

MEMO

Aan : M. Beunen, S. Janssen
Van : A. Erhardt, L. De Baere
Kopie : -
Dossier : BC1463-102-100
Project : Verkeersberekeningen centrumplan Susteren
Betreft : Resultaten modelberekeningen

Ons kenmerk : MO-MA20130102
Datum : 13 juni 2013
Classificatie : Klant vertrouwelijk

Aanleiding

De gemeente heeft een nieuw plan ontwikkeld voor het centrum van Susteren. Hierbij is voorzien in een uitbreiding van het aantal vierkante meters detailhandel en supermarkt en een beperkte toename van het aantal woningen in het centrumgebied. In het verleden zijn er meerdere initiatieven geweest voor een nieuw centrumplan Susteren, welke echter door een te realiseren parkeergarage financieel niet haalbaar bleken te zijn. De nieuwste plannen voorzien in een beperktere uitbreiding, waardoor parkeren op maaiveld kan blijven. Voor het bestemmingsplan is een verkeerskundige onderbouwing nodig ten aanzien van parkeren en verkeer.

De parkeernormen (CROW publicatie 317) zijn rechtstreeks gekoppeld aan de verkeersproductie (de verkeersgeneratie). Bij de verkeersproductie wordt aangegeven hoeveel verkeer (per etmaal) een nieuwe ontwikkeling naar verwachting zal genereren. Door de gewijzigde plannen en normen zal ook de verkeersproductie wijzigen. Tevens heeft u aangegeven advies te wensen omtrent de gewenste verkeersstructuur, waarbij met name naar de voor- en nadelen van één of tweerichtingsverkeer in de Feurthstraat en één of tweerichtingsverkeer in de Swentiboldstraat zal worden gekeken.

Aanvullende verkeersberekening centrumplan Susteren

Om inzicht te krijgen in de verkeerseffecten van het centrumplan Susteren heeft Royal HaskoningDHV drie varianten doorgerekend met het verkeersmodel Questor dat HaskoningDHV voor de gemeente in beheer heeft. Voorafgaand aan de verkeersmodelberekeningen is eerst inzichtelijk gemaakt hoe groot de verkeersproductie van het centrumplan Susteren is. Hiervoor is gebruik gemaakt van CROW publicatie 317.

Voor het berekenen van de verkeersproductie is analoog aan het parkeeronderzoek uitgegaan van “minimale verkeersproductie”, centrum en matig stedelijk. De ontwikkeling van het Centrumplan Susteren leidt tot een toename van 1016 motorvoertuigen per etmaal. Deze toename ten opzichte van de huidige situatie is vervolgens in het verkeersmodel ingevoerd.

<i>Functie</i>	<i>Verandering verkeersproductie ten opzichte bestaande situatie</i>
Fullservice supermarkt (middelhoog)	-551
Discountsupermarkt	1097
Restaurant	-23
Café/Bar	-1
Detailhandel	395
Kantoor met baliefunctie	-43
Apotheek / Medisch Centrum	66
Aantal woningen	76
<i>Totaal</i>	<i>1016</i>

Om te beoordelen welke verkeerskundige inrichting de voorkeur heeft zijn de geplande infrastructurele wijzigingen, zoals de mogelijke aanpassingen van het eenrichtingsverkeer in de Feurthstraat, van de verbinding tussen Oude Rijksweg en Willibrordusstraat én van de Swentiboldstraat, verwerkt in het verkeersmodel. De afzonderlijke aanpassingen zijn opgenomen in drie varianten. De wijzigingen en aanpassingen per variant zijn in onderstaande opsomming beschreven:

- *Variant 1*
 - o Feurthstraat tweerichtingsverkeer.
 - o Swentiboldstraat éénrichtingsverkeer (tweerichtingsverkeer toestaan tussen Feurthstraat en de uitrit van het parkeerterrein).
- *Variant 2*
 - o Feurthstraat tweerichtingsverkeer.
 - o Swentiboldstraat volledig tweerichtingsverkeer.
- *Variant 3*
 - o Feurthstraat éénrichtingsverkeer (tussen Willibrordusstraat en Swentiboldstraat in de richting Swentiboldstraat).
 - o Swentiboldstraat tweerichtingsverkeer (volledig).

Vervolgens zijn deze varianten doorgerekend en hebben we met de resultaten een etmaal totaal samengesteld. Dit etmaaltotaal is vergeleken met het basisjaar en in de afbeeldingen op de volgende pagina zijn de verschilplots te zien waarin het effect van de ontwikkeling van het Centrumplan (inclusief bijbehorende infrastructurele aanpassingen) is weergegeven.

Modelresultaten

Op basis van de verschilplots van de verschillende varianten kunnen we concluderen¹ dat:

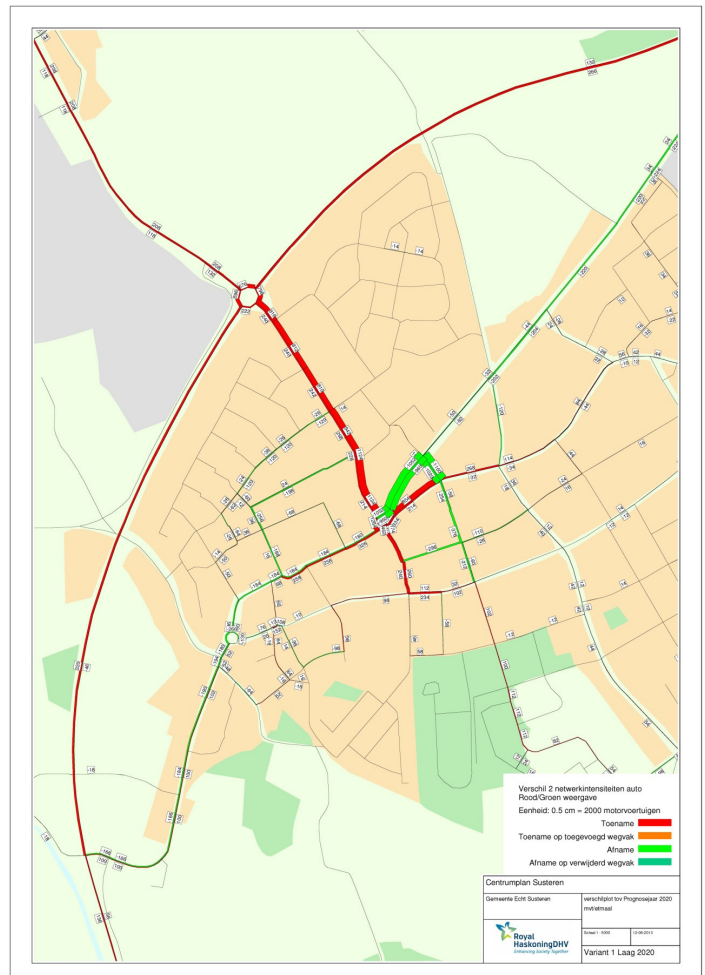
Algemeen

Bezoekers van het centrumplan Susteren, die het centrum met de auto bezoeken komen grotendeels via de Dieterderweg Susteren binnen gereden. De verkeersintensiteit op de Dieterderweg neemt in alle drie de varianten toe met circa 1300 mvt per etmaal. Door de realisatie van het centrumplan Susteren neemt de verkeersintensiteit in het gebied met circa 1000 mvt per etmaal toe.

In alle drie de varianten is daarnaast de Feurtherpoort opengesteld voor verkeer in twee richtingen. Dit effect is duidelijk herkenbaar in de afzonderlijke varianten en leidt tot een toename van het verkeer op de Dieterderweg.

Variant 1

Door de Feurthstraat in tweerichtingen open te stellen neemt de hoeveelheid verkeer op de Rijksweg aanzienlijk af. De totale afname op de Rijksweg tussen de Swentiboldstraat en de Marktstraat bedraagt in deze variant circa 2.000 mvt per etmaal. Dit verkeer gaat deels gebruik maken van de Feurthstraat. De totale toename van verkeer op de Feurthstraat bedraagt circa 1.000 mvt per etmaal. Op de Swentiboldstraat is een afname te zien van de hoeveelheid verkeer. Dit verkeer verschuift in de richting van de Willibrordusstraat door het openstellen van de verbinding met de Rijksweg. Dit heeft hier een toename van het verkeer tot gevolg. Verder zijn er verschillende kleine afnamen te zien op routes door de omliggende wijken. Deze routes waren het gevolg van het eenrichtingsverkeer in het centrum en behoren met de nieuwe inrichting tot het verleden.

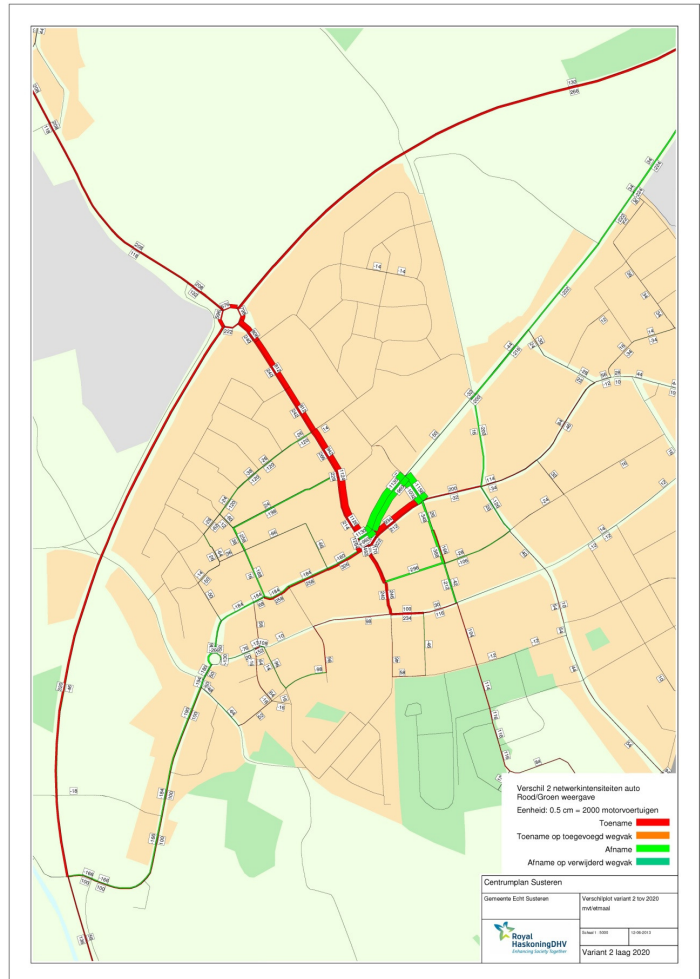


¹ De kleur rood in de afbeeldingen staat voor een toename van de hoeveelheid verkeer. Groen staat voor een afname. Daarnaast is de breedte van de lijn representatief voor de omvang van de toe- of afname.

Variant 2

Variant 2 is grotendeels vergelijkbaar met variant 1. Ook in deze variant neemt de verkeersdruk op de Feurthstraat toe. De totale etmaalintensiteit bedraagt in deze variant circa 2.200 mvt per etmaal. Dit is een toename van circa 1100 mvt ten opzichte van de huidige situatie. Ondanks, dat de Swentiboldstraat in twee richtingen is opengesteld in deze variant is er per saldo een afname van de hoeveelheid verkeer te zien. Verkeer dat in de autonome situatie gebruikt maakt van de Swentiboldstraat verschuift in deze variant naar de Willibrordusstraat.

Ook in deze variant zijn er kleine verschillen te zien op de omliggende routes van het centrum. Door het opheffen van eenrichtingsverkeer zijn alternatieve routes mogelijk die deze beperkte verschillen verklaren.

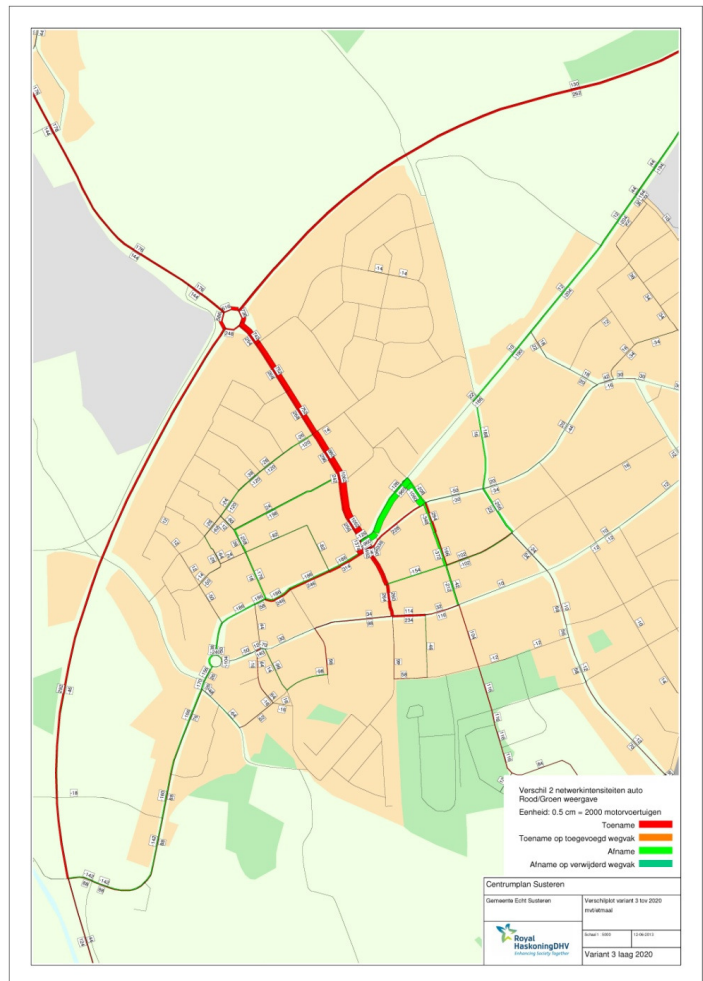


Variant 3

Door de Feurthstraat eenrichtingsverkeer te houden neemt de verkeersdruk op de Feurthstraat beperkt toe ten opzichte van de autonome situatie. De toename van verkeer op de Feurthstraat (in de richting van de Swentiboldstraat) bedraagt circa 230 mvt per etmaal.

Op de Swentiboldstraat neemt de totale etmaalintensiteit beperkt af ondanks het tweerichtingsverkeer.

Op de Willibrordusstraat en het parkeerterrein neemt de verkeersintensiteit met circa 500 mvt per etmaal toe. De totale intensiteit op deze verbinding bedraagt circa 1000 mvt per etmaal. Dit is het gevolg van het openstellen van de Feurtherpoort in beide richtingen.



Conclusies en aanbevelingen

Op basis van de verkeersmodelberekeningen kunnen we concluderen dat alle drie de varianten verkeerskundig mogelijk zijn. De verkeersdruk op met name de Feurthstraat zal in de toekomst toenemen indien deze tweezijdig opengesteld wordt voor verkeer. De verkeersintensiteiten zijn echter allemaal kleiner dan de landelijk gehanteerde (maximale) intensiteiten voor erftoegangswegen. Een belangrijk aandachtspunt is de inrichting van het parkeerterrein op de Willibrordusstraat. Het parkeerterrein dient zodanig ingericht te worden dat het niet mogelijk is om snel over het parkeerterrein te rijden én er geen directe verbinding ontstaat met de Rijksweg.

Uit de verkeersmodelberekeningen blijkt dat met een lage snelheid op het parkeerterrein de doorsteek in de richting van de Rijksweg voornamelijk gebruikt wordt door “bestemmingsverkeer” voor het centrum.

Op basis van de drie varianten en de doorrekening in het verkeersmodel is het instellen van tweerichtingsverkeer op de Feurthstraat verkeerskundig gezien mogelijk. Gelet op het profiel en de ruimte op de Feurthstraat is het echter beter om éénrichtingsverkeer te handhaven, zodat meer verkeer van en naar het centrum van Susteren via de Rijksweg afgewikkeld wordt. De Rijksweg is hiervoor beter geschikt. Daarnaast stellen wij voor om de Swentiboldstraat uit te voeren als tweerichtingsverkeer. Hiermee is er een goed alternatief voor de aansluiting op de Rijksweg en wordt voorkomen dat het parkeerterrein en de winkelstraat een ontsluitende functie in het netwerk gaan krijgen. Deze variant biedt de beste afweging tussen een bereikbaar maar ook een leefbaar centrum voor Susteren.

