

MEMO

Aan: BRO, t.a.v. Bas Rademacher
Project: Verkeer- en parkeeronderzoek Thornerweg Wessem
Datum: 23 juni 2020
Uw kenmerk: P01499
Ons kenmerk: 20-0201-01_v2
Onderwerp: Verkeer- en parkeeronderzoek Thornerweg Wessem
Contactpersoon: ing. Nordine Bouchiba | 06-18565707 | nordine@gp12.nl



**GRENS
PAAL12**
grensverleggende infraplanners

Correspondentieadres:
Postbus 1842
6201 BV Maastricht

www.grenspaal12.eu

1 Aanleiding

Wessem kent verschillende accommodaties waar het verenigingsleven van het dorp zich afspeelt. Vanwege de naderende noodzaak tot renovatie van deze locaties heeft de gemeente Maasgouw verschillende opties overwogen om een zo goed mogelijke invulling te geven aan de accommodaties in Wessem. Een van deze opties is het rooveren van de huidige sporthal 'De Tump' gelegen aan de Thornerweg, waarbij via een aanbouw ook tafeltennisvereniging Westa aansluit. Daarnaast wordt een cultuurcentrum gebouwd dat de huidige harmoniezaal vervangt. Daarnaast wordt jeugdhuis 'De Sprong' gerenoveerd, welke naast De Tump is gelegen. Ten behoeve van de verkeerskundige onderbouwing van dit plan is Grenspaal 12 gevraagd een memo op te stellen waarin de volgende verkeerskundige aspecten worden behandeld: parkeerbalans, verkeersgeneratie en verdeling van het gegenereerde verkeer. Hierbij wordt gebruik gemaakt van kengetallen, algehele ervaringen en de informatie vanuit de opdrachtgever en de gemeente Maasgouw.

2 Parkeerbalans

Momenteel ligt er voor de gehele kern Wessem één dekkend bestemmingsplan. Hierin wordt met betrekking tot parkeren alleen aangegeven dat nieuwe ruimtelijke plannen hun complete parkeerbehoefte op eigen terrein plaats moeten bieden. Dit alles ter beoordeling van de gemeente Maasgouw. Conform de cijfers van het CBS heeft Wessem een stedelijkheidsgraad van 5 en valt daarmee in de categorie 'niet-stedelijk'. Deze dient als basis voor de parkeerberekening.

Huidige parkeerbalans

Op een afzonderlijk parkeerterrein naast de huidige sporthal zijn momenteel 38 parkeerplaatsen gelegen. Daarnaast bestaat er de mogelijkheid om ook op straat te parkeren. Voor jeugdhuis De Sprong zijn geen verdere parkeermogelijkheden ingericht. Aangezien een jeugdhuis qua doelgroep weinig autoverkeer aantrekt, is het aannemelijk dat bezoekers van het jeugdhuis ook gebruik maken van voornoemde parkeerplaatsen.

In de huidige situatie zijn de volgende accommodaties aanwezig, met voor de betreffende functie de bijbehorende parkeernormen conform de *'Parkeernormen en Parkeerbijdrage regeling Gemeente Maasgouw (2010)'*:

Accommodatie	Bvo	Functieprofiel	Parkeernorm	Parkeerplaatsen
Sporthal 'De Tump'	943 m ²	Sporthal	3,0 / 100 m ² bvo	28,3
Jeugdhuis 'De Sprong'	252 m ²	Cultureel centrum / wijkgebouw	4,0 / 100 m ² bvo	10,1
TOTAAL	1.195 m²			38,4

