

VERKEERSTOETS MARKTPLAN HAAKSBERGEN

NOTITIE

Documentnr.: NO01-D04-41021223-SWS2
Projectnummer: 41021223
Status: definitief/04
Datum: 22 mei 2023
Opdrachtgever: BJZ.nu

BIJLAGEN

- I. Resultaten toetsing parkeergarages
- II. Verkeersgeneratie Marktplan

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 een supermarkt en 67 appartementen. 39 appartementen worden gesitueerd boven de 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.



Figuur 1.1 planvoornemen Marktplan Haaksbergen

Concreet bevat het plan het volgende ruimtelijk programma:

- Supermarkt: 2.500 m² BVO (conform opgave bestemmingsplan)
- Appartementencomplex De Markt:
 - Complex A: 12 appartementen
 - Complex B: 15 appartementen
 - Complex C: 12 appartementen + 39 appartementen
- Appartementencomplex De Bron:
 - Complex D: 28 appartementen

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 supermarkt 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 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 bestemd voor bezoekers van de supermarkt en/of combinatiebezoek. 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, aanwezigheidspercentages vanuit het CROW en de beschikbare capaciteit de parkeerbalans voor De Markt, waarbij de bezetting van de 'gereserveerde' parkeerplaatsen op 100% is gezet. Omdat het uiteindelijke parkeerregime voor de parkeerplaatsen ten behoeve van de supermarkt nog niet is vastgesteld, is er vanuit worst-case benadering vanuit gegaan dat deze parkeerplaatsen op basis van aanwezigheidspercentages niet uitwisselbaar zijn (bezetting 100%).

Conclusie is dat de netto parkeerbehoefte tijdens het maatgevende moment (zaterdagavond) afgerond op 135 parkeerplaatsen uitkomt. Doordat De Markt een capaciteit heeft van 122 (gereserveerde) parkeerplaatsen (110 in parkeergarage en 12 op maaiveld), volgt maximaal een restvraag van 13 parkeerplaatsen die op zaterdagavond in de openbare ruimte opgevangen moet worden.

| Parkeerbalans De Markt | bruto parkeerbehoefte | Werkdagochtend | Werkdagmiddag | Werkdagavond | Werkdagnacht | Zaterdagmiddag | Zaterdagavond |
|----------------------------------|-----------------------|----------------|---------------|--------------|--------------|----------------|---------------|
| woningen bewoners (gereserveerd) | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |
| | 39,0 | 39,0 | 39,0 | 39,0 | 39,0 | 39,0 | 39,0 |
| woningen bewoners (openbaar) | 100% | 50% | 50% | 90% | 100% | 60% | 80% |
| | 1,8 | 0,9 | 0,9 | 1,6 | 1,8 | 1,1 | 1,4 |
| woningen bezoekers (openbaar) | 100% | 10% | 20% | 80% | 0% | 60% | 100% |
| | 11,7 | 1,2 | 2,3 | 9,4 | 0,0 | 7,0 | 11,7 |
| detailhandel (gereserveerd) | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |
| | 82,5 | 82,5 | 82,5 | 82,5 | 82,5 | 82,5 | 82,5 |
| netto parkeerbehoefte | 135,0 | 123,6 | 124,7 | 132,5 | 123,3 | 129,6 | 134,6 |
| beschikbare capaciteit | 122,0 | | | | | | |
| restvraag openbare ruimte | 13,0 | 1,6 | 2,7 | 10,5 | 1,3 | 7,6 | 12,6 |

Tabel 2.1 Parkeerbalans De Markt

Tabel 2.2 toont de parkeerbalans voor De Bron, waarbij de bezetting van de gereserveerde parkeerplaatsen voor de woningen 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 maximale restvraag van 10 parkeerplaatsen die op zaterdagavond moet worden opgevangen.

| Parkeerbalans De Bron | bruto parkeerbehoefte | Werkdagochtend | Werkdagmiddag | Werkdagavond | Werkdagnacht | Zaterdagmiddag | Zaterdagavond |
|----------------------------------|-----------------------|----------------|---------------|--------------|--------------|----------------|---------------|
| woningen bewoners (gereserveerd) | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |
| | 28,0 | 28,0 | 28,0 | 28,0 | 28,0 | 28,0 | 28,0 |
| woningen bewoners (openbaar) | 100% | 50% | 50% | 90% | 100% | 60% | 80% |
| | 7,2 | 3,6 | 3,6 | 6,5 | 7,2 | 4,3 | 5,8 |
| woningen bezoekers | 100% | 10% | 20% | 80% | 0% | 60% | 100% |
| | 8,4 | 0,8 | 1,7 | 6,7 | 0,0 | 5,0 | 8,4 |
| netto parkeerbehoefte | 43,6 | 32,4 | 33,3 | 41,2 | 35,2 | 37,4 | 42,2 |
| beschikbare capaciteit | 32,0 | | | | | | |
| restvraag openbare ruimte | 11,6 | 0,4 | 1,3 | 9,2 | 3,2 | 5,4 | 10,2 |

Tabel 2.2 Parkeerbalans De Bron

PARKEERADVIES DE MARKT & DE BRON

In voorgaande paragraaf is vastgesteld dat De Markt en De Bron samen maximaal een rest parkeervraag hebben van $13 + 10 = 23$ parkeerplaatsen (zaterdagavond). Deze parkeerplaatsen moeten opgevangen worden in de openbare ruimte in/om het plangebied.

