



MEMO

Aan: BRO, t.a.v. mr. S. Sharifi
Project: Ontwikkelingen Martinushof
Datum: 25 maart 2020
Ons kenmerk: 20-0104-01_v4
Onderwerp: Verkeersgeneratie en parkeerbalans
Contactpersoon: ing. Nordine Bouchiba | 06-18565707 | nordine@gp12.nl
Bijlagen: Output rekentool verkeersgeneratie en parkeren van het CROW

**GRENS
PAAL12**
grensverleggende infraplanners

Correspondentieadres:
Postbus 1842
6201 BV Maastricht

www.grenspaal12.eu

1. Inleiding

Onlangs is het voormalige verpleeghuis Martinushof te Tegelen na enkele jaren van leegstand afgebroken. Dit pand, dat in eerste instantie gebouwd is als ziekenhuis, heeft na 1984 dienstgedaan als verpleeghuis. Momenteel is er planontwikkeling gaande om de gronden van de voormalige Martinushof te gebruiken voor de bouw van 2 supermarkten en 21 woningen. Grenspaal 12 is vanuit BRO gevraagd te onderzoeken of de lokale infrastructuur de verkeersgeneratie van deze nieuwe ontwikkeling/ herontwikkeling aan kan. Met andere woorden of er eventuele doorstromingsproblemen ontstaan. Dit wordt enerzijds onderzocht door de verwachte verkeersgeneratie te berekenen van de nieuwe geplande ontwikkelingen. Anderzijds wordt de verkeersgeneratie van de oude functie berekend. Het verschil in verkeersbewegingen tussen de oude en de nieuwe ontwikkeling wordt vervolgens toebedeeld aan de bestaande infrastructuur. Op basis daarvan wordt bekeken of de huidige infrastructuur deze groei kan verwerken. Tot slot wordt nagerekend of het in het ontwerp toegevoegde aantal parkeerplaatsen op basis van de parkeernorm voldoende is.

2. Verkeersgeneratie

De locatie van het voormalige verpleeghuis Martinushof aan de Raadhuislaan te Tegelen zal zoals beschreven worden herontwikkeld. Hiervoor wordt binnenkort een nieuw pand gebouwd waarin naast een 21-tal woningen eveneens ruimte voor 2 supermarkten wordt gerealiseerd. Voor 1 van deze ruimtes betreft het de verplaatsing van de huidige Jan Linders supermarkt, welke momenteel is gevestigd naast de bouwlocatie.

Op de projectlocatie was voorheen verpleeghuis de Martinushof gevestigd. Inmiddels is dit voormalig verzorgingshuis gesloopt. Het oude gebouw bestond uit +/- 18.000 m² bvo aan verpleeghuis. Geschat wordt dat het verpleeghuis +/- 225 bewoners huisvestte. Hiermee is een globale inschatting te maken van de voormalige verkeersgeneratie. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de parkeernorm, welke zoals weergegeven in de ASVV 2012 wordt aangehouden: de parkeernorm voor verpleeg- en verzorgingshuizen is 0,5 tot 0,7 per wooneenheid. Vanwege het feit dat eveneens dagbesteding voor niet-bewoners in het verpleeghuis aanwezig was, wordt in deze memo zekerheidshalve de hoge norm van 0,7 parkeerplaatsen per bewoner aangehouden.



Bij 225 bewoners betekent dit $0,7 * 225 = 157,5$ parkeerplaatsen. Als alle plaatsen 2 maal per dag bezet zijn (door zowel bezoekers als personeel), komt een schatting van de verkeersgeneratie uit op ca. 630 ritten per dag (157,5 parkeerplaats maal 2 aankomsten en 2 vertrekken). Deze schatting is gebaseerd op de volgende aannames:

- ✘ De bewoners van een verpleeghuis zijn over het algemeen niet zelfstandig mobiel en derhalve meestal niet in bezit van een auto;
- ✘ Er zijn geen kentekcijfers voor de generatie van verkeer van een verpleeghuis;
- ✘ Eventuele afgeleide functies van het complex, zoals bijvoorbeeld de centrale keuken voor meerdere complexen in de omgeving en dergelijke zijn eveneens niet bekend;
- ✘ Het aantal personen, noch het aantal ritten voor dagbesteding is bekend.
- ✘ Het aantal parkeerplaatsen op het parkeerplein bij de hoofdingang gaf plaats aan +/- 50 voertuigen. Onbekend is of er, en zo ja hoeveel, parkeerplaatsen nodig waren aan de achterzijde van het gebouw op het daargelegen parkeerterrein.

De oude functie van ziekenhuis is in deze niet relevant, aangezien het pand deze functie sinds het jaar 1984 niet meer heeft. Hier wordt dan ook in deze memo niet verder op in gegaan. Ook is voor het berekenen van de voorgaande verkeersdruk het bestemmingsplan voor de locatie niet relevant. Dit, omdat verkeersgeneratie evenals de parkeerbalans alleen wordt berekend op de daadwerkelijke invulling van een betreffend pand of gebied. Een andere invulling binnen hetzelfde bestemmingsplan dient met dezelfde uitgangspunten te worden berekend, de huidige bestemming: Maatschappelijk biedt wel de ruimte om een andere binnen de bestemming aangegeven functie uit te oefenen. Echter is in de regels onder paragraaf 9.3 vastgelegd dat de gemeente nadere eisen mag stellen aan onder meer: de stedenbouwkundige uitgangspunten, verkeersveiligheid en een onevenredige aantasting van de gebruiksmogelijkheden en het woon- en leefklimaat van aangrenzende gronden en bouwwerken.

De verkeersgeneratie van de voormalige Martinushof bedroeg bij 225 bewoners dus ca. 630 mvt./etmaal. Deze relatief lage verkeersgeneratie is het gevolg van het feit dat bewoners van een verpleeghuis zelf meestal amper nog mobiel zijn. De verkeersgeneratie komt dan ook vrijwel alleen van personeel en bezoekers. Omdat onbekend is hoeveel niet-bewoners gebruik maken van dagbesteding is dit als schatting meegenomen in de berekening.

De verkeersgeneratie van de nieuwe ontwikkelingen is bepaald door gebruik te maken van de verkeersgeneratietool van het CROW (instelling: Gemeente Venlo, stedelijkheidsgraad schil centrum). Hieruit volgen de onderstaande de intensiteiten (inclusief laden- en lossen) voor een maatgevende openingsdag (zaterdag):

- ✘ Supermarkt 1: Jan Linders. Omdat deze supermarkt een zeer gemiddeld prijsniveau hanteert, wordt een gemiddelde genomen van de CROW-normen voor fullservice middelhoog/ hoog prijsniveau en fullservice supermarkt laag en middellaag prijsniveau. Dit geeft bij 2.152,4 m² bvo een verkeersgeneratie van: tussen de 2.752 mvt/etmaal (middelhoog en hoog prijsniveau) en 3.214 mvt/etmaal (laag en middellaag prijsniveau). Gemiddeld levert dit een verkeersgeneratie op van 2.983 mvt/etmaal op;
- ✘ Supermarkt 2: Aldi (Discountsupermarkt) van 1.998,0 m² bvo: 2.698 mvt/etmaal op een maatgevende dag;
- ✘ 21 woningen (huur middel): 74 mvt/etmaal op een maatgevende dag.

Dit alles levert een totale verkeersgeneratie op van (gemiddeld) 5.755 op een maatgevende openingsdag (= zaterdag). Dit betreft dan ook de gemiddeld drukste dag van de week. Op piekdagen rondom bijvoorbeeld de feestdagen kunnen drukkere pieken worden verwacht.

*Jan Linders geeft zelf aan dat zij circa 10.000 bezoekers kent per week, hiervan komt volgens Jan Linders 20% op een zaterdag en 75% hiervan komt dan weer per auto. Dit betekent dat voor een zaterdag de volgende verkeersgeneratie wordt berekend: $2.000 * 0,75 = 1.500$ bezoekers per auto. Dit levert een verkeersgeneratie van 3.000 mvt/etmaal (1.500 aankomsten en vertrekken). Gezien de normen voor Supermarkt 1, zoals hiervoor aangehouden, is dit dus een plausibele schatting.*

Aldi geeft als opmerking dat haar klandizie uit ervaring voornamelijk overdag komt, slechts 7% bezoekt de winkel na 19:00. Dit betekent dat 2.509 verkeersbewegingen plaats hebben overdag, de overige 189 verplaatsingen vinden na 19:00 plaats. Voor de verkeersgeneratie an sich heeft dit geen extra gevolgen omdat dit berekend wordt op etmaalintensiteiten. Wel geeft dit het voordeel dat er in de avonduren vermoedelijk meer ruimte zal zijn voor parkeren van bezoekers van de appartementen. Daarnaast zal dit voornamelijk effect hebben op de geluidsproductie.

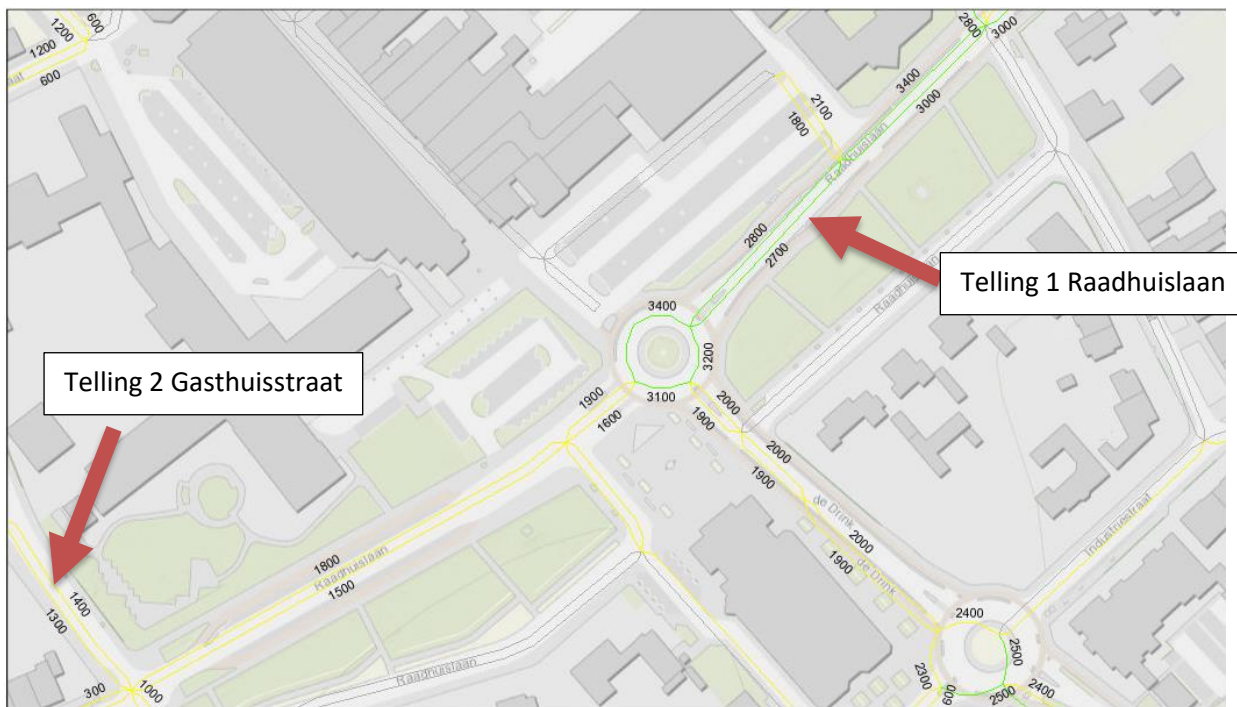
De totale verkeersgeneratie binnen het gebied stijgt daarmee gemiddeld met ca. 5.115 mvt/etmaal ten opzichte van de vroegere functie als verpleeghuis. Hierbij dient wel rekening te worden gehouden met de invulling van de huidige Jan Linders supermarkt in het naastgelegen pand. Om te voorkomen dat een nieuwe supermarkt zal worden gevestigd binnen de huidige ruimte van de Jan Linders supermarkt, zal de huidige ruimte worden herbestemd naar de bestemming detailhandel. Dit betekent dat de verkeersgeneratie van dit pand zal dalen ten opzichte van de huidige functie. Daar deze oude ruimte direct naast de nieuwe supermarkt ligt. Is het aannemelijk te verwachten dat het verschil in verkeersgeneratie tussen de supermarktfunctie en de maximale verkeersgeneratie van de detailhandelsfunctie als zodanig af te trekken is van de verkeersgeneratie van de nieuwe supermarkten op het voormalige Martinushofterrein. Te meer daar te verwachten is dat de klanten van de oude Jan Lindersvestiging en de nieuwe vestiging grotendeels gelijk blijven en dus deze klanten inclusief de bijbehorende verkeersgeneratie meeverhuisd naar de nieuwe vestiging. Concreet betekent dit dat de verkeersgeneratie van de huidige Jan Lindersvestiging, onderdeel is van de huidige verkeerscijfers waarin in het hoofdstuk 'verkeersstromen' verder wordt ingegaan, mag worden afgetrokken van de verkeersgeneratie van de nieuwe supermarkten minus de maximaal te verwachten verkeersgeneratie van de nieuwe detailhandelsfunctie.

