeer wordt verwacht.

Het echt afdwingen van de meest wenselijke route is afwijkend van wat nu wordt toegestaan voor de andere winkels in het gebied. De noodzaak daarvan is ook gering;

destijds is gesteld dat geen leefbaarheidprobleem zal ontstaan door laad/losvrachtwagens.

Met zogeheten rijcurves is aan te geven welke ruimte daarvoor nodig is. Ongelukkig geparkeerde auto's kunnen in bepaalde gevallen hinder opleveren, omdat de weg dan te smal wordt. De parkerende auto is dan in overtreding. Hiervoor geldt: eerst handhaven dan pas maatregel (regel is namelijk in verblijfsgebieden zo weinig mogelijk te regelen).

4.7 Leefbaarheid en verwachte hinder

Bij de leefbaarheid speelt de perceptie van de mens een belangrijke rol. Vanuit onze advisering en ervaring hebben wij in de loop de tijd de perceptie in getallen kunnen vertalen. Dit toepassend blijkt dat hier in Bunde de perceptie geen punt van zorg is of zal worden. De absolute en procentuele toename is in dit verband gering. Ter toelichting het volgende.

Het gaat om de ruimtebeleving. De tolerantie van autoverkeer in de ruimte wordt bepaald door:

- hoe neutraler de openbare ruimte is vormgegeven des te geringer geeft de verkeersintensiteit een gevoel van drukte;
- het profiel van gevel tot gevel: hoe ruimer des te meer verkeer is toelaatbaar;
- de snelheid van de voertuigen (auto's).

Voor de beoordeling van de leefbaarheid vormt vanuit de aanwonenden de combinatie van intensiteit, straatprofiel en snelheid derhalve een belangrijk gegeven.

Bij een etmaalintensiteit tot 3000 auto's per etmaal voor een woonstraat in een verblijfsgebied (en tot 5000 auto per etmaal voor een straat in de buurt van een centrum, dit is hier niet van toepassing en wordt verder niet behandeld) vormt de intensiteit sec geen leefbaarheidsprobleem. In straten met een relatief lage intensiteit (van minder dan 1000 auto's per etmaal) wordt een procentuele toename tot 250% gezien als een aandachtspunt. De profielbreedte van de straat en/of voornoemde afwijkingen in toegestane snelheid worden dan meebeoordeeld. Meer dan 250% is maatschappelijk niet acceptabel te achten. Erg krappe gevelafstanden en voornoemde afwijkingen in toegestane snelheid verlagen de streefwaarde (hier niet van toepassing).

De leefbaarheid wordt dus beoordeeld op streefwaarde en toelaatbare groei en wel als volgt op de:

- Ia. streefwaarde;
- 1b. streefwaarde in context profielmaat en snelheid;
- IIa. toelaatbare groei sec;
- IIb. toelaatbare groei in context profielmaat en snelheid;

<i>type straat in verblijfsgebied</i>	<i>beoordeling Ia streefwaarde</i>	<i>beoordeling Ib streefwaarde in context profielmaat en snelheid</i>	<i>beoordeling IIa toelaatbare groei in %</i>	<i>beoordeling IIb toelaatbare groei in % in context profielmaat en snelheid</i>
woonstraat	minder dan 3000 auto's per etmaal	minder dan 3000 auto's per etmaal	meer dan 250% niet acceptabel	tot 250% aandachtspunt; profielmaat en snelheid bepalen acceptatie

Bij laden en lossen spelen factoren waar de gemeente geen invloed op kan uitoefenen (grootte van de voertuigen, duur laden en lossen). Bij een supermarkt gaat het beperkt aantal; het eerdere onderzoek in 2003 gaf aan dat daardoor in de (omliggende) straten geen leefbaarheidprobleem zijn te verwachten. Dit geldt ook voor hinder.

4.8 Conclusies

De volgende conclusies:

- de parkeercapaciteit is voldoende, mits nieuwe ontwikkelingen in hun eigen parkeerbehoefte voldoen;
- de verwachte verkeersintensiteiten passen bij de woonstraten en gebiedsontsluitingswegen;
- de bereikbaarheidssituatie is goed;
- de Carteijnstraat is niet geschikt voor vrachtwagens;
- het laden en lossen bij voorkeur in een lusstructuur;
- er zijn geen hinder- of leefbaarheidsproblemen te verwachten;
- het parkeren wordt in de hand gehouden met de parkeerverbodszone.