Tijdens uitvoering van het parkeeronderzoek in juni 2022 was de nabijgelegen Basic-Fit nog niet geopend. Om de beschikbare restcapaciteit voor het Marktplan te bepalen moet de parkeerdruk van de Basic-Fit worden toegevoegd aan de gemeten parkeerdruk.

Op basis van het bruto vloeroppervlakte van 1.250 m² BVO en een parkeernorm van 1,4 pp/100 m² BVO⁽¹⁾ voor een sportschool, volgt voor de Basis-Fit een bruto parkeervraag van 18 parkeerplaatsen. Op basis van de aanwezigheidspercentages van het CROW voor 'sportfuncties binnen' volgt een netto parkeervraag van 9 parkeerplaatsen tijdens de werkdagochtend- en middag en 18 parkeerplaatsen tijdens de werkdagavond en zaterdagmiddag- en avond. Omdat de Basis-Fit 24/7 open is, is de aanname gedaan dat de parkeerbehoefte in de werkdagnacht op 4 parkeerplaatsen ligt. Met vier parkeerplaatsen op eigen terrein (conform de omgevingsvergunning), volgt voor de openbare ruimte een restvraag van 5 parkeerplaatsen tijdens de werkdagochtend- en middag en 14 parkeerplaatsen tijdens de werkdagavond, zaterdagmiddag- en avond.

¹ Bron: Omgevingsvergunning Hibbertsstraat 5 Haaksbergen, d.d. 22-09-2021, zaaknummer Z/21/020334

Tabel 2.3 toont de parkeerbalans voor de openbare ruimte rondom het planvoornemen, waarbij alleen de meest logische en praktische parkeerlocaties zijn meegenomen. In het gebied (zie figuur 2.1) zijn 143 openbare parkeerplaatsen aanwezig. Een deel van deze parkeerplaatsen is bestaand en een deel van deze parkeerplaatsen wordt nieuw gerealiseerd.



Figuur 2.1 gebied openbare parkeer capaciteit

De restcapaciteit in het gebied is bepaald met behulp van de resultaten van het parkeeronderzoek van juni 2022, waarbij het aantal beschikbare parkeerplaatsen is omgerekend naar een wenselijke bezettingsgraad van 85% ten behoeve van zoekverkeer.

| parkeerbalans openbare ruimte | bruto | Werkdagochtend | Werkdagmiddag | Werkdagavond | Werkdagnacht | Zaterdagmiddag | Zaterdagavond |
|--|-------------|----------------|---------------|--------------|--------------|----------------|---------------|
| restvraag Marktplan | 24,6 | 2,0 | 4,0 | 19,7 | 4,5 | 13,0 | 22,8 |
| restvraag Basic-Fit | 21,0 | 5,0 | 5,0 | 14,0 | 0,0 | 14,0 | 14,0 |
| restvraag totaal | | 7,0 | 9,0 | 33,7 | 4,5 | 27,0 | 36,8 |
| restcapaciteit openbare ruimte bij 85% bezettingsgraad | | 22,0 | 22,0 | 58,0 | 65,0 | 45,0 | 69,0 |
| parkeerbalans openbare ruimte | | 15,0 | 13,0 | 24,3 | 60,5 | 18,0 | 32,2 |

Tabel 2.3 Parkeerbalans openbare ruimte

Uit bovenstaande tabel 2.3 volgt dat er in alle perioden (ruim) voldoende restcapaciteit beschikbaar is om de restvraag van het initiatief (Marktplan) en de Basic-Fit in de nabijgelegen openbare ruimte te faciliteren. Hoewel er in het zuidelijk deel van de Hibbertsstraat ook parkeermogelijkheden beschikbaar zijn, is deze restcapaciteit vanuit draagvlak vanuit de omgeving in de berekening buiten beschouwing gelaten. Daarnaast zal in praktijk ook een deel van de parkeervraag worden opgevangen in de restcapaciteit aan de oostzijde van het plangebied (Molenstraat/Markt e.o.). Tevens wordt er in de omgevingsvergunning van de Basic-Fit ook verwezen naar de restcapaciteit op de parkeerterreinen in de nabijgelegen Kloksteeg.

Op centrumniveau is er naar verwachting sprake van een verschuiving van bezoekers en dus ook de parkeervraag (zie toelichting in paragraaf 2.3.2). Dit betekent dat er elders in het centrumgebied parkeercapaciteit vrij komt. Met de extra 83 parkeerplaatsen in parkeergarage De Markt is er op centrumniveau dan ook sprake van toevoeging van parkeercapaciteit.

Het planvoornemen en directe omgeving voorzien in voldoende parkeercapaciteit om de parkeervraag van het planvoornemen en de huidige situatie (inclusief Basic-Fit) 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 aanwezige rijbaanbreedte voldoet aan de een minimale parkeerwegbreedte van 5,33 m. Daar waar de parkeervakken 2,5 m zijn volstaat de aanwezige 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 in de toekomst mogelijk ongewenst (openbaar) gebruik van de garage te voorkomen is op maaiveldniveau ruimtereservering voor 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.

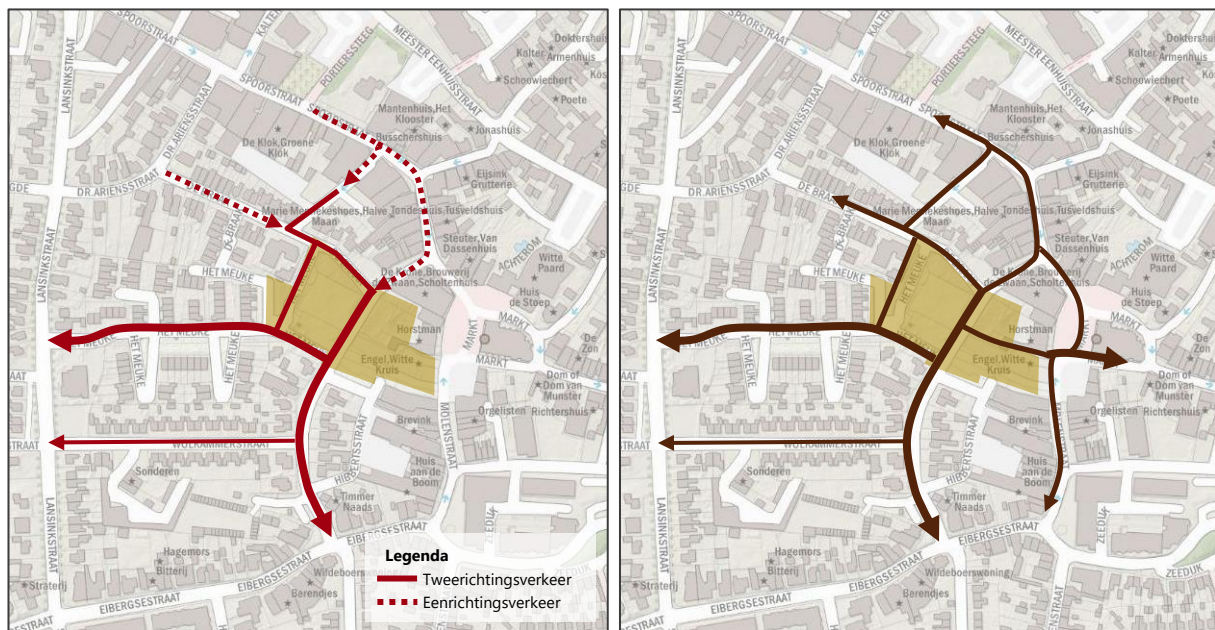
Op een aantal locaties zijn parkeervakken naast een wand geprojecteerd. De afstand van al deze parkeervakken voldoet aan de afstandsnorm van 0,15 m. De oversteek aan het einde van de parkeerweg heeft een lengte van >1,0 m en voldoet hiermee.

De hellingbaan kent een lengte van ruim 10,575 m, waarbij ook overgangshellingen zijn toegepast. De voetboog (2,77 m) en topboog (1,38 m) voldoen aan de minimale lengte. 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 2.2 toont de hoofdontsluitingsstructuur voor gemotoriseerd verkeer (links) en fietsers en voetgangers (rechts). De verkeersontsluiting voor het gemotoriseerd verkeer ligt primair aan de westzijde van het plangebied. Een marginaal deel van het verkeer zal in praktijk gebruik maken van de wegen aan de oostzijde (Molenstraat/Markt e.o.). Voor fietsers en voetgangers zijn er mogelijkheden aan de oost- en westzijde. Met de beschikbare ontsluitingsmogelijkheden kent het plangebied een geschikte verkeerskundige ontsluitingsstructuur voor alle modaliteiten.



Figuur 2.2 Hoofdontsluiting gemotoriseerd verkeer (links) en fietsers & voetgangers (rechts)

De hoofdontsluiting voor het plangebied loopt voor gemotoriseerd verkeer via Het Meuke in westelijke richting (figuur 2.3 links) en via de Hibbertsstraat (figuur 2.3 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 een trottoir aan beide zijden van de rijbaan.



Figuur 2.3 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 2.4 links) en De Braak (figuur 2.4 rechts). Verkeer vanuit het noorden kan gebruik maken van de Spoorstraat (figuur 2.5 links) of De Kloksteeg (figuur 2.5 rechts). Een beschrijving van de belangrijkste wegkenmerken is terug te vinden in tabel 2.4.



Figuur 2.4 Wolkammerstraat (links) en De Braak (rechts)



Figuur 2.5 Spoorstraat (links) en De Kloksteeg (rechts)

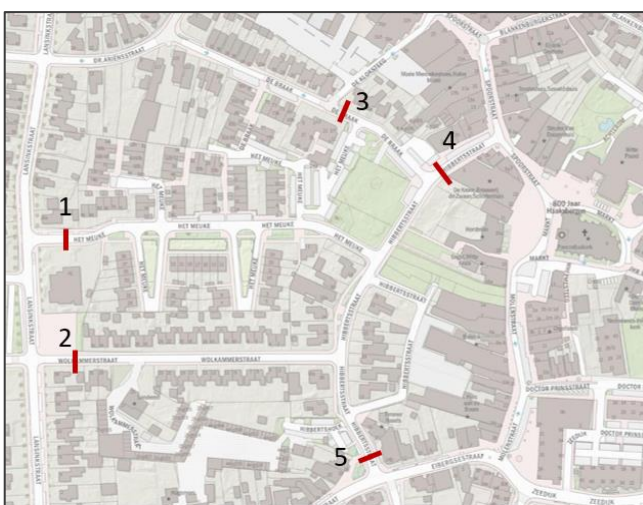
| | type | snelheid | rijrichting | Verharding | breedte | trottoir | parkeren |
|------------------------|-------------|-----------------|--------------------|-------------------|----------------|-----------------|-----------------|
| <i>Het Meuke</i> | ETW-B | 30 km/u | twee richtingen | Klinkers | 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 | één richting | Klinkers | 4,10 m | Beide zijden | Vak & straat |
| <i>Spoorstraat</i> | ETW-B | 30 km/u | één richting | Klinkers | 5,10 m | Beide zijden | Vak & straat |
| <i>De Kloksteeg</i> | ETW-B | 30 km/u | één richting | Klinkers | 3,80 m | Eén zijde | Vak |

Tabel 2.4 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 vijf locaties (zie ook figuur 2.6):

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

Figuur 2.6 Telpuntlocaties

De geregistreerde intensiteiten van het gemotoriseerde verkeer en het fietsverkeer zijn in tabel 2.5 en 2.6 weergegeven. In verband met wegwerkzaamheden waren de Pastoor Wienholtsstraat en het westelijk deel van De Werfheegde tijdens de tellingen afgesloten voor gemotoriseerd verkeer. Gezien de uitkomsten, afstand en de alternatieve wegenstructuur kan gesteld worden dat het effect op de telresultaten beperkt en niet kritiek is.

| | 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 2.5 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 2.6 Resultaten wegvaktellingen – (brom)fietsverkeer (maart/april 2022)

2.3.2 Verkeersgeneratie

Uit onderzoek van DTNP² volgt dat er per saldo een verschuiving van bezoekersbewegingen van supermarkten in het overige centrumgebied (Jonkheer von Heijdenstraat) naar het kernwinkelgebied wordt verwacht. De toekomstige Lidl bezoeken zijn daarmee geen 'extra' verkeersbewegingen. Alleen inwoners van Haaksbergen die in de huidige situatie specifiek een Lidl buiten de gemeente bezoeken kunnen als 'nieuwe verkeersstroom' naar het centrum worden gezien. Het totaal aantal supermarktbezoeken neemt naar verwachting echter af, waarmee het aannemelijk is dat de verkeersbewegingen naar het centrumgebied als geheel ongeveer gelijk zullen blijven.

Om basis van bovenstaande betekent dit voor het centrumgebied als geheel enkel een extra verkeersgeneratie van de woningen (bewoners/bezoekers) en werknemers/bevoorrading van de supermarkt. Om deze 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'. De verkeersgeneratie van bevoorrading en personeel is conform opgave van de Lidl.

Extra verkeersgeneratie Marktplan op centrumgebied

| | | |
|--|-------------------|---------------------------|
| • 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 |
| • supermarkt (bevoorrading) | * 6,0 mvt/etmaal | = 6,0 mvt/etmaal |
| • supermarkt (personeel per auto) | * 20,0 mvt/etmaal | = 20,0 mvt/etmaal + |
| Totale verkeersgeneratie initiatief | | = 388,3 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) 390 mvt/weekdagetmaal. Op basis van CROW omrekenfactoren voor weekday/werkdag voor de functies wonen (1,11) en supermarkt (1,2) komt dit neer op een verkeersgeneratie van (afgerond) circa 460 mvt/werkdag.

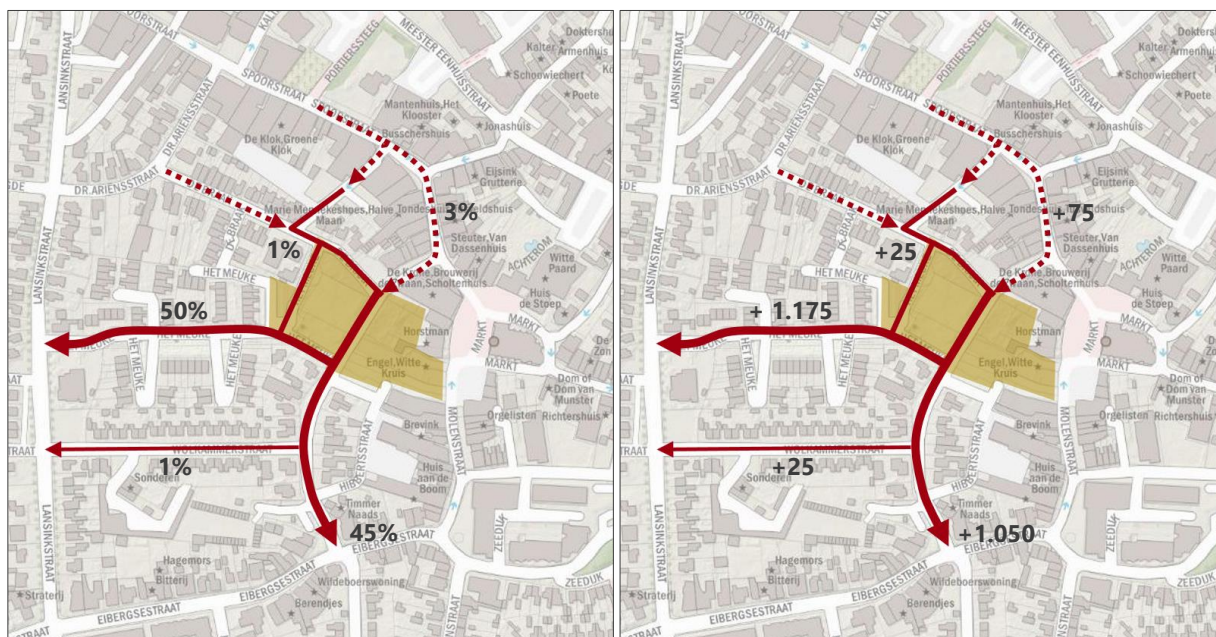
² Bron: notitie 'Effecten Lidl en trends op bezoekersstromen supermarkten Haaksbergen', DTNP, d.d. 23-05-2023, projectnummer 2382.1022

De verschuiving van bezoekersbewegingen in het centrumgebied heeft gevolgen voor de verkeersbelasting in de directe omgeving van het Marktplan. Daarom bevat bijlage II een uitwerking van de totale verkeersgeneratie, inclusief supermarktbezoekers. Deze verkeersgeneratie is (afgerond) circa 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 2.7 toont de toedeling relatief (in %) en absoluut (in #). Hierbij is uitgegaan van de totale verkeersgeneratie, inclusief supermarkt.

De toedeling van gemotoriseerd verkeer kan als worst-case worden beschouwd. Zoals al bij de uitwerking van het aspect 'parkeren' beschreven zal een (beperkt) deel van het verkeer van/naar het plangebied gebruik maken van de Molenstraat/Markt e.o. Daarnaast is de absolute toedeling gebaseerd op gemiddelde CROW-kencijfers. De verkeersgeneratie van de supermarkt volgens de CROW-kencijfers ligt op circa 1.620 mvt/weekdag. Wanneer het bezoekersaantal voor de Lidl per auto op jaarbasis² wordt omgerekend naar de verkeersgeneratie per werkdag en de verkeersgeneratie van personeel en bevoorrading worden toegevoegd, volgt een verkeersgeneratie van slechts circa 1.370 mvt/weekdag.



Figuur 2.7 Toedeling verkeersgeneratie ontsluitend wegennet relatief (links) en absoluut werkdag (rechts)

2.3.4 Verkeersbelasting plansituatie

Tabel 2.7 toont de verkeersbelasting 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 |

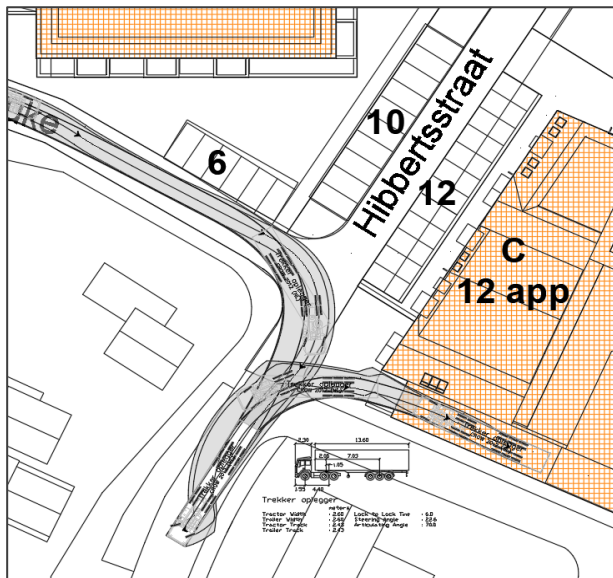
Tabel 2.7 Verkeersbelasting plansituatie (mvt/werkdag)

Zoals uit tabel 2.7 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 bij het Marktplan. De wenselijke capaciteitswaarde wordt op geen van de ontsluitingswegen overschreden. Ook op de Molenstraat/Markt zijn door de geringe aantallen geen capaciteitsproblemen te veronderstellen. Op basis van globale capaciteitsberekeningen geldt dit ook op de kruispunten.

De verkeersdruk op de omliggende wegen in de plansituatie kan daarmee als acceptabel worden beschouwd.

2.4 BEVOORRADING



Figuur 2.8 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 de drie bevoorradingsvoertuigen per reguliere dag te laten arriveren en vertrekken via Het Meuke.

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 (worst-case) is gehanteerd. Figuur 2.8 toont de rijcurvesimulatie, waarin te zien is dat de voertuigmanoeuvre zonder beperkingen kan worden uitgevoerd.

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. De weginrichting van het Meuke is geschikt om de (vracht)voertuigen te verwerken. Alleen in de 'knik' wordt de doorstroming in sommige gevallen beperkt door geparkeerde voertuigen, waardoor naderende voertuigen uit beide richtingen incidenteel op elkaar moeten wachten.

Om de berijdbaarheid van het kruispunt Lansinkstraat – Het Meuke te toetsen zijn ook voor deze locatie rijcurvesimulaties uitgevoerd voor alle rijrichtingen (zie figuur 2.9). Ook hier is een trekker oplegger met starre achteras (CROW, 2012) als maatgevend voertuig (worst-case) gehanteerd. Nabij het kruispunt geldt op de Lansinkstraat een parkeerverbod en/of zijn uitritten aanwezig, waardoor er normaliter geen voertuigen geparkeerd staan die de berijdbaarheid van het kruispunt beperken. Conclusie is dat het voertuig Het Meuke ongehinderd in- en uit kan rijden van/naar de Lansinkstraat.



Figuur 2.9 Rijcurven kruispunt Lansinkstraat – Het Meuke trekker met oplegger ingaand (links) en uitgaand (rechts)

Vanuit de 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 berijdbaarheid, de benodigde verkeersmanoeuvres en verkeersveiligheid geen haalbaar alternatief. Daarbij is ook de berijdbaarheid van het kruispunt Hibbertsstraat – Eibergsestraat niet optimaal voor vrachtverkeer met een starre achteras.

Met een bevoorradingsroute waarbij gearriveerd en vertrokken wordt via Het Meuke kan de te vestigen supermarkt 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 bevoorradersverkeer het plangebied voldoende veilig bereiken. Zoals in voorgaande paragraaf beschreven moet 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. Deze kruispuntmaatregel is echter niet noodzaak voor de uitvoerbaarheid van het plan.

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 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 op het overige verkeer is. 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 op wegvakniveau 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 supermarkt 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.

In de bredere omgeving van het Marktplan (indirect plangebied) vormt de aansluiting van Het Meuke op de Lansinkstraat een aandachtspunt voor de verkeersveiligheid. Het kruispunt (en naastgelegen 'knik') worden als onveilig ervaren, maar uit de geregistreerde ongevalsdata volgt dat er afgelopen vijf jaar (21 mei 2018 – 21 mei 2023) geen geregistreerd ongeval op deze locatie heeft plaats gevonden. In praktijk kan het echter zijn dat er ongevallen hebben plaatsgevonden die niet in het meldsysteem zijn opgenomen. In de plansituatie neemt de hoeveelheid verkeer op met name het Meuke toe, maar het planeffect op de (on)veiligheid op de locatie is marginaal. Mitigerende maatregelen vanuit de planontwikkeling zijn dan ook niet noodzakelijk.

Ook het kruispunt waar de Hibbertsstraat aansluit in de Eibergsestraat vormt een aandachtspunt. Op deze locatie is in de afgelopen 5 jaar (21 mei 2018 – 21 mei 2023) één ongeval geregistreerd, waarmee het ook hier vooral om het gevoel van onveiligheid gaat. In praktijk kunnen ook op deze locatie niet geregistreerde ongevallen hebben plaatsgevonden. Ook op dit kruispunt is het planeffect op de verkeersveiligheid marginaal, waarmee aanvullende maatregelen niet noodzakelijk zijn.