Uit bovenstaande tabel blijkt dat er een parkeerbehoefte bestaat van circa 39 parkeerplaatsen. Voor sporthal De Tump geldt een parkeerbehoefte van circa 29 parkeerplaatsen. Aangezien het voornamelijk lokale verenigingen betreft, is echter de verwachting dat een groot deel van de bezoekers te voet of per fiets komt. Voor het jeugdhuis De Sprong is er bij 252m² behoefte aan circa 10 parkeerplaatsen. Wel is er, gelet op de huidige gebruikers, voornamelijk behoefte aan haal- en brengmogelijkheden (jongerenwerk Wesjo). Alleen op woensdagmiddag en donderdagavond wordt het pand gebruikt als oefenlocatie voor het klaroenkorps van Schutterij Sint-Joris. Als laatste vindt er iedere maandagmiddag een senioren uur plaats. Resumerend zijn de parkeerplaatsen naast de sporthal voor de huidige situatie bij benadering voldoende. Dat de parkeerdruk kennelijk laag is wordt daarnaast onderschreven doordat er achter op het parkeerterrein met regelmaat caravans en aanhangers worden gestald, zonder dat dit tot een parkeertekort leidt.

Toekomstige situatie

In de toekomstige situatie zijn de volgende accommodaties aanwezig, met wederom voor de betreffende functie de bijbehorende parkeernormen conform de *'Parkeernormen en Parkeerbijdrage regeling Gemeente Maasgouw (2010)'*:

Accommodatie	Bvo	Functieprofiel	Parkeernorm	Parkeerplaatsen
Sporthal 'De Tump' met aanbouw t.b.v. Westa	1.619 m ²	Sporthal	3,0 / 100 m ² bvo	48,6
Jeugdhuis 'De Sprong'	252 m ²	Cultureel centrum / wijkgebouw	4,0 / 100 m ² bvo	10,1
Cultuurcentrum	1.167 m ²	Cultureel centrum / wijkgebouw	4,0 / 100 m ² bvo	46,7
TOTAAL	3.038 m²			105,4

Uit bovenstaande tabel blijkt dat er in de toekomstige situatie een parkeerbehoefte bestaat van circa **106 parkeerplaatsen**. De sporthal met aanbouw komt uit op een brutovloeroppervlakte van 1.619m², inclusief alle randvoorzieningen zoals technische ruimtes en kleedlokalen. Op basis van de gemeentelijke parkeernormen geldt voor de sporthal een parkeerbehoefte van circa 49 parkeerplaatsen. Gezien het huidige aannemelijke overschot aan parkeercapaciteit bij de sporthal is het te verantwoorden dat het werkelijke aantal lager zal liggen.

Voor het jeugdhuis verandert er in oppervlakte niets aan de huidige situatie. Hierdoor blijft de parkeerbehoefte in principe bij de eerder berekende 10 parkeerplaatsen.

Het te realiseren cultuurcentrum komt uit op een brutovloeroppervlakte van 1.167 m², inclusief alle horecavoorzieningen. Daar het een ondersteunende horecafunctie ten behoeve van de verenigingen betreft, heeft deze op zichzelf geen verkeersaantrekkende werking en derhalve ook geen externe bezoekers die gebruik maken van de parkeerplaatsen. De horecafunctie is dan ook niet meegenomen in deze parkeerberekening. Met betrekking tot het cultuurcentrum bestaat er derhalve een parkeerbehoefte van circa 47 parkeerplaatsen. Gezien de landelijke ligging en de te verwachte aanwezigheid van gebruikers uit andere omliggende kernen die met de auto zullen komen, bestaat de verwachting dat het werkelijke aantal dichtbij deze parkeernorm zal liggen. Wel is het zo dat er bij de huidige harmoniezaal geen separate parkeerplaatsen zijn gesitueerd. Of dit momenteel voor problemen zorgt is onbekend.

In het nieuwe bestemmingsplan wordt de projectlocatie van 89 reguliere parkeerplaatsen voorzien. Enerzijds worden er 72 parkeerplaatsen gerealiseerd op een nieuw parkeerterrein rondom het cultuurcentrum, anderzijds blijven er bij benadering 17 van de 38 huidige parkeerplaatsen beschikbaar op het bestaande parkeerterrein achter de sporthal. Daarnaast komen er in totaal nog een vijftal gehandicaptenparkeerplaatsen bij: drie bij het cultuurcentrum en twee bij de sporthal. Aangezien deze alleen door een zeer beperkte doelgroep gebruikt mogen worden, tellen deze normaal gesproken niet mee in de parkeerbalans. Zonder rekening te houden met de aanwezigheidspercentages betekent dit dat er in het worstcasescenario 17 parkeerplaatsen te weinig zouden zijn. Aangezien het echter om verschillende functies met verschillende gebruikers gaat is er sprake van dubbelgebruik. Hierdoor is de parkeervraag in praktijk meestal lager dan de berekende parkeervraag van de afzonderlijke functies samen.

Aanwezigheidspercentages en dubbelgebruik

Zoals aangegeven is er bij verschillende functies rondom een complex sprake van verschillen in piekmomenten. Zo is de parkeerdruk bij een kantorencomplex logischerwijs doordeweeks het hoogst, terwijl dit bij een supermarkt op zaterdag is. Door dit soort verschillen is het vaak mogelijk en in lijn met het gemeentelijk beleid om te rekenen met aanwezigheidspercentages. Deze zijn vastgelegd in *'Parkeernormen en Parkeerbijdrage regeling Gemeente Maasgouw (2010)'*.

Uit onderstaande tabel is op te maken dat er alleen op werkdagavonden problemen kunnen ontstaan. Daar er in het cultuurcentrum geen nieuwe gebruikers bijkomen ten opzichte van de huidige harmoniezaal, en deze momenteel, met eenzelfde aantal faciliteiten zelden volledig in gebruik is, is de verwachting dat deze piek van 106 geparkeerde auto's zelden daadwerkelijk gehaald wordt. Gezien het vele gebruik door seniorenverenigingen is het daarnaast aan te nemen dat enkele van hun leden een gehandicaptenparkeerkaart kennen en dus de gehandicaptenparkeerplaatsen zullen gebruiken. Ook is de bezetting van bijvoorbeeld de sporthal niet elke avond gelijk. Daarnaast is er voor 150 fietsen in een parkeergelegenheid voorzien, wat het relatief aantrekkelijk maakt om per fiets naar de accommodaties te komen. Hiermee zal parkeeroverlast op straat meestal voorkomen worden.

		Werkdag						Zaterdag		Zondag	
		Ochtend		Middag		Avond		Middag		Avond	
	Parkeernorm	Aanwezig		Aanwezig		Aanwezig		Aanwezig		Aanwezig	
		%		%		%		%		%	
Sporthal 'De Tump'	49	15	30%	25	50%	49	100% ¹	49	100%	44	90%
Jeugdhuis 'De Sprong' ³	10	1	10%	4	40%	10	100%	0	0%	0	0%
Cultuurcentrum	47	5	10%	19	40%	47	100%	29	60%	43	90%
TOTAAL	106	21		48		106		78		87	

Aanwezigheidspercentages en medegebruik parkeerplaatsen ^{1 2 3}

3 Verkeersgeneratie

De verkeersgeneratie op deze locatie zal hoe dan ook stijgen doordat er functies worden toegevoegd of uitgebreid, zonder dat de huidige functies verdwijnen. De projectlocatie is gesitueerd aan een van de randen van de kern Wesseem, aan een weg die aansluit op de enige gebiedsontsluitingsweg die door de kern loopt. Hierdoor is een eenvoudige ontsluiting naar de andere kernen in de omgeving mogelijk, zonder dat hierdoor onnodig door woonwijken gereden wordt.

Huidige verkeersgeneratie

De huidige verkeersgeneratie wordt zoveel mogelijk aan de hand van de kencijfers berekend. Waar de kencijfers niet voldoen wordt maatwerk geleverd. In de huidige situatie is maatwerk nodig voor jeugdhuis De Sprong. Uitgaande van het rooster en de geprognosticeerde 10 parkeerplaatsen, is de verwachting dat er maximaal 60 verkeersbewegingen per dag plaats vinden. Hierbij worden de volgende uitgangspunten gebruikt.

