

GEMEENTE LEUDAL

Verkeerstoets ontwikkeling Aldi Neer

Consequenties voor de Leudalweg

GEMEENTE LEUDAL

Verkeerstoets ontwikkeling Aldi Neer

Consequenties voor de Leudalweg

Bestand : P:\prj100\LEU\075\rapp\Rapportage verkeerstoets Aldi Neer.wpd

Project : LEU075

Gecontroleerd door :

februari 2012

Inhoudsopgave

1	Inleiding	1
1.1	Context	1
1.2	Onderzoeksvragen	1
2	Situatieschets	2
2.1.1	Verkeerstellingen	2
3	Rekenen aan de toekomstige situatie	5
3.1	Verkeersbewegingen	5
3.1.1	Aldi	5
3.1.2	't Lichthuis	6
3.1.3	Toedeling van de verkeersbewegingen	7
3.2	Parkeerbalans	7
3.2.1	Parkeervraag Aldi	7
3.2.2	Parkeervraag 't Lichthuis	7
3.2.3	Parkeeraanbod	8
4	Afwikkeling extra verkeer op beschikbare infrastructuur	9
4.1	Aansluiting P-terrein op Leudalweg	10
4.2	Kruispunt Napoleonsweg - Leudalweg	12
4.3	Parkeren Jong Nederland	14
4.4	Bereikbaarheid vrachtverkeer	15
5	Conclusies	16
	Geraadpleegde bronnen	17

Bijlagen

Tabellenlijst

Tabel 1: Telresultaten Leudalweg A	3
Tabel 2: Telresultaten Leudalweg B	3
Tabel 3: Telresultaten Leudalweg C	4

Afbeeldingenlijst

Afbeelding 1: Huidige situatie	2
Afbeelding 2: Locaties verkeerstellingen	3
Afbeelding 5: Intensiteiten drukste uur aansluiting P-terrein op Leudalweg	10
Afbeelding 6: Resultaten verkeersafwikkeling aansluiting parkeerterrein op Leudalweg	11
Afbeelding 7: Intensiteiten drukste uur kruispunt Leudalweg - Napoleonsweg	12
Afbeelding 8: Resultaten verkeersafwikkeling kruispunt Leudalweg - Napoleonsweg	13
Afbeelding 9: Rijcurve vrachtauto met oplegger	15

1 Inleiding

1.1 Context

Aldi Vastgoed bv is voornemens een nieuwe supermarkt te realiseren aan de Leudalweg 116 aan de rand van de kern Neer. Deze supermarkt ligt in de directe nabijheid van 't Lichthuis. Beide detailhandelsvestigingen gaan gebruik maken van dezelfde parkeergelegenheid en ontsluitingsweg die aansluit op de Leudalweg.

Om de realisatie van de supermarkt juridisch-planologisch mogelijk te maken is een wijziging van het bestemmingsplan noodzakelijk. Onderdeel van deze bestemmingsplanwijziging is de verkeerskundige onderbouwing van de voorgenomen activiteiten. Concreet dient het aantal benodigde parkeerplaatsen te worden berekend en dient inzichtelijk te worden gemaakt hoeveel verkeersbewegingen deze ontwikkeling gaat genereren. Aan de hand van deze resultaten dienen uiteindelijk uitspraken gedaan te worden in hoeverre extra parkeerplaatsen gerealiseerd dienen te worden ten opzichte van de huidige situatie en of aanpassingen aan wegvakken en kruispunten noodzakelijk zijn om het bestaande verkeer + het extra verkeer vlot en veilig te kunnen verwerken.

M&A Milieuadviesbureau BV heeft reeds een dergelijke verkeerstoets uitgevoerd. De gemeente Leudal wil echter een tweede onderzoek om er zeker van te zijn dat de verkeerskundige consequenties van de vestiging van de Aldi voldoende in kaart zijn gebracht en geborgd zijn.

Ten slotte speelt in de directe omgeving ook het knelpunt van geparkeerde voertuigen in de berm van de Leudalweg. Dit zijn veelal auto's die een relatie hebben met activiteiten op het nabijgelegen terrein van Jong Nederland. Uitgangspunt is dat de komst van een supermarkt de parkeerproblematiek niet verergert. In dit rapport zal tevens een aanzet worden gegeven over hoe hier mee om te gaan.

1.2 Onderzoeksvragen

Onderstaande onderzoeksvragen worden in dit document beantwoord:

- hoeveel parkeerplaatsen zijn benodigd voor de realisatie van de Aldi samen met het reeds bestaande Lichthuis?
- hoeveel verkeersbewegingen worden door de Aldi en 't Lichthuis samen gegenereerd?
- leidt deze toename aan verkeersbewegingen tot knelpunten op het gebied van verkeersafwikkeling op de aansluiting met de Leudalweg en op het kruispunt Leudalweg - Napoleonsweg? In dit kader zal ook de problematiek rondom Jong Nederland worden meegenomen.
- welke maatregelen zijn noodzakelijk om eventuele knelpunten adequaat op te kunnen lossen?

Om objectieve uitspraken te kunnen doen over de verkeerskundige consequenties zal zoveel worden uitgegaan van een worst-case scenario.

