

MEMO

Aan: BRO t.a.v. Bas Zonnenberg
Kopie:
Project: Verkeersgeneratie en parkeren Spoorsingel Heerlen
Datum: 5 juli 2019
Ons kenmerk: 19-0501-01_v2
Onderwerp: Verkeersgeneratie verwerking Spoorsingel Heerlen
Contactpersoon: ing. Nordine Bouchiba | 06-18565707 | nordine@gp12.nl
Bijlagen:

Correspondentieadres:
Postbus 1842
6201 BV Maastricht

Bezoekadres:
Jonkheer Ruysstraat 95
6221 VS Maastricht

www.grenspaal12.eu

Inleiding

Het voornemen bestaat om aan de Spoorsingel 42-46C woningbouw in de vorm van maximaal 20 appartementen in de sociale huursector te realiseren. In deze notitie zijn de verkeerskundige effecten van deze ontwikkeling nader in kaart gebracht.

Conform het huidige parkeerbeleid van de gemeente Heerlen, bevat in de 'Parkeernota Heerlen 2010', dient parkeren in eerste instantie altijd te worden voorzien op eigen terrein. In het programma van eisen, opgesteld¹ door de gemeente Heerlen en conform de parkeernorm is bepaald dat er op deze locatie 30 parkeerplaatsen dienen te worden gerealiseerd. Ervan uitgaande dat dit daadwerkelijk gebeurt, kan op basis hiervan de verkeersgeneratie worden bepaald. Deze verkeersgeneratie kan vervolgens gebruikt worden om te bepalen welk extra verkeer gebruik zal moeten maken van de Spoorsingel.

Op de geplande locatie ligt momenteel een openbare parkeerplaats met 13 (betaald) parkeerplaatsen / max 120 min.) en een voormalig hotel dat momenteel (gedeeltelijk) dienstdoet als opslag en clubhuis van een stichting die oude gereedschappen inzamelt, opknaapt en doorstuurt naar derdewereldlanden. Aangezien de huidige verkeersgeneratie zich hierdoor lastig laat inschatten, en vermoedelijk relatief laag is, wordt deze op basis van de bestaande gegevens geschat.

Parkeren

Vanuit het gemeentelijk Plan van Eisen is reeds een parkeerberekening opgenomen. Deze stelt dat er 30 parkeerplaatsen dienen te worden aangelegd voor dit plangebied. Dit klopt tevens met de in het plan van eisen staande eis van 30 parkeerplaatsen welke precies uitkomt op de parkeernorm van 1,5 die de parkeernota voorstaat in het centrum. In de parkeernota wordt uitgebreid omschreven dat de gemeente Heerlen voor haar parkeernorm alleen kijkt naar de ligging van de woning. Dit omdat ze steeds minder verschil ziet in de verhouding inkomen (woninggrootte) en het autobezit. Wel ziet ze verschil in autobezit afhankelijk van de ligging ten opzichte van de centrumvergunning en hoogwaardig openbaar vervoer. De nota parkeernormen schrijft voor dat de parkeernorm in het centrumgebied waartoe de Spoorsingel behoort 1,5 parkeerplaatsen per woning gerealiseerd dienen te worden. De 30 gestelde parkeerplaatsen op eigen terrein zijn dus conform de parkeernorm.

¹ Programma van eisen : Spoorsingel 42-46c, versie 1.04, 28-mei-2019, gemeente Heerlen

Verkeersgeneratie

Afhankelijk van de typering van het soort woningen komt een verkeersgeneratie van tussen de 45mvt/etmaal (woningtype etage, goedkoop/middel) en de 68 mvt/etmaal (huurhuis, sociale huur) van de geplande ontwikkeling af. Hierbij wordt de verkeersgeneratie berekend met als uitgangspunt dat de ontwikkeling in het centrum van Heerlen ligt. Dit is analoog aan de in de 'Parkeernota Heerlen 2010' opgestelde begrenzing van het centrumgebied. Dit klopt tevens met de in het plan van eisen staande eis van 30 parkeerplaatsen welke precies uitkomt op de parkeernorm van 1,5 die de parkeernota voorstaat in het centrum.

Van deze maximaal 68 mvt/ etmaal dient de huidige verkeersgeneratie strikt genomen nog af te worden getrokken om het verschil tussen toekomstige en huidige situatie te kunnen bepalen. De huidige verkeersgeneratie is vrijwel alleen te schatten, aangezien het huidige gebruik van de bestaande panden gedeeltelijk onbekend is. Daarnaast ligt een (gedeeltelijk) openbare, betaalde, parkeerplaats met 13 parkeerplaatsen waarvan er 3 zijn voorzien van een parkeerbeugel. Bij een conservatieve schatting dat elke parkeerplek 2 maal per dag wordt gebruikt levert dit 26 geparkeerde auto's per 24 uur, en dit leidt tot een verkeersgeneratie van 52 mvt./etmaal. Om een preciezere schatting te maken zijn gegevens van de parkeeropbrengst, c.q. betaalde parkeerduur van de nabij liggende parkeerautomaat nodig. Vanwege de ligging nabij het (bus)station is het echter ook mogelijk dat hier voertuigen stilstaan om personen af te zetten of op te halen. Deze verkeersbewegingen zijn niet uit de parkeerautomaat te halen daar deze vaak geen parkeerticket kopen.

Daarnaast zit in het pand van het voormalige sporthotel een stichting met opslag en werkplaats voor afgedankte gereedschappen. Het ruimtegebruik van deze stichting is onbekend. Omdat ze echter volgens een nieuwsbericht² ongeveer 400m² nodig hebben voor een nieuwe locatie is op basis hiervan globaal een verkeersgeneratie te bepalen. Hiervoor wordt gerekend met de functie bedrijf arbeid- en bezoekersextensief (loods, opslag e.d.) aangezien dit het dichtst bij de taken van de stichting ligt. Hier komt een verkeersgeneratie van nog eens +/- 17 mvt/etmaal uit. In totaal is dus in de huidige situatie een geschatte verkeersgeneratie van $52 + 17 = 69$ mvt/etmaal realistisch. Gezien de berekende verkeersgeneratie van de toekomstige woningen van maximaal 68 mvt/etmaal blijft de verkeersgeneratie theoretisch dus ongeveer gelijk.

Gezien de geringe veranderingen ten opzichte van de huidige (zeer conservatief ingeschatte verkeersgeneratie) is een vergelijking met de huidige intensiteiten op de omliggende wegen niet noodzakelijk. Ervan uitgaande dat de huidige situatie berekend is op een adequate afwikkeling van het huidige verkeer, zal de toekomstige invulling van de locatie met 20 woningen hier niets aan veranderen.

Uitrit

Vanwege de status van de Spoorsingel als gebiedsontsluitingsweg heeft de gemeente Heerlen in haar eerdergenoemde programma van eisen opgenomen dat uitritten hier in principe niet wenselijk zijn. Praktisch gezien wordt dit vertaald naar maximaal 1 uitrit voor de gehele ontwikkeling, mits deze aansluit op de Spoorsingel. In de huidige situatie ligt er een uitrit ter hoogte van Spoorsingel 42, deze zal verdwijnen. De uitrit van het parkeerterrein wordt momenteel mede-gebruikt door de panden Spoorsingel 10 t/m 34. Het aantal uitritten op de Spoorsingel zal daarmee gelijk blijven. In de schetsverkaveling is deze gesitueerd aan de westzijde, zoveel mogelijk in de richting van de Kempkensweg. De uitrit ligt hierdoor naast de al bestaande uitrit van het pand op Spoorsingel 48.

² https://www.limburger.nl/cnt/dmf20190516_00105837/gered-gereedschap-in-heerlen-staat-op-straat (DDL, 17-05-2019).

Deze situering betekent dat de uitrit uitkomt op een gedeelte van de Spoorsingel met een verhoogde middenberm, waardoor vertrekkend verkeer fysiek verplicht wordt om rechtsaf te slaan en richting de nabijgelegen rotonde bij de Kempkensweg te rijden. Wegrijdend verkeer richting het zuiden en oosten kan vervolgens eenvoudig haar weg vervolgen door bij deze rotonde te draaien en de Spoorsingel terug te nemen. Verkeerskundig gezien is dit is de meest wenselijke situering, aangezien daarmee voorkomen wordt dat vertrekkend verkeer zowel rechts- als linksaf zou kunnen afslaan, hetgeen in relatie tot de tegenovergelegen uitrit van de busterminal tot onoverzichtelijke en daarmee verkeersonveilige situaties zou kunnen leiden.

Deze situering heeft ook tot gevolg dat aankomend verkeer alleen vanuit de richting Willemstraat de uitrit in kan rijden. Verkeer dat vanuit de richting Kloosterweg/ Looierstraat de uitrit in wil rijden zal dan het laatste deel van de route moeten verleggen via de rotonde Groene Boord. Indien dit verkeer haar route niet wijzigt en toch via de rotonde bij de Kempkensweg komt aanrijden, zal dit ofwel moeten keren t.h.v. het busstation, ofwel door de woonstraten Mangostraat, Oude Kerkstraat en Gringelstraat moeten rijden. Een derde optie voor dit verkeer is het doorrijden tot de rotonde met de Groene Boord en daar keren.

De drie opties zijn opgenomen in onderstaande kaart. Hierbij is in rood de optie keren bij het busstation, in blauw de optie omrijden door de woonwijk en in groen de optie keren op de rotonde Groene Boord/ Schandelerboord aangegeven.



Het verkeer dat daadwerkelijk zal keren of via de woonstraten zal rijden, zal in praktijk beperkt zijn aangezien er vanuit de meeste richtingen prima routes beschikbaar zijn die via de rotonde Groene Boord/Schandelerboord lopen. Alleen verkeer komend vanuit Hoensbroek en de A76 vanuit noordelijke richting zal hier in praktijk vaker mee te maken krijgen aangezien deze aanrijdroutes veelal via de Looierstraat en de Kloosterweg lopen.

Conclusie

De geplande ontwikkeling van maximaal 20 woningen op deze locatie, voldoet met de geplande 30 parkeerplaatsen aan de door de gemeente Heerlen gestelde parkeernorm. Vervolgens is naar de verkeersgeneratie gekeken. Hierbij is de toekomstige verkeersgeneratie berekend, en vergeleken met een conservatieve schatting op basis van het huidige gebruik van de kavel (stichting en openbaar parkeerterrein). Hieruit is gebleken dat de toekomstige verkeersgeneratie nagenoeg gelijk blijft aan de schatting van de huidige verkeersgeneratie. Om dat het gebruik van de parkeerplaatsen niet bekend is, kan de verkeersgeneratie in de huidige situatie hoger zijn dan in de toekomst, daar de openbare

parkeerplekken verdwijnen. Per saldo kan daarmee in de toekomst dus een lagere verkeersbelasting ontstaan.

De geplande ligging van de uitrit ter hoogte van een verhoogde middenberm zorgt ervoor dat er alleen vanuit de richting Gringelstraat kan worden ingereden, en dat altijd via de rotonde met de Kempkensweg wordt vertrokken. Dit leidt ertoe dat een gedeelte van het aankomend verkeer een omweg moet rijden door de woonwijk of door te keren op de rotonde met de Groene Boord, of te keren ter hoogte van de uitrit van het busstation. Aangezien de verkeersstructuur van de Parkstadregio dusdanig is ingericht dat er vrijwel altijd en snelle route via de rotonde Groene Boord mogelijk is, zal het aantal omrijders laag zijn.

De algehele conclusie is dat de beoogde ontwikkeling (met inbegrip van de situering van de inrit aan de westzijde van de Spoorsingel) vanuit verkeerskundig oogpunt inpasbaar wordt geacht en naar verwachting niet zal leiden tot verkeersafwikkelings- of verkeersveiligheidsproblemen.