Conform het rooster zijn nooit meer dan twee verschillende gebruikersgroepen (te weten jeugd en volwassenen) op een dag aanwezig. Bij de jeugdactiviteit is voornamelijk sprake van haal- en brengverkeer; bij de activiteit voor volwassenen zal van de parkeerplaatsen gebruik gemaakt worden. Voor de jeugdactiviteit geldt, gebaseerd op de tien parkeerplaatsen uit de kencijfers en bij volledige bezetting, dat er in theorie tien ouders hun kinderen met de auto brengen en daardoor kort zullen parkeren. Dit haal- en brengverkeer levert derhalve twee aankomsten en twee vertrekken per parkeerplaats op, wat neerkomt op 40 verplaatsingen per dag. De volwassenenactiviteit daarentegen kent één aankomst en één vertrek per parkeerplaats, aangezien volwassenen op locatie blijven. Dit levert een additionele 20 verplaatsingen per dag op, waardoor er in totaal maximaal 60 verplaatsingen per dag plaatsvinden.

Volgens de kencijfers levert de sporthal op deze locatie een verkeersgeneratie op van 216 mvt/etmaal op een maatgevende openingsdag (woensdag). Samen met de verkeersbelasting van jeugdhuis De Sprong komt dit in de huidige situatie neer op een verkeersgeneratie van 276 verplaatsingen per dag.

¹ Volgens huidig bezettingsplan iedere werkdagavond activiteiten, vandaar 100% aanwezig gehanteerd

² Geen activiteiten op zondag van huidige gebruikers sporthal, echter speelt Westa op sommige zondagen competitie, vandaar 50% aanwezig gehanteerd

³ Volgens huidig bezettingsplan geen weekendactiviteiten in het jeugdhuis, vandaar 0% aanwezig gehanteerd

Toekomstige verkeersgeneratie

Om de toekomstige verkeersgeneratie te bepalen wordt de verkeersgeneratie van de nieuwe functies gelijkwaardig berekend aan die van de huidige situatie. Het verschil tussen de huidige en de toekomstige verkeersgeneratie is de effectieve toename in verkeersgeneratie op deze locatie.

De totale oppervlakte voor de sporthal met aanbouw, inclusief alle bijbehorende faciliteiten, is bepaald op 1.619 m² bvo. Uit eenzelfde berekening zoals voor de huidige situatie volgt een verkeersgeneratie van **371 mvt/etmaal** op een maatgevende dag. Deze berekening is gemaakt met behulp van de tool Verkeersgeneratie en Parkeren van het CROW. Deze tool is gebaseerd op de meest recente kencijfers (mits voorhanden).

Voor jeugdhuis De Sprong verandert er in de toekomstige situatie niets. De verkeersgeneratie blijft dus gelijk: **60 mvt/etmaal**.

Voor het cultuurcentrum is de verkeersgeneratie lastiger te bepalen, aangezien hiervoor geen kencijfers beschikbaar zijn. Bovendien maken zowel de ligging aan de rand van de kern als de ruimer voorhanden zijnde parkeerplaatsen de locatie attractiever, ook al zijn de functies en de bezetting van het cultuurcentrum gelijk aan de harmoniezaal. In ieder geval is bekend dat de harmonie naar dit centrum zal verhuizen, daarnaast is er voorzien in een kleinschalige horecaruimte en een biljartruimte. Omwille van deze accommodaties, en gezien de ondersteunende functie van de horecafaciliteiten, lijkt het de gemeente Maasgouw acceptabel om te rekenen met een turnover per parkeerplaats van 3 maal op piekdagen. Hierdoor wordt ervan uitgegaan dat elke aan het cultuurcentrum toegerekende parkeerplaats driemaal per dag wordt gebruikt en daarmee dus drie aankomsten en drie vertrekken genereert. Dit komt neer op een verkeersgeneratie van 47 parkeerplaatsen maal zes verplaatsingen per dag (drie aankomsten en drie vertrekken per parkeerplaats) is **282 mvt/etmaal** op een maatgevende piekdag.

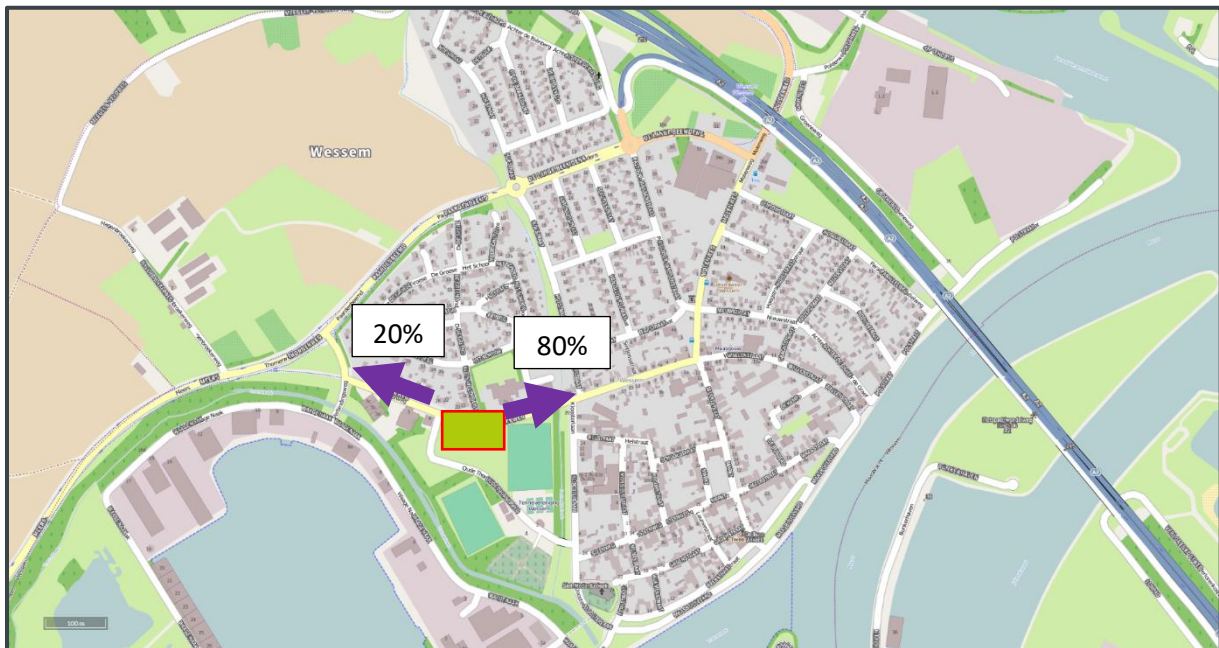
De totale verkeersgeneratie voor de drie toekomstige accommodaties komt daarmee uit op maximaal **713 mvt/etmaal**. Uiteraard is dit een maximaal scenario dat in de praktijk echter zelden zal voorkomen. Omdat er in de huidige situatie op deze locatie reeds verkeer wordt gegenereerd vanuit de huidige sporthal en het jeugdhuis, dient de huidige verkeersgeneratie te worden afgezet tegen de toekomstige verkeersgeneratie. De stijging van de verkeersgeneratie op deze locatie komt daardoor neer op $713 - 276 = 437$ **mvt/etmaal**.

4 Ontsluiting

Het projectgebied is gelegen aan de Thornerweg, welke dan ook de hoofdontsluiting vormt. Vanaf de Thornerweg zijn er in principe twee ontsluitingsopties:

1. Richting het westen naar de rand van het dorp en tevens naar de enige gebiedsontsluitingsweg binnen Wessem, of;
2. Richting het oosten richting de oude kern en de meeste woongebieden van Wessem.

Vanuit de gemeente Maasgouw zijn de resultaten van verkeerstellingen op twee straten in de omgeving aangeleverd. Volgens de meting rijden er op de Thornerweg ter hoogte van sporthal De Tump 835 mvt/etmaal. De tweede meting betreft de verbindingsweg vanaf de Thornerweg naar de Waage Naak. Deze weg biedt vanuit de projectlocatie alleen een verbinding met enkele bedrijven. Alle andere delen van Wessem en de omgeving zijn via andere routes eenvoudiger te bereiken. Vandaar dat deze meting verder buiten beschouwing wordt gelaten. Gedeeltelijk is dit verklaarbaar doordat een verkeersmodel minder geschikt is bij lagere verkeersaantallen in met name kernen en woonwijken. Gezien het grote verschil en de over het algemeen toch betrouwbaar te achten metingen wordt de 835 mvt/etmaal uit de meting aangehouden. De eerder berekende stijging van 437 mvt/etmaal rondom de projectlocatie betekent dat er in de toekomstige situatie lokaal **1.272 mvt/etmaal** op de Thornerweg worden afgewikkeld.



Het valt te verwachten dat ongeveer 80% van het verkeer vanuit en naar de kern van Wessem, of van en naar de richting Panheel en de A2 via onder meer de Burgemeester Joostenlaan en de Hofstraat zal rijden. Dit is de snelste en van oudsher meest logische route naar die bestemmingen. Voor een klein deel van de inwoners en het verkeer richting Thorn en Ittervoort (ongeveer 20%) is de route richting het westen naar de Meers en verder de meest logische en vlotte route. Het extra verkeer in deze richtingen komt neer op het volgende:

- ✖ In oostelijke richting naar de kern Wessem of naar Panheel: 80% van 437 mvt/etmaal betekent een stijging van 350 voertuigen; opgeteld bij de huidige intensiteit van 835 mvt/etmaal betekent dit een totale intensiteit van maximaal **1.185 mvt/etmaal**.
- ✖ In westelijke richting naar Thorn of Ittervoort: 20% van 437 mvt/etmaal betekent een stijging van 87 voertuigen; opgeteld bij de huidige intensiteit van 835 mvt/etmaal betekent dit een totale intensiteit van maximaal **922 mvt/etmaal**.

Binnen de kern van Wessem zijn alle wegen gecategoriseerd als erftoegangsweg, afgezien van de route Meers – Thornerweg – Paardenbeemd – De Lange Beemdens – Panheelderweg. Verkeerskundig wordt algemeen aangehouden dat een erftoegangsweg een acceptabele verkeersdruk heeft als deze maximaal 3.000 tot 5.000 mvt/etmaal bedraagt. Het precieze maximum is afhankelijk van de ligging en de functies in de omgeving. Op basis van de eerdere berekeningen mag geconcludeerd worden dat een toekomstige verkeersgroei naar boven de 3.000 mvt/etmaal uitgesloten kan worden. Omdat de projectlocatie feitelijk een clustering betreft van een aantal reeds in het dorp aanwezige faciliteiten, is het niet de verwachting dat er een sterke groei plaatsvindt van verkeer van buiten Wessem naar de projectlocatie.

5 Conclusie

De projectlocatie krijgt in totaal een parkeercapaciteit van 89 parkeerplaatsen. Op piekmomenten kan dit onvoldoende zijn en worden 17 parkeerplaatsen gemist. Aangezien het echter te verwachten valt dat deze piekmomenten zelden gehaald zullen worden en er voldoende fietsparkeerplaatsen worden gerealiseerd, is de verwachting dat er relatief veel fietsers worden getrokken en de parkeerbehoefte voldoende kan worden gefaciliteerd.

De clustering van faciliteiten rondom sporthal De Tump zorgt voor een toename van verkeer rondom deze sporthal. De huidige intensiteiten in combinatie met de geprognosticeerde verkeersgeneratie van deze clustering geven echter geen verkeerskundige problemen. Met een verkeersintensiteit van maximaal 1.272 mvt/etmaal zijn er geen verkeersproblemen te verwachten. Doordat het een clustering is van reeds in het dorp aanwezige functies is de verwachting dat dit niet zal leiden tot een forse toename van verkeer van buiten de kern Wessem.

Algemene conclusie: de geplande ontwikkeling is verkeerskundig te verantwoorden.