3. CONCLUSIE & AANBEVELINGEN

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

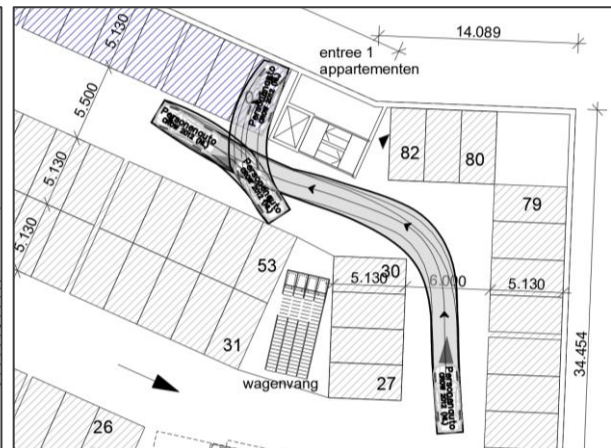
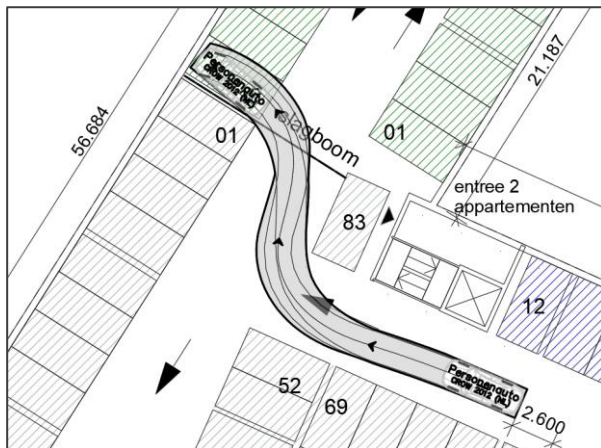
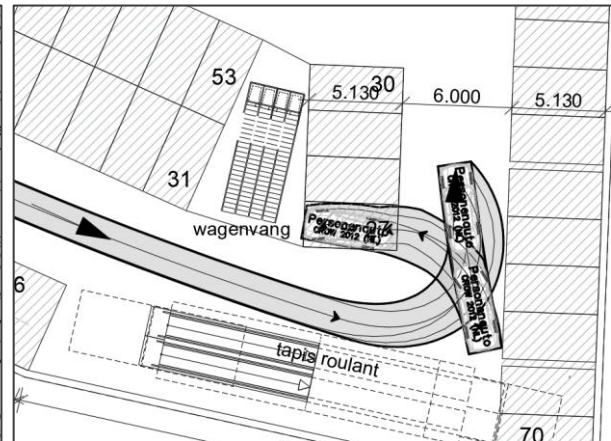
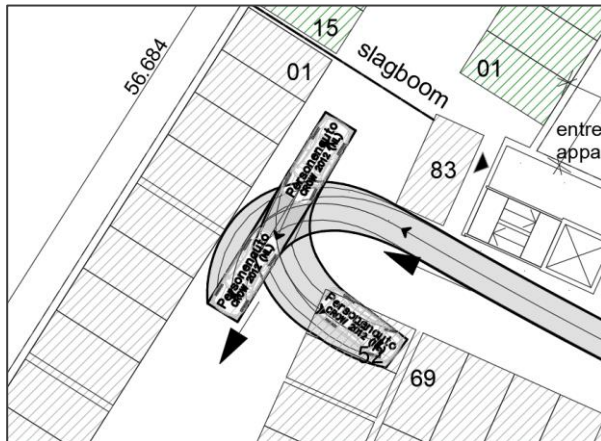
- Parkeren: Het initiatief kent een netto parkeerbehoefte van 135 (De Markt) en 42 (De Bron) parkeerplaatsen. Naast de parkeercapaciteit in de twee parkeergarages en gereserveerde plekken op maaiveldniveau, moeten maximaal 23 voertuigen in de openbare ruimte parkeren. In de directe omgeving is hiervoor voldoende restcapaciteit 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 voor het gehele centrumgebied een extra verkeersbelasting van circa 460 mvt/werkdag met zich mee. Door verschuivingen in verkeersstromen neemt de hoeveelheid verkeer in de directe omgeving van het Marktplan in de worst-case situatie 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 bevoorradingsroute, met arriveren/vertrekken via Het Meuke kan de te vestigen supermarkt 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).

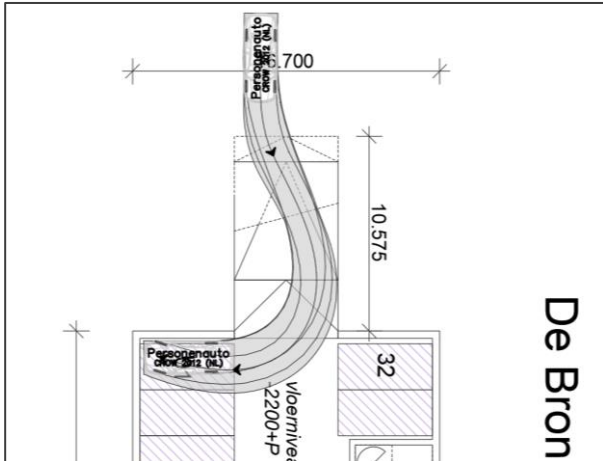
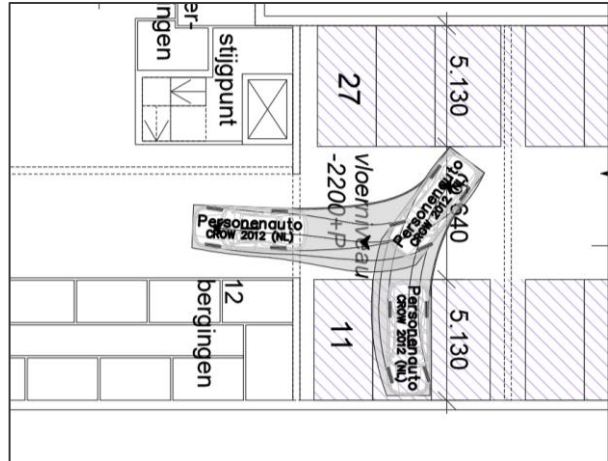
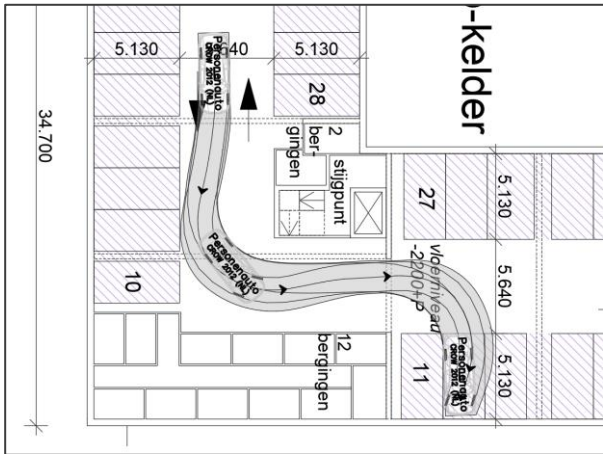
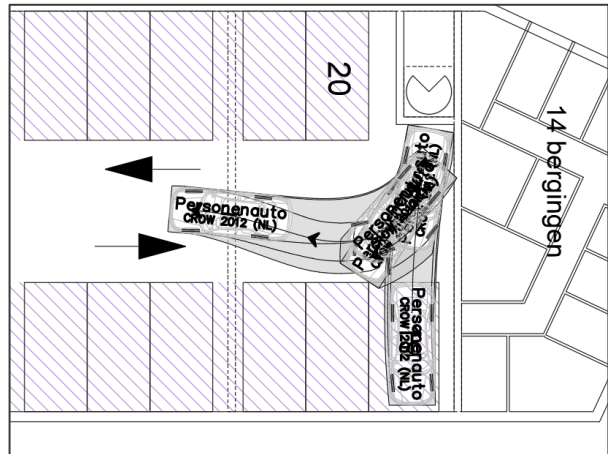
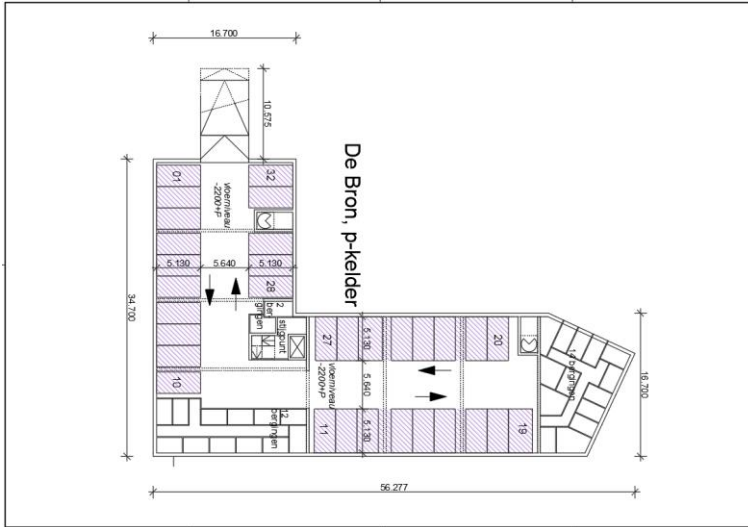
Aanbevolen wordt om bij de nadere uitwerking van het directe plangebied aandacht te geven aan de volgende aspecten:

- realisatie kruispuntplateau op kruispunt Hibbertsstraat – Het Meuke;
- inrichting en zicht bij ontsluiting beide parkeergarages;
- overzichtelijke en toegankelijke voetgangersverbindingen De Bron;
- locaties en capaciteit fietsenstallingen appartementen;
- locatie en aantallen doelgroep parkeren (mindervaliden, laadplaatsen e.d.);
- toegankelijkheidseisen mindervaliden;
- na realisatie: monitoring parkeerregulatie parkeergarage en direct omliggende openbare ruimte.

Voor het indirecte plangebied volgt de aanbeveling om nader onderzoek te doen naar de vormgeving van het kruispunt Lansinkstraat – Het Meuke (inclusief 'knik'). In het kader van de planontwikkeling is dit voor de aanvaardbaarheid echter niet noodzakelijk.

I. RESULTATEN TOETSING PARKEERGARAGES





II. VERKEERSGENERATIE MARKTPLAN

Om de verkeersgeneratie van het complete Marktplan 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.