

VERKEERSTOETS MARKTPLAN HAAKSBERGEN

NOTITIE

Documentnr.: NO01-D02-41021223-MHR
Projectnummer: 41021223
Status: definitief/02
Datum: 10 juni 2022
Opdrachtgever: BJZ.nu

BIJLAGEN

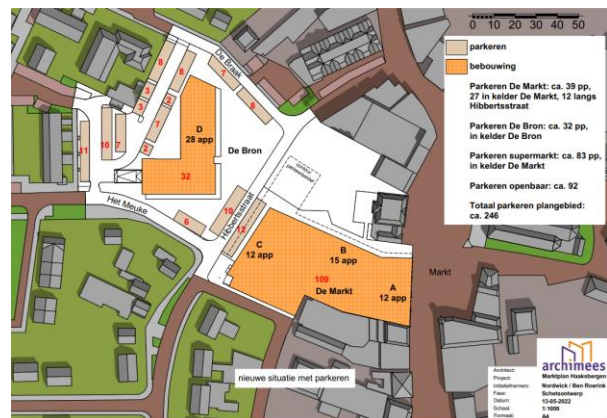
I. Resultaten toetsing parkeergarages

1. INLEIDING

BJZ.nu werkt aan de planologische voorbereiding voor de ontwikkeling 'Marktplan' in Haaksbergen. BJZ.nu heeft Roelofs Advies en Ontwerp gevraagd onderzoek uit te voeren naar de verkeerseffecten van de ontwikkeling.

Planontwikkeling

Het planvoornemen (figuur 1.1) betreft de realisatie van detailhandel (supermarkt en mogelijk beperkt aantal andere winkels) en 67 appartementen.



Figuur 1.1 SO Marktplan Haaksbergen d.d. 13-05-2022

39 appartementen worden gesitueerd boven de detailhandel/supermarkt (De Markt) en 28 appartementen in een apart complex (De Bron), tussen De Braak, Het Meuke en de Hibbertsstraat. Het parkeren vindt plaats in parkeergarages onder de twee gebouwen en op maaiveldniveau. Concreet bevat het plan het volgende ruimtelijk programma:

- Supermarkt (worst case)¹: 2.500 m² bvo
- Appartementencomplex De Markt:
 - Complex A: 12 appartementen
 - Complex B: 15 appartementen
 - Complex C: 12 appartementen +
 39 appartementen
- Appartementencomplex De Bron:
 - Complex D: 28 appartementen

¹ Voor de detailhandel is voor het totale vloeroppervlakte uitgegaan van een supermarkt (full service). De norm voor een supermarkt ligt hoger dan voor reguliere detailhandel, waarmee wordt uitgegaan een worst case situatie.

2. VERKEERSEFFECTEN

Om de verkeerseffecten van het planvoornemen inzichtelijk te maken wordt in dit hoofdstuk achtereenvolgens ingegaan op de volgende verkeersaspecten:

- Parkeren;
- Verkeersontsluiting;
- Verkeersbelasting;
- Bevoorrading;
- Verkeersveiligheid.

2.1 PARKEREN

De gemeente Haaksbergen kent geen eigen parkeernormen. Het benodigd aantal parkeerplaatsen is daarom berekend aan de hand van de kencijfers uit het CROW-publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren'. Daarnaast is voor de gegevens wat betreft de bruto vloeroppervlakte (BVO) voor de supermarkt en typologieën van de appartementen uitgegaan van de opgegeven informatie.

2.1.1 Benodigd aantal parkeerplaatsen

BRUTO PARKEERBEHOEFTE

Bij het hanteren van de kencijfers voor het bepalen van de parkeerbehoefte is uitgegaan van het 'gemiddelde CROW-kencijfer' (waarde tussen het minimale en maximale kengetal) voor het 'centrum' in 'matig stedelijk' gebied. Voor de typologieën van de woningen (goedkoop, midden, duur) is gebruik gemaakt van de aangeleverde informatie.

In voorliggend initiatief leidt dit tot de volgende parkeerbehoefte:

| | | |
|--|---------------------|--------------------------------|
| • Supermarkt (full service 2.500 m2 bvo) | * 3,3 parkeerplaats | = 82,5 parkeerplaatsen |
| <i>Complex A:</i> | | |
| • 12 appartementen (koop, middensegment) | * 1,4 parkeerplaats | = 16,8 parkeerplaatsen |
| <i>Complex B:</i> | | |
| • 15 appartementen (koop, goedkoop) | * 1,3 parkeerplaats | = 19,5 parkeerplaatsen |
| <i>Complex C:</i> | | |
| • 6 appartementen (koop, goedkoop) | * 1,3 parkeerplaats | = 7,8 parkeerplaatsen |
| • 6 appartementen (koop, middensegment) | * 1,4 parkeerplaats | = 8,4 parkeerplaatsen |
| <i>Complex D:</i> | | |
| • 6 appartementen (koop, middensegment) | * 1,4 parkeerplaats | = 8,4 parkeerplaatsen |
| • 22 appartementen (koop, duur) | * 1,6 parkeerplaats | = 35,2 parkeerplaatsen + |
| Totale parkeerbehoefte | | = 178,6 parkeerplaatsen |

De totale bruto parkeerbehoefte van het initiatief is afgerond 179 parkeerplaatsen, waarbij De Markt een parkeerbehoefte van 135 parkeerplaatsen heeft en De Bron een parkeerbehoefte van 44 parkeerplaatsen.

PARKEERBALANS

De bruto parkeerbehoefte van 179 parkeerplaatsen is van toepassing wanneer alle voorzieningen gelijktijdig hun maximale parkeervraag hebben. In praktijk is dit nooit het geval, omdat bewoners een ander parkeerpatroon vertonen dan werknemers en bezoekers van de detailhandel of appartementen, waardoor dubbelgebruik van parkeerplaatsen mogelijk is. Randvoorwaarde is wel dat de parkeerplaatsen openbaar toegankelijk, en dus uitwisselbaar, zijn. Binnen de planvorming is dit niet overal het geval, waardoor dubbelgebruik eventueel maar in beperkte mate mogelijk is.

Voor De Markt is het uitgangspunt dat er voor de appartementen 12 (complex A)+ 15 (complex B) = 27 parkeerplaatsen gereserveerd worden in de parkeergarage. Daarnaast worden er 12 parkeerplaatsen op maaiveld gereserveerd voor complex C. De overige 83 parkeerplaatsen in de garage zijn uitsluitend bestemd voor bezoekers van de detailhandel (supermarkt). Voor De Bron is het uitgangspunt dat 28 van de 32 parkeerplaatsen gereserveerd zijn voor de appartementen (complex D). Dit betekent dat 4 parkeerplaatsen in de garage in aanmerking komen voor dubbelgebruik door bewoners en/of bezoekers.

Tabel 2.1 toont op basis van de bruto parkeerbehoefte en aanwezigheidspercentages vanuit het CROW de parkeerbalans voor De Markt, waarbij de bezetting van de gereserveerde parkeerplaatsen op 100% is gezet. Conclusie is dat de netto parkeerbehoefte tijdens het maatgevende moment (zaterdagavond) afgerond ook op 135 parkeerplaatsen uitkomt. Doordat De Markt een capaciteit heeft van 122 (gereserveerde) parkeerplaatsen (110 in parkeergarage en 12 op maaiveld), volgt een restvraag van 13 parkeerplaatsen die in de openbare ruimte opgevangen moet worden.

| Parkeerbalans De Markt | bruto parkeerbehoefte | Werkdagochtend | Werkdagmiddag | Werkdagavond | Koopavond | Werkdagnacht | Zaterdagmiddag | Zaterdagavond | Zondagmiddag |
|-------------------------------------|-----------------------|----------------|---------------|--------------|--------------|--------------|----------------|---------------|--------------|
| woningen bewoners (gereserveerd) | 100% 39,0 | 100% 39,0 | 100% 39,0 | 100% 39,0 | 100% 39,0 | 100% 39,0 | 100% 39,0 | 100% 39,0 | 100% 39,0 |
| woningen bewoners (openbaar) | 100% 1,8 | 50% 0,9 | 50% 0,9 | 90% 1,6 | 80% 1,4 | 100% 1,8 | 60% 1,1 | 80% 1,4 | 70% 1,3 |
| woningen bezoekers (openbaar) | 100% 11,7 | 10% 1,2 | 20% 2,3 | 80% 9,4 | 70% 8,2 | 0% 0,0 | 60% 7,0 | 100% 11,7 | 70% 8,2 |
| detailhandel (gereserveerd) | 100% 82,5 | 100% 82,5 | 100% 82,5 | 100% 82,5 | 100% 82,5 | 100% 82,5 | 100% 82,5 | 100% 82,5 | 100% 82,5 |
| netto parkeerbehoefte | 135,0 | 123,6 | 124,7 | 132,5 | 131,1 | 123,3 | 129,6 | 134,6 | 131,0 |

Tabel 2.1 Parkeerbalans De Markt

Tabel 2.2 toont de parkeerbalans voor De Bron, waarbij de bezetting van de gereserveerde parkeerplaatsen op 100% is gezet. Conclusie is dat de netto parkeerbehoefte tijdens het maatgevende moment (zaterdagavond) afgerond op 42 parkeerplaatsen uitkomt. Naast 28 gereserveerde parkeerplaatsen zijn er ook nog 4 uitwisselbare parkeerplaatsen beschikbaar in de garage. Hierdoor volgt er voor de openbare ruimte een restvraag van 10 parkeerplaatsen.

| Parkeerbalans De Bron | bruto parkeerbehoefte | Werkdagochtend | Werkdagmiddag | Werkdagavond | Koopavond | Werkdagnacht | Zaterdagmiddag | Zaterdagavond | Zondagmiddag |
|-------------------------------------|-----------------------|----------------|---------------|--------------|--------------|--------------|----------------|---------------|--------------|
| woningen bewoners (gereserveerd) | 100% 28,0 | 100% 28,0 | 100% 28,0 | 100% 28,0 | 100% 28,0 | 100% 28,0 | 100% 28,0 | 100% 28,0 | 100% 28,0 |
| woningen bewoners (openbaar) | 100% 7,2 | 50% 3,6 | 50% 3,6 | 90% 6,5 | 80% 5,8 | 100% 7,2 | 60% 4,3 | 80% 5,8 | 70% 5,0 |
| woningen bezoekers | 100% 8,4 | 10% 0,8 | 20% 1,7 | 80% 6,7 | 70% 5,9 | 0% 0,0 | 60% 5,0 | 100% 8,4 | 70% 5,9 |
| netto parkeerbehoefte | 43,6 | 32,4 | 33,3 | 41,2 | 39,6 | 35,2 | 37,4 | 42,2 | 38,9 |

Tabel 2.2 Parkeerbalans De Bron

PARKEERADVIES DE MARKT & DE BRON

In voorgaande paragraaf is vastgesteld dat De Markt en De Bron samen een rest parkeervraag hebben van $13 + 10 = 23$ parkeerplaatsen. Deze parkeerplaatsen moeten opgevangen worden in de openbare ruimte in/om het plangebied. In dit gebied zijn 92 openbare parkeerplaatsen beschikbaar (zie figuur 1). Een deel van deze parkeerplaatsen is bestaand en een deel van deze parkeerplaatsen wordt nieuw gerealiseerd.

Uit eerder uitgevoerd parkeeronderzoek (2016, BVA) volgt dat er in het betreffende gebied een maximale parkeervraag is van 60 parkeerplaatsen. Deze parkeerbezetting is waargenomen tijdens de zaterdagmiddag, terwijl voor het planvoornemen de zaterdagavond maatgevend is. Verondersteld mag worden dat de parkeerdruk op de zaterdagavond lager ligt dan tijdens de zaterdagmiddag, waarmee het als een worst-case scenario beschouwd kan worden.

Wanneer de huidige parkeervraag van 60 in mindering wordt gebracht op het (toekomst) parkeeraanbod van 92 parkeerplaatsen, volgt een restcapaciteit van 32 parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Dit is voldoende om de restvraag van 23 parkeerplaatsen van het initiatief te faciliteren. De resterende 9 parkeerplaatsen (10% van totaal) kunnen benut worden voor zoekverkeer.

Het planvoornemen voorziet in voldoende parkeercapaciteit om de parkeervraag van het planvoornemen en de huidige situatie te faciliteren.

2.1.2 Toetsing parkeergarages

Voor de toetsing van de parkeergarages De Markt en De Bron zijn de schetsontwerpen getoetst aan de NEN-Norm 2443, 'Parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in garages'. Hierbij geldt dat parkeergarage De Markt volgens de NEN-typologie voor gebruik een 'openbaar intensieve' garage is en parkeergarage De Bron een 'niet-openbare' parkeergarage. Uitgangspunt hierbij is dat de parkeergarage wordt gebruikt door vaste gebruikers met een zwerfplek. Daarnaast zijn met behulp van AutoTURN rijcurvesimulaties uitgevoerd met het ontwerpvoertuig 'personenauto (CROW 2012)' om de bereikbaarheid van de parkeergarages in beeld te brengen. In de bijlage zijn de maatvoering en een aantal kritische parkeermanoeuvres van de parkeergarages weergegeven.

Parkeergarage De Markt

De parkeergarage is in de basis ingericht met haakse parkeervakken met een maatvoering van 5,13 * 2,60 m. Een aantal parkeervakken kennen een breedte van 2,50 of 2,70 m. Alle parkeervakken voldoen hiermee aan de minimale norm van 5,13 * 2,5 m bij openbaar intensiteit gebruik. Ook voorziet de garage in één gehandicaptenparkeerplaats, bij de tapis roulant met bijpassende maatvoering (breedte 3,5 m).

In de garage geldt in de basis éénrichtingsverkeer. Alleen bij het gereserveerde deel (achter slagboom) is tweerichtingsverkeer van toepassing. De parkeervakken zijn grotendeels 2,60 m breed, waarbij de rijbaanbreedtes in de basis voldoen aan de een minimale parkeerwegbreedte van 5,33 m. De rijbaanbreedte ter hoogte van de liften/trappen is 5,0 m en hiermee te smal. Bij de nadere uitwerking verdient dit aandacht. Daar waar de parkeervakken 2,5 m zijn volstaat de rijbaanbreedte van 6,0 m.

Op een aantal locaties zijn parkeervakken naast een wand geprojecteerd. De afstand van al deze parkeervakken voldoet aan de afstandsnorm van 0,15 m. De oversteek bij de doodlopende parkeerweg (parkeren complex B) heeft een oversteek van > 1,0 m en voldoet hiermee. Om ongewenst (openbaar) gebruik van de garage te voorkomen is op maaiveldniveau een toegangssysteem met slagbomen ingepast. Met de locatie is er voor ingaand verkeer bufferruimte voor twee voertuigen. Voor vertrekkend verkeer is er zowel vóór als na de slagboom horizontale bufferruimte voor één voertuig. Een vertrekkend voertuig heeft hiermee ook voldoende opstelruimte, voordat de Hibbertsstraat wordt opgereden.

De rijcurves voor parkeergarage De Markt (zie bijlage) laten zien dat de parkeervakken op de kopse kanten lastig te bereiken zijn. Voertuigen moeten minimaal één steekbeweging maken. In praktijk worden deze parkeervakken waarschijnlijk beperkt gebruikt.

Parkeergarage De Bron

De parkeergarage is ingericht met haakse parkeervakken met een maatvoering van 5,13 * 2,50 m, waarmee de maatvoering voldoet. In de garage geldt tweerichtingsverkeer. De parkeerwegbreedte van 5,64 m benaderd de voorgeschreven 5,66 m voor niet-openbare garages. In praktijk levert deze kleine afwijking geen problemen op.

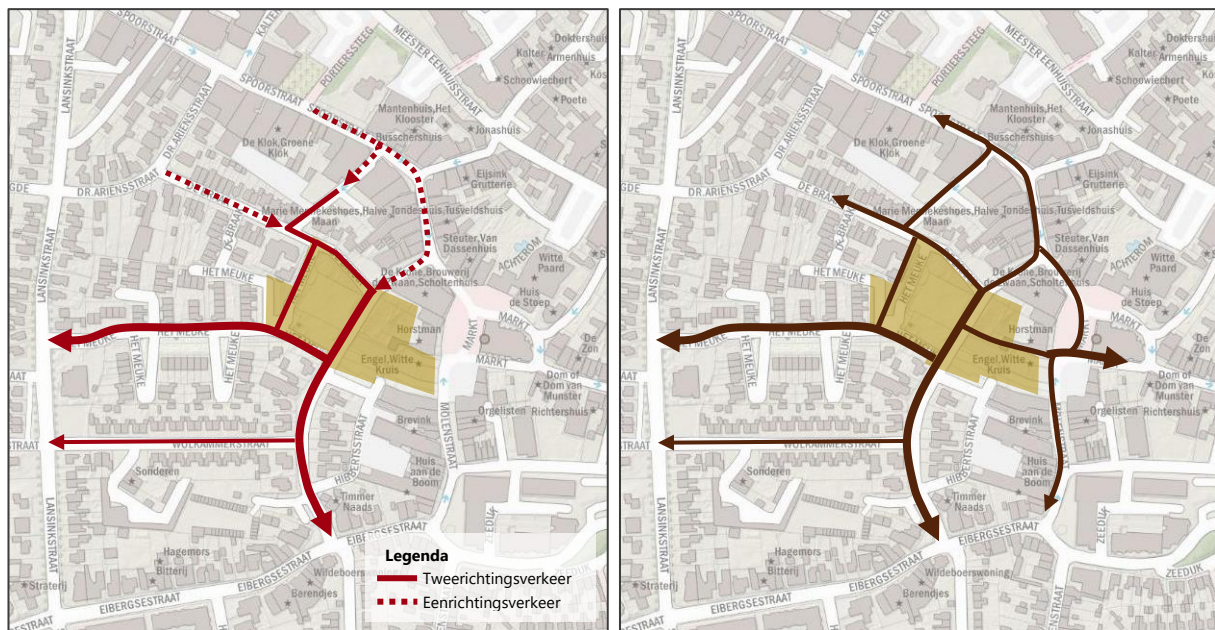
Op een aantal locaties zijn parkeervakken naast een wand geprojecteerd. De afstand van al deze parkeervakken voldoet aan de afstandsnorm van 0,15 m. De oversteek aan het einde van de parkeerweg heeft een lengte van > 1,0 m en voldoet hiermee.

De hellingbaan kent een lengte van ruim 13,075 m, waarbij een hellingspercentage van 20% met bijbehorende overgangshellingen van 10% zijn toegepast. De lengte van de voetboog (2,77 m) en topboog (1,38 m). De hellingspercentages en lengten voldoen aan de norm voor niet-openbare parkeergarages. Voor de nadere uitwerking wordt aanbevolen om een toegangssysteem (slagboom of garagedeur) toe te passen.

De rijcurven in de bijlage laten zien dat het bij een aantal parkeervakken lastig is om in één keer in-of uit te rijden. Voertuigen moeten voor sommige parkeervakken minimaal één steekbeweging maken, wat gezien het gebruik acceptabel is.

2.2 VERKEERSONTSLUITING

Figuur 2.3 toont de verkeersontsluitingsstructuur voor gemotoriseerd verkeer (links) en fietsers en voetgangers (rechts). De verkeersontsluiting voor het gemotoriseerd verkeer ligt voornamelijk aan de westzijde van het plangebied. Voor fietsers en voetgangers zijn er ook mogelijkheden aan de oostzijde. Met de beschikbare ontsluitingsmogelijkheden kent het plangebied een geschikte verkeerskundige ontsluitingsstructuur voor alle modaliteiten.



Figuur 2.1 Verkeersontsluiting gemotoriseerd verkeer (links) en fietsers & voetgangers (rechts)

De hoofdontsluiting voor het plangebied loopt voor gemotoriseerd verkeer via Het Meuke in westelijke richting (figuur 2.4 links) en via de Hibbertsstraat (figuur 2.4 rechts) in zuidelijke richting. Beide wegen zijn in de gemeentelijke wegcategorisering (GVVP Haaksbergen, 2018) aangewezen als erftoegangsweg B. Rondom het plangebied geldt een maximumsnelheid van 30 km/uur. De weginrichting van beide wegen bestaat uit een rijbaan (6,0 meter breed) van klinkers met trottoir aan beide zijden van de rijbaan.



Figuur 2.2 Wegprofiel Het Meuke (links) en Hibbertsstraat (rechts)

Naast de hoofdontsluitingen via Het Meuke en de Hibbertsstraat zijn er ook een aantal alternatieve ontsluitingsroutes, die deels éénrichtingsverkeer kennen. Zo kan het verkeer van/naar het westen gebruik maken van de Wolkammerstraat (figuur 2.5 links) en De Braak (figuur 2.5 rechts). Verkeer vanuit het noorden kan gebruik maken van de Spoorstraat (figuur 2.6 links) of De Kloksteeg (figuur 2.6 rechts). Een beschrijving van de belangrijkste wegkenmerken is terug te vinden in tabel 2.3.



Figuur 2.3 Wolkammerstraat (links) en De Braak (rechts)



Figuur 2.4 Spoorstraat (links) en De Kloksteeg (rechts)

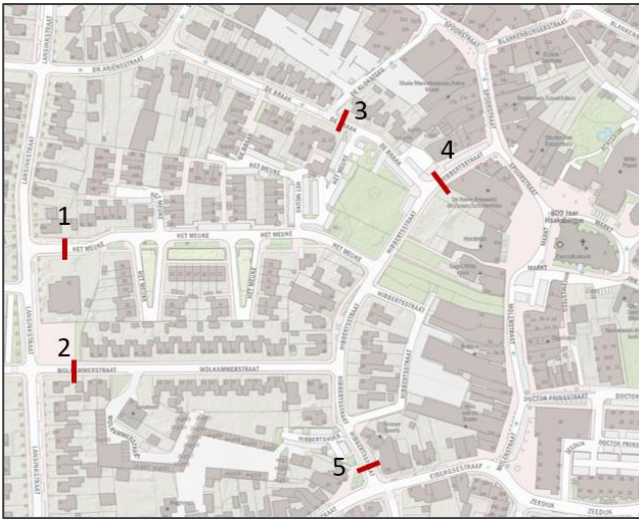
| | Type | Snelheid | rijrichting | Verharding | Breedte trottoir | Parkeren | |
|------------------------|-------|----------|-----------------|------------|------------------|--------------|--------------|
| <i>Het Meuke</i> | ETW-B | 30 km/u | Twee richtingen | Klinkers | 6,00 m | Beide zijden | Vak & straat |
| <i>Hibbertsstraat</i> | ETW-B | 30 km/u | Twee richtingen | Klinkers | 6,00 m | Beide zijden | Vak & straat |
| <i>Wolkammerstraat</i> | ETW-B | 30 km/u | Twee richtingen | Klinkers | 5,00 m | Beide zijden | Straat |
| <i>De Braak</i> | ETW-B | 30 km/u | Eén richting | Klinkers | 4,10 m | Beide zijden | Vak & straat |
| <i>Spoorstraat</i> | ETW-B | 30 km/u | Eén richting | Klinkers | 5,10 m | Beide zijden | Vak & straat |
| <i>De Kloksteeg</i> | ETW-B | 30 km/u | Eén richting | Klinkers | 3,80 m | Eén zijde | Vak |

Tabel 2.3 Wegkenmerken ontsluitingswegen plangebied

Voor fietsers en voetgangers zijn de belangrijkste entrees voor de appartementen gevestigd aan de westzijde van het plangebied en voor de bezoekers van de supermarkt aan de oostzijde. Fietsers en voetgangers kunnen ook gebruik maken van dezelfde ontsluitingsstructuur als het gemotoriseerd verkeer, waarbij de éénrichtingswegen in twee richtingen gebruikt kunnen worden. Omdat de entree van de supermarkt op maaiveld aan de oostzijde van het plangebied voorzien is, zal een groot deel van de fietsers/voetgangers naar het plangebied aan de oostzijde (Markt) aanwezig zijn. Ook is voor hen een doorsteek mogelijk tussen de Hibbertsstraat en de Markt.

2.3 VERKEERSBELASTING

2.3.1 Verkeersbelasting huidige situatie



Om inzicht te krijgen in de huidige verkeersbelasting rondom het plangebied zijn eind maart/begin april 2022 verkeerstellingen uitgevoerd op de volgende locaties (zie ook figuur 2.7):

1. Het Meuke (Lansinkstraat en Hibbertsstraat);
2. Wolkammerstraat (Lansinkstraat en Hibbertsstraat);
3. De Braak (De Kloksteeg en Hibbertsstraat);
4. Hibbertsstraat (Sporstraat en De Braak);
5. Hibbertsstraat (Eibergsestraat en Wolkammerstraat).

De geregistreerde intensiteiten van het gemotoriseerde verkeer en het fietsverkeer zijn in tabel 2.4 en 2.5 weergegeven.

Figuur 2.5 Telpuntlocaties

| | Het Meuke | Wolkammerstraat | De Braak | Hibbertsstraat noord | Hibbertsstraat zuid |
|----------------------------|-----------|-----------------|----------|----------------------|---------------------|
| <i>Etmaal (0-24u)</i> | 987 | 194 | 545 | 1.087 | 1.474 |
| <i>Dag (7-19u)</i> | 861 | 163 | 496 | 922 | 1.263 |
| <i>Avond (19-23u)</i> | 103 | 26 | 42 | 142 | 169 |
| <i>Nacht (23-7u)</i> | 22 | 6 | 8 | 23 | 41 |
| <i>Ochtendspits (7-9u)</i> | 90 | 19 | 41 | 59 | 106 |
| <i>Avondspits (16-18u)</i> | 194 | 34 | 108 | 226 | 294 |

Tabel 2.4 Resultaten wegvaktellingen – gemotoriseerd verkeer (maart/april 2022)

| | Het Meuke | Wolkammerstraat | De Braak | Hibbertsstraat noord | Hibbertsstraat zuid |
|----------------------------|-----------|-----------------|----------|----------------------|---------------------|
| <i>Etmaal (0-24u)</i> | 135 | 179 | 218 | 449 | 376 |
| <i>Dag (7-19u)</i> | 113 | 150 | 186 | 392 | 334 |
| <i>Avond (19-23u)</i> | 16 | 21 | 19 | 38 | 32 |
| <i>Nacht (23-7u)</i> | 6 | 7 | 12 | 19 | 10 |
| <i>Ochtendspits (7-9u)</i> | 16 | 21 | 22 | 48 | 40 |
| <i>Avondspits (16-18u)</i> | 26 | 35 | 37 | 78 | 58 |

Tabel 2.5 Resultaten wegvaktellingen – (brom)fietsverkeer (maart/april 2022)

2.3.2 Verkeersgeneratie

Om de verkeersgeneratie van het initiatief te berekenen is gebruik gemaakt van de kencijfers voor verkeersgeneratie, zoals opgenomen in CROW-publicatie 381. Voor de aanwezige functies zijn dezelfde uitgangspunten gehanteerd als in paragraaf 2.1 'Parkeren'.

Verkeersgeneratie Marktplan

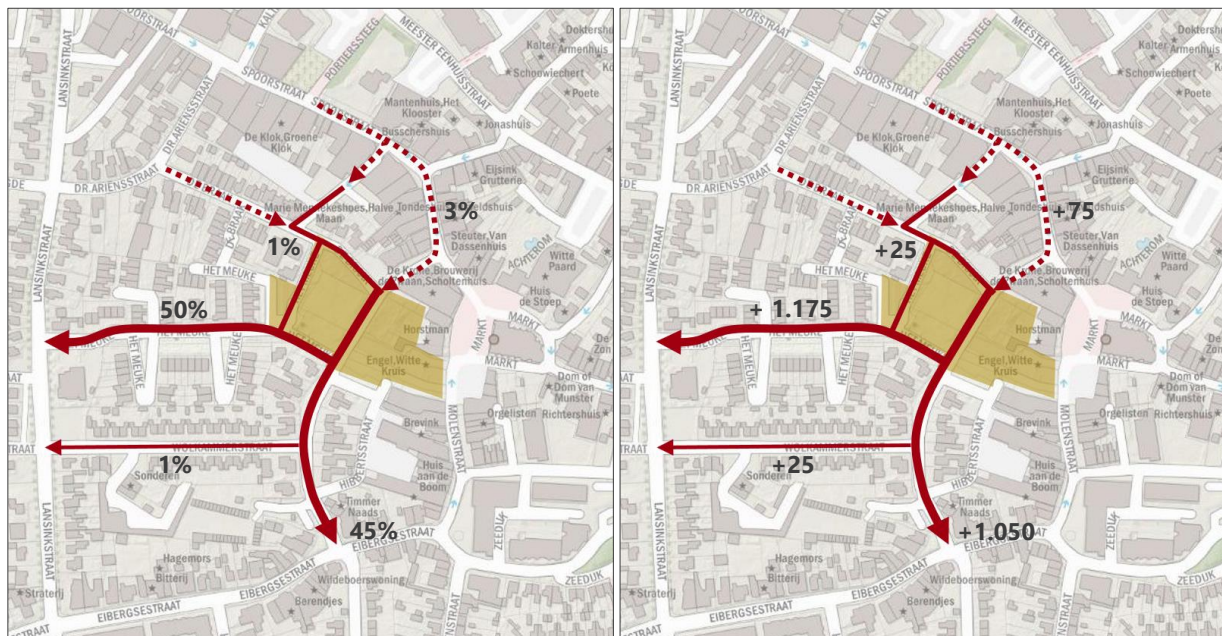
- supermarkt (full service 2.500 m2 bvo) * 64,7 mvt/etmaal = 1.617,5 mvt/etmaal
- 21 appartementen (koop, goedkoop) * 4,3 mvt/etmaal = 90,3 mvt/etmaal
- 18 appartementen (koop, middensegment) * 5,1 mvt/etmaal = 91,8 mvt/etmaal
- 6 appartementen (koop, middensegment) * 5,1 mvt/etmaal = 30,6 mvt/etmaal
- 22 appartementen (koop, duur) * 6,8 mvt/etmaal = 149,6 mvt/etmaal +

Totale verkeersgeneratie initiatief = 1979,8 mvt/etmaal

De huidige verkeersgeneratie van het plangebied kan op 0 mvt/etmaal gesteld worden. Hiermee leidt het planvoornemen tot een extra verkeersgeneratie van (afgerond) 1.980 mvt/weekdagetmaal. Op basis van CROW omrekenfactoren voor weekdag/werkdag voor de functies wonen (1,11) en supermarkt (1,2) komt dit neer op een verkeersgeneratie van (afgerond) 2.350 mvt/werkdag.

2.3.3 Toedeling verkeersgeneratie

Om een inschatting te maken van de toename van de verkeersbelasting is op basis van expert judgement bepaald wat de te verwachten verkeersstromen zijn. Figuur 2.8 toont de toedeling relatief (in %) en absoluut (in #).



Figuur 2.6 Toedeling verkeersgeneratie ontsluitend wegennet relatief (links) en absoluut werkdag (rechts)

2.3.4 Verkeersbelasting plansituatie

Tabel 2.6 toont de verkeerbelasting op de omliggende wegen voor de plansituatie. Hiervoor zijn de (afgeronde) huidige intensiteiten opgeplust met de prognose voor verkeersgeneratie op een werkdag. Hierbij moet wel de kanttekening gemaakt worden dat de intensiteiten zijn gebaseerd op de tellingen die aan het 'begin' van de wijk zijn uitgevoerd. Het betreft dus de maximale verkeersbelasting op de wegen.

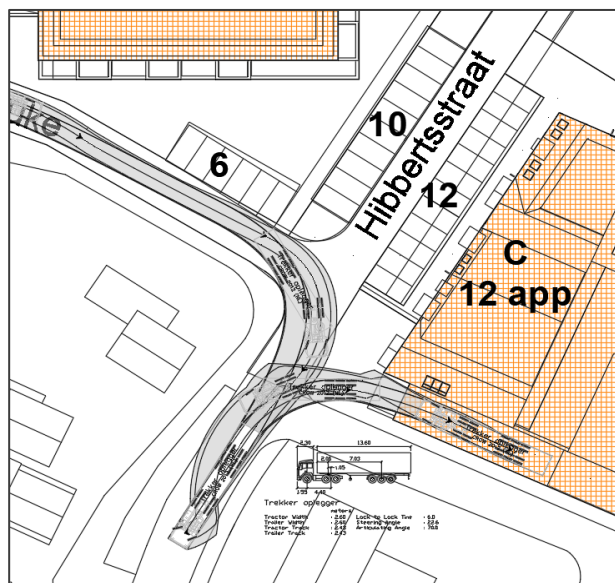
| | Huidige verkeersbelasting | planbijdrage | plansituatie |
|---------------------------|---------------------------|--------------|--------------|
| 1. Het Meuke | 1.000 | +1.175 | 2.175 |
| 2. Wolkammerstraat | 200 | +25 | 225 |
| 3. De Braak | 550 | +25 | 575 |
| 4. Hibbertsstraat (noord) | 1.100 | +75 | 1.175 |
| 5. Hibbertsstraat (zuid) | 1.500 | +1.050 | 2.550 |

Tabel 2.6 Verkeersbelasting plansituatie (mvt/werkdag)

Zoals uit de bovenstaande tabel is af te leiden leidt de planontwikkeling vooral op Het Meuke en de Hibbertsstraat tot een toename van de verkeersbelasting. In de huidige situatie maakt ook het meeste verkeer gebruik van deze wegen. Op Het Meuke wordt de hoeveelheid verkeer meer dan verdubbeld. Op het zuidelijk deel van de Hibbertsstraat gaat het om een toename van circa 70%.

Zoals eerder geconcludeerd voldoet de huidige weginrichting aan de CROW-richtlijnen voor de inrichting van erftoegangswegen. De CROW-richtlijnen schrijven verder voor erftoegangswegen een capaciteit van 4.000 tot 6.000 mvt/etmaal voor. Vanuit met name het leefbaarheidsaspect is voor tweerichtingswegen een wenselijke capaciteit van 3.000 mvt/etmaal beter passend bij de situatie rondom het Marktplan. De wenselijke capaciteitswaarde wordt op geen van de ontsluitingswegen overschreden, waarmee de verkeersdruk op de omliggende wegen als acceptabel beschouwd kan worden.

2.4 BEVOORADING



Figuur 2.7 Rijcurve bevoorrading supermarkt

De laad-/losdock van de supermarkt is gevestigd aan de Hibbertsstraat aan de zuidzijde van het complex De Markt. Vanuit rijbaarheid en verkeersveiligheid is het advies om het bevoorradingsvoertuig te laten arriveren en vertrekken via Het Meuke. De weginrichting en aansluiting op de Lansinkstraat zijn geschikt om de (vracht)voertuigen te verwerken.

Om de rijbaarheid van het laad-/losdock te toetsen is een rijcurvesimulatie opgesteld met behulp van AutoTurn, waarbij een trekker oplegger met starre achteras (CROW, 2012) als maatgevend voertuig gehanteerd is. Figuur 2.8 toont de rijcurve.

Uitgangspunt is dat het arriverende vrachtvoertuig vanaf het Meuke rechtsaf naar de Hibbertsstraat rijdt en vervolgens linksachteruit het laad-/losdock inrijdt. Door linksachteruit in te rijden heeft de chauffeur goed zicht op de (dode) hoek en ontstaan tijdens het manoeuvreren geen conflicten met verkeer van/naar de naastliggende parkeergarage. Dit komt de verkeersveiligheid en bereikbaarheid ten goede. Het vertrekkende bevoorradingsvoertuig kan vooruit Het Meuke weer inrijden of eventueel linksaf via de Hibbertsstraat weer vertrekken.

Vanuit verkeersveiligheid is het geen optie om vanuit zuidelijke richting via de Hibbertsstraat te arriveren en op het kruispunt (en voor de in-/uitrit parkeergarage) rechtsachteruit te rijden of vanaf Het Meuke rechtsachteruit te rijden. Ook een aanvoerroute via de weg achter de woningen 9 t/m 22 is vanuit bereikbaarheid, de benodigde verkeersmanoeuvres en verkeersveiligheid geen haalbaar alternatief.

Met een bevoorradingsroute waarbij gearriveerd wordt via Het Meuke en vertrokken wordt via Het Meuke of eventueel de Hibbertsstraat kan de te vestigen supermarkt/detailhandel op een verkeersveilige en comfortabele wijze bevoorrad worden.

2.5 VERKEERSVEILIGHEID

Wat betreft de verkeersveiligheid voorziet het planvoornemen in de basis in een verkeersveilige inrichting voor alle verkeersdeelnemers. Alle wegen rondom het plangebied kennen een maximumsnelheid van 30 km/uur. Dit komt de verkeersveiligheid van het gemotoriseerd verkeer, maar ook fietsers en voetgangers ten goede. De omliggende wegen zijn ook op ingericht op de wegfunctie en het gebruik, waarbij de belangrijkste ontsluitingswegen (Hibbertsstraat en Het Meuke) een wat breder wegprofiel hebben. Hiermee kan ook het bevoorradingsverkeer het plangebied goed bereiken. Zoals in voorgaande paragraaf beschreven de bevoorrading op een verkeersveilige manier plaatsvinden.

Mede door de ontsluiting van parkeergarage 'De Markt' zal vooral het kruispunt Hibbertsstraat – Het Meuke drukker worden. In tegenstelling tot het omliggende wegennet ontbreekt hier een verkeersmaatregel om de gelijkwaardigheid van het kruispunt te benadrukken en de snelheid te beheersen. Geadviseerd wordt dan ook om op deze locatie een kruispuntplateau te realiseren.

Voor de parkeergarages is het van belang dat met name de parkeergarage onder De Markt goed vindbaar is. Dit voorkomt zoekverkeer en onveilige situaties. Deze parkeergarage zal door het parkeren van bezoekers van de detailhandel/supermarkt een hoge turnover krijgen, met dus veel in- en uitgaande verkeersbewegingen. In de nadere detaillering is het van belang dat de garage comfortabel ingericht wordt en er bij het in- en uitrijden voldoende zicht. Parkeergarage De Bron zal vooral door bewoners gebruikt worden, waardoor men beter bekend is met de situatie.

Fietsverkeer op een verkeersveilige wijze gebruik maken van het omliggende wegennet. De weginrichting en de hoeveelheid verkeer geven geen aanleiding voor aanvullende maatregelen voor fietsverkeer. Wel is het van belang dat bij de nadere planuitwerking voldoende fietsenstallingen voor zowel de appartementen als de detailhandel op strategische locaties geplaatst worden. Voetgangers kunnen met de aanwezige vrijliggende trottoirs op een veilige manier bewegen. Bij de nadere uitwerking is het van belang dat er rondom De Bron logische en directe voetgangersverbindingen aangelegd worden. Rondom De Markt is hier, mede door de verbinding tussen Markt en Hibbertsstraat reeds in voorzien.

3. CONCLUSIE & AANBEVELINGEN

Op basis van voorliggende 'verkeerstoets Het Marktplan Haaksbergen' volgen de volgende conclusies:

- Parkeren: Het initiatief kent een netto parkeerbehoefte van 135 (De Markt) en 44 (De Bron) parkeerplaatsen. Naast de parkeercapaciteit in de twee parkeergarages en gereserveerde plekken op maaiveldniveau, moeten er 23 voertuigen in de openbare ruimte parkeren. Met de beschikbare restcapaciteit van 32 parkeerplaatsen is hiervoor voldoende capaciteit beschikbaar;
- Inrichting parkeergarages: Parkeergarages de Markt en De Bron voldoet aan de NEN-normen. Wel zijn de parkeervakken op de kopse kanten in de Markt lastig te gebruiken. In Parkeergarage De Bron is eventueel een extra steekbeweging nodig om een parkeervak in- of uit te rijden;
- Verkeersontsluiting: Met de beschikbare ontsluitingsmogelijkheden kent het plangebied een geschikte verkeerskundige ontsluitingsstructuur voor alle modaliteiten;
- Verkeersbelasting: Het planvoornemen brengt een extra verkeerbelasting van circa 2.350 mvt/werkdag met zich mee. Dit verkeer ontsluit vooral via Het Meuke en de zuidelijke Hibbertsstraat. Dit leidt tot maximale intensiteiten van circa 2.200 mvt/werkdag op Het Meuke en 2.600 mvt/werkdag op de zuidelijke Hibbertsstraat. Op basis van de huidige weginrichting en wenselijke wegvakcapaciteit is dit verkeerskundig gezien acceptabel;
- Bevoorrading: Met de aanbevolen bevoorradingroute, met arriveren via Het Meuke en vertrekken via Het Meuke of eventueel Hibbertsstraat, kan de te vestigen supermarkt/detailhandel op een verkeersveilige en comfortabele wijze bevoorrad worden;
- Verkeersveiligheid: het planvoornemen voorziet in de basis in een verkeersveilige inrichting voor alle verkeersdeelnemers. Wel zijn er een aantal aandachtspunten voor de nadere uitwerking (zie aanbevelingen).

Aanbevolen wordt om bij de nadere uitwerking aandacht te geven aan de volgende aspecten:

- kruispuntplateau op kruispunt Hibbertsstraat – Het Meuke;
- inrichting en zicht bij ontsluiting beide parkeergarages;
- voetgangersverbindingen De Bron;
- locaties en capaciteit fietsenstallingen appartementen & detailhandel;
- doelgroepparkeren (mindervalide, laadplaatsen e.d.);
- toegankelijkheidseisen mindervaliden.