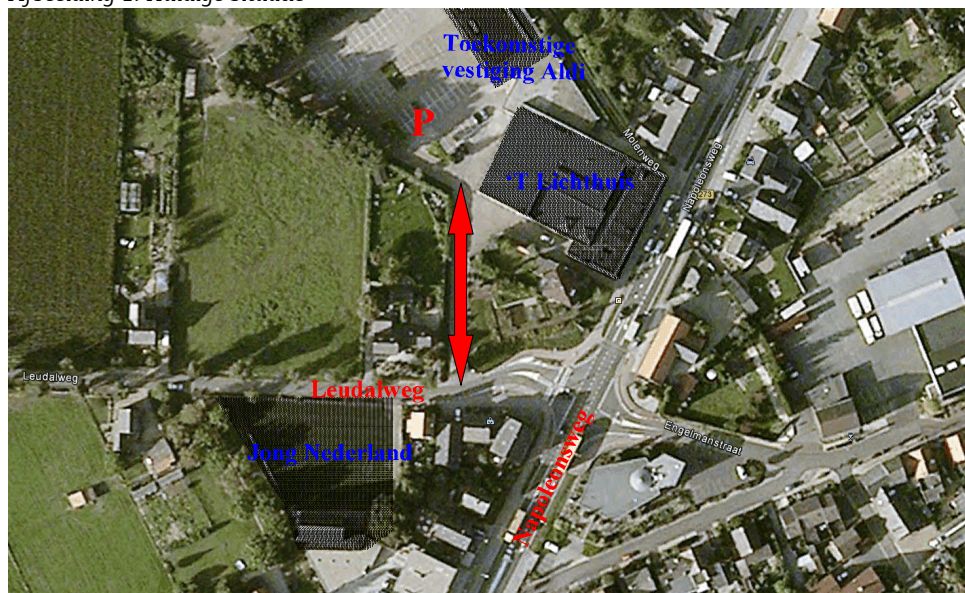
2 Situatieschets

In de huidige situatie is het pand waarin 't Lichthuis en het bedrijf Colors@home (hierna te noemen: 't Lichthuis) gevestigd is gesitueerd in de noordwesthoek van de Napoleonsweg (N273) en de Leudalweg. Parkeren vindt plaats aan de achterzijde van 't Lichthuis, bereikbaar via de Leudalweg. Direct links en rechts van deze ontsluiting liggen enkele woningen. Aan de zuidzijde van de Leudalweg is voorts het clubgebouw en buitenterrein van Jong Nederland gevestigd.

Aan de achterzijde van 't Lichthuis wordt de nieuwe vestiging van de Aldi gerealiseerd. Verkeer van en naar de Aldi dient van hetzelfde parkeerterrein en dezelfde ontsluitingsweg als die van en naar 't Lichthuis gebruik te maken.

Onderstaande afbeelding visualiseert de huidige situatie.

Afbeelding 1: Huidige situatie



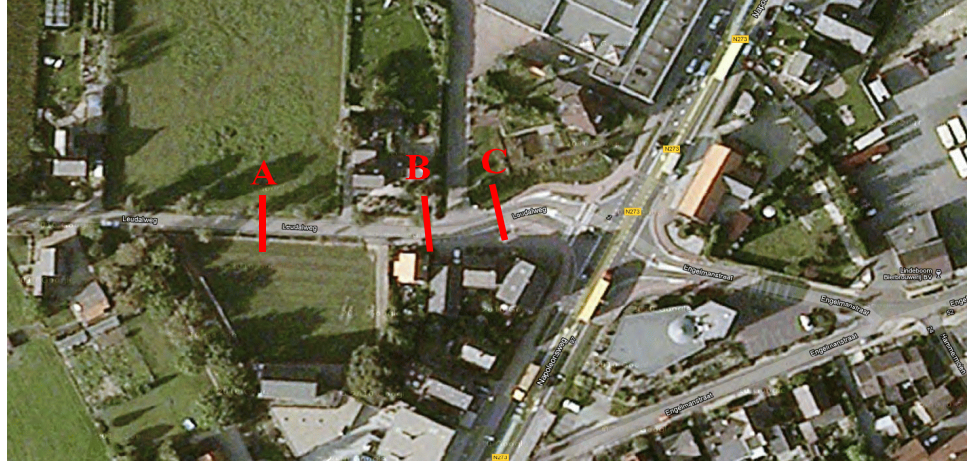
Omwonenden hebben aangegeven overlast te vrezen van extra verkeer na vestiging van de Aldi op deze locatie. Het zou nu al regelmatig tot onveilige situaties leiden op de Leudalweg, omdat auto's met bestemming Jong Nederland hier regelmatig in de berm parkeren.

2.1.1 Verkeerstellingen

Om beter inzicht te krijgen in de hoeveelheden verkeer in de huidige situatie en om uitspraken te kunnen doen over de consequenties van extra verkeer in de toekomstige situatie heeft de gemeente Leudal een aantal mechanische verkeerstellingen uitgevoerd op drie locaties van de Leudalweg. Onderstaand worden hiervan de resultaten weergegeven.