Voor de berekening van de aftrek van de verkeersgeneratie is aantal vierkante meters brutovloeroppervlakte. Vanuit de opdrachtgever wordt geschat dat deze winkelruimte bestaat uit ongeveer 1.500m² bvo. Conform de kengetallen van de CROW-rekentool: 'Verkeersgeneratie en Parkeren' levert dit een verkeersgeneratie op van 2.079 mvt/etmaal. Voor de nieuwe invulling bestaand uit detailhandel wordt in de berekening van de verkeersgeneratie gebruik gemaakt van de kengetallen voor algemene winkelpanden voor winkelgebieden in dorp/ en wijkcentra. Voor deze is gekozen omdat de eerstvolgende tree vanaf 20.000 inwoners ligt, terwijl de kern Tegelen iets meer dan 15.000 inwoners heeft. Vanuit deze kengetallen levert 1.500m² bvo een verkeersgeneratie op van 1.016 mvt/etmaal. Dit maakt dat de verkeersgeneratie binnen het plangebied feitelijk 1.063 verkeersbewegingen lager uitvalt omdat hier een groot gedeelte bestaand verkeer is dat er in de huidige situatie ook is. Dit betekent dat van de 5.115 mvt/etmaal 1.063 mvt/etmaal afgehaald worden

omdat deze verkeersbewegingen zich van de bestaande vestiging naar de nieuwe vestiging verplaatsen. Zonder dat er op de oude locatie de mogelijkheid bestaat dat hier een functie komt die meer verkeer trekt dan 1.016 mvt/etmaal. Hiermee wordt een verkeersgeneratie van **4.052 mvt/etmaal** bereikt welke bovenop de huidige verkeersstromen verwerkt dienen te worden.

3. Verkeersstromen

Uit contacten met een van de verkeerskundigen van de gemeente Venlo is gebleken dat er van het gebied rondom de voormalige Martinushof op 2 plaatsen verkeerstellingen bekend zijn. Deze verkeerstellingen zijn in juni 2017 gehouden. Locatie 1 is de Raadhuislaan tussen de rotonde met de Drink en de Muntstraat (weekdaggemiddelde 6.315 mvt/etmaal). Locatie 2 is op de Gasthuisstraat tussen Raadhuislaan en de Breuken (weekdaggemiddelde 3.180 mvt/etmaal). Daarnaast is er nog de verkeersdata van de nulsituatie van het meest recente verkeersmodel van de gemeente Venlo, eveneens uit 2017. Een plot van de verkeerssituatie uit dit verkeersmodel is weergegeven in figuur 1. Al deze cijfers zijn aangeleverd vanuit de gemeente Venlo.



Figuur 1: Plot uit meest recente verkeersmodel uit 2017 (Trendsportal, regio Noord-Limburg)

De getallen uit de tellingen komen ongeveer overeen met data uit het verkeersmodel. Gezien het feit dat verkeersmodelgegevens altijd worden gekalibreerd op basis van verkeerstellingen is dat een logisch gevolg.

De Raadhuislaan en de Drink zijn beiden gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg, de Gasthuisstraat als erftoegangsweg. Omdat het geheel aan functies vergelijkbaar blijft met de huidige situatie, is het logisch aan te nemen dat de verkeersverdeling ter plekke gelijk blijft. Wel betekent dit dat de verkeersdruk op met name het stuk tussen de uitrit van de parkeerplaats aan de Raadhuislaan (zuid) en de rotonde fors hoger wordt. Momenteel ligt de verdeling van het verkeer op de op de rotonde aansluitende takken ten opzichte elkaar op de volgende percentages:

- × Raadhuislaan zuid: 3.300 mvt/etmaal (26%)
- × Raadhuislaan noord: 5.500 mvt/etmaal (43%)
- × De Drink: 3.900 mvt/etmaal (31%)

Bij het verdelen van de extra verkeersgeneratie conform deze verdeling over de wegvakken worden de volgende intensiteiten bereikt (stijging in mvt/etmaal, nieuw totaal mvt/etmaal):

- × Raadhuislaan zuid: 1.054 mvt/etmaal (totaal: 4.354 mvt/etmaal)
- × Raadhuislaan noord: 1.742 mvt/etmaal (totaal: 7.242 mvt/etmaal)
- × De Drink: 1.256 mvt/etmaal (totaal: 5.156 mvt/etmaal)

Verder zal op het specifieke stuk tussen de uitgang parkeerplaats en de rotonde de verkeersdruk stijgen van 3.500 mvt/etmaal naar 6.498 mvt/etmaal (huidige verkeersdruk opgeteld bij de verkeerstijging voor de Raadhuislaan noord en de Drink). Op dit stuk zijn er echter geen direct aanwonenden.

4. Parkeerbalans

Voor het project is de bebouwing bekend. De gemeente Venlo heeft als deel van haar Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan uit 2007 de deelnota Bereikbaarheid en Parkeren opgesteld. In hoofdstuk 8.1, tabel 4 zijn hierin de meest recente parkeernormen geldend in de gemeente Venlo opgenomen. Hierin wordt onderscheid gemaakt tussen de verschillende wijken en gebieden binnen de gemeente. Het Martinushofterrein valt hierbij onder de categorie: "Centrum Blerick & Tegelen, wijkcentra Venlo". Op de ontwerptekening van de herontwikkeling van de voormalige Martinushof zijn in totaal 169 algemene openbaar toegankelijke parkeerplaatsen en 27 parkeerplaatsen voor bewoners opgenomen.

Aangezien alle parkeergelegenheid van de voormalige Martinushof is afgebroken, of niet in dezelfde vorm in het nieuwe plan blijft bestaan, wordt deze hier niet verder meegerekend. Het bouwplan zal derhalve dus in principe alle parkeervraag moeten afdekken.

De gebruikte parkeernormen voor de 21 woningen zijn te vinden in hoofdstuk 8.1 van de deelnota Bereikbaarheid en parkeren 2007. Voor de categorie supermarkten is geen specifieke parkeernorm opgenomen. De opmerking: 'De toepassing van de landelijke norm volstaat dus als algemene richtlijn'. Om deze reden is gekozen om analoog aan de verkeersgeneratieberekeningen de CROW-kengetallen te gebruiken. De daaruit voortvloeiende benodigde parkeerplaatsen zijn hieronder per ontwikkeldeel opgesomd:

- × Supermarkt 1, Jan Linders: 65 parkeerplaatsen minimaal, 108 parkeerplaatsen maximaal;
- × Supermarkt 2, discounter: 78 parkeerplaatsen minimaal, 118 parkeerplaatsen maximaal;
- × 21 woningen: 27 parkeerplaatsen minimaal, 33 parkeerplaatsen maximaal (categorie woning, middenklasse).

Totalen: minimaal 160 (waarvan 27 parkeerplaatsen voor bewoners) en maximaal 259 (waarvan 33 parkeerplaatsen voor bewoners).

Gezien de projectlocatie ligt (aan de rand van) het centrumgebied van Tegelen, met een goede fiets- en OV-bereikbaarheid (nabij treinstation en verschillende bushaltes), is te verwachten dat de verkeersgeneratie en de parkeerdruk lager ligt dan gemiddeld en daarmee eerder de minimumnorm dan de maximumnorm gehanteerd dient te worden. Daarnaast blijft ook de volledige parkeerplaats van de achter de ontwikkeling gelegen huidige Jan intact waardoor hier parkeerplaatsen overblijven in verband met de bestemmingswijziging van dat Jan Linderspand aldaar. Hierdoor ontstaat een overschot aan parkeerruimte, zoals dit bij de verkeersgeneratie ook het geval is. Dit geeft alles samen redenen genoeg om de lage parkeernorm te hanteren voor de supermarkten. Dit betekent dat de 169 parkeerplaatsen, waarvan 152 op eigen terrein, ruim voldoende zijn voor de geplande ontwikkeling.

Voor de 21 woningen is het gebruikelijk om, tenzij er gegronde redenen zijn om hiervan af te wijken, te middelen tussen het minimum en maximaal aantal parkeerplaatsen dat uit de berekening volgt. In dit geval zouden dan 30 parkeerplaatsen benodigd zijn. De 27 geplande parkeerplaatsen voor bewoners zijn in dit geval theoretisch onvoldoende. Doordat het echter sociale huurwoningen betreft (met gemiddeld een lager autobezit) en deze categorie niet specifiek is opgenomen zijn minder parkeerplaatsen benodigd. Verder is in de parkeernorm opgenomen dat er per woning 0,3 parkeerplaatsen (als onderdeel van de norm) beschikbaar dient te zijn. Deze bezoekers kunnen echter ook op de andere parkeerplaatsen van de projectlocatie parkeren. Daar de bezoekerspieken van de woningen meestal niet gelijk zijn met de bezoekerspieken van de supermarkten kan dit worden opgevangen. Daarnaast hebben bewoners eveneens de mogelijkheid gebruik te maken van de parkeergelegenheid van de supermarkten, mocht er sporadisch een keer plaats te kort zijn.

5. Conclusie

Het veranderen van functie van de Martinushof heeft substantiële invloed op de verkeersstromen in de directe omgeving van het plangebied. De nieuwe functies op het terrein, en dan met name de beide supermarkten, hebben een forse aantrekkingskracht op het verkeer. De omliggende wegen zijn echter van dien aard en schaalgrootte dat de groei van verkeer verwerkt kan worden. Beide wegen zijn gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg. Deze wegen zijn zodanig ontworpen dat intensiteiten van minimaal 6.000 mvt/etmaal verwerkt kunnen worden. De maximale intensiteit van 7.700 mvt/etmaal, welke op de Raadhuislaan (noordelijke tak) geprognosticeerd is, kan derhalve nog prima door deze weg verwerkt worden.

Zoals berekend zal de verkeersgeneratie in praktijk niet zo veel stijgen zoals in het eerste deel van de berekening is aangegeven. Omdat de Jan Linders supermarkt uit een naastgelegen pand naar de nieuwe locatie verhuisd zal een deel van de berekende verkeersgeneratie voor de nieuwe Jan Linders vestiging reeds bestaand verkeer zijn. In praktijk zal dit leiden tot een fors lagere toename van verkeer. In een aanvullende berekening is het gedeelte van de huidige verkeersgeneratie dat door een nieuwe functie van het huidige Jan Linderspand, in verband met de bestemmingswijziging naar detailhandel, niet meer terugkeert afgetrokken van de verkeersgeneratie van de Martinushoflocatie. Daarnaast zal er waarschijnlijk minder verkeer via de Raadhuislaan-zuid rijden richting de Schoolstraat, waar de parkeerplaatsen van de huidige Jan Linders zich bevinden. Dit doordat dit verkeer nu direct naar de nieuwe parkeerplaats kan rijden. Terwijl de Drink en de Raadhuislaan (noordelijke tak) reeds een groter deel van de verkeersstroom naar het plangebied op zich nemen. Omdat de nieuwe invulling van het huidige Jan Linders filiaal nog niet bekend is, is deze eventuele daling op detailniveau niet beschouwd.

De parkeerbalans verhoudt zich logisch ten opzichte van de geplande parkeerplaatsen. Door de verplaatsing van de Jan Linders uit het naastgelegen pand met behoud van haar volledige huidige parkeerruimte ontstaat een buffer voor eventuele piekdagen. Daarnaast is de minimale parkeervraag van 143 parkeerplaatsen ruimschoots afgedekt met de geplande 169 openbare parkeerplaatsen. Voor de woningen wordt met 27 parkeerplaatsen voor 21 woningen voldaan aan de parkeerbehoefte. Dus is de geplande ontwikkeling van 2 supermarkten en 21 woningen op de locatie van de voormalige Martinushof vanuit verkeerskundig oogpunt mogelijk.