Op de volgende locaties hebben de verkeerstellingen plaatsgevonden:

Afbeelding 2: Locaties verkeerstellingen



Tabel 1: Telresultaten Leudalweg A

Thv terrein Jong Nederland

12-11-2007	ma	1473	16-01-2012	ma	1513
13-11-2007	di	1388	10-01-2012	di	1476
14-11-2007	woe	1454	11-01-2012	woe	1626
15-11-2007	do	1372	12-01-2012	do	1562
16-11-2007	vr	990	13-01-2012	vr	1690
17-11-2007	za	1317	14-01-2012	za	1402
18-11-2007	zo	1486	15-01-2012	zo	1059

Tabel 2: Telresultaten Leudalweg B

Thv inrit Lichthuis

13-12-2011	ma	1585
14-12-2011	di	1684
15-12-2011	woe	1590
16-12-2011	do	1679
17-12-2011	vr	1318
18-12-2011	za	791
19-12-2011	zo	1338

Tabel 3: Telresultaten Leudalweg C

Thv aansluiting Napoleonsweg

13-12-2011	ma	1405
14-12-2011	di	1406
15-12-2011	woe	1228
16-12-2011	do	1081
17-12-2011	vr	760
18-12-2011	za	502
19-12-2011	zo	719

Opgemerkt wordt dat op locatie C meerdere malen de telling omwille van een technische redenen niet goed is verlopen. De telgegevens zoals weergegeven in tabel 3 zijn dan ook niet gebruikt voor de verdere berekeningen. Voor de Leudalweg zijn de intensiteiten van tellocatie B aangehouden, opgehoogd met de berekende aantallen verkeer van en naar de Aldi en 't Lichthuis.

Conclusie: de etmaalintensiteiten variëren globaal tussen de 800 en 1700 motorvoertuigen. Gedurende de jaren is niet echt sprake geweest van een groei van de intensiteiten. Deze aantallen passen bij de functie van erftoegangsweg, ook al vervult de Leudalweg een beperkte verkeersfunctie als verbindingsweg tussen Neer en Roggel.

3 Rekenen aan de toekomstige situatie

3.1 Verkeersbewegingen

3.1.1 Aldi

Aldi geeft aan dat gemiddeld 4500 bezoekers per week de supermarkt bezoeken. Uitgaande van 6 openingsdagen (maandag t/m zaterdag) betekent dit 750 bezoekers per dag. Aldi geeft zelf aan dat de piek in het aantal bezoekers ligt tussen 10.00u en 11.00u en tussen 15.00u en 16.00u. In beide uren zou steeds circa 10% van het aantal bezoekers aanwezig zijn. Tussen 10.00u en 11.00u en tussen 15.00u en 16.00u bezoeken dus 75 mensen de supermarkt. Dit betekent 75 verkeersbewegingen heen en 75 verkeersbewegingen terug. In totaal dus 150 verkeersbewegingen in het drukste uur.

Het aantal verkeersbewegingen is ter controle aanvullend doorgerekend met behulp van de online-rekenmodule van het CROW. Hierbij wordt het aantal te verwachten verkeersbewegingen gerelateerd aan het bruto-vloeroppervlak (bvo) van de voorziening. Het totaal aantal m² bvo van de Aldi bedraagt 1.179 m², inclusief kantoor, dagmagazijn en aanlevermagazijn. Daarnaast¹ zijn de volgende aannames gedaan:

- 95% van de bezoekers komt met de auto
- 1,2 personen per auto (bezoekers)
- 75% van het personeel komt met de auto
- 1 persoon per auto (personeel)

Voorziening- en locatieprofiel

Hoofdgroep	winkelen en boodschappen
Type voorziening	discountsupermarkten (Aldi)
Eenheid van grootte	m ² bvo
Grootte (in eenheden)	1.179,00
Ligging in stedelijk gebied	rest bebouwde kom

Onderstaand wordt het resultaat van de berekening weergegeven.

Gegevens bezoekers- en mobiliteitsprofiel

Autogebruik klanten/bezoekers	95,00	%
Autobezetting klanten/bezoekers	1,20	pers.
Autogebruik werknemers	75,00	%
Autobezetting werknemers	1,00	pers.

[Reset defaultwaarden](#)

Uitkomsten berekeningen (I) [?](#)

mvt/etmaal (gemiddelde weekdag)	2.072
mvt/etmaal (gemiddelde werkdag)	2.291

Dag- en/of seizoenseffecten [?](#)

Dag	gemiddelde weekdag
Maand	gemiddelde maand

Uitkomsten berekeningen (II)

mvt/etmaal	2.072
(gevraagde combinatie dag/maand)	

¹ Conform opgave van Aldi

Uit deze berekening blijkt voor een gemiddelde weekdag dat de Aldi 2.072 motorvoertuigen per etmaal genereert (1.036 heen en 1.036 terug). Uitgaande van 12 openingsuren per dag betekent dit 172 motorvoertuigen per uur (86 heen en 86 terug). Dit is dus iets hoger dan de cijfers die Aldi zelf opgeeft, echter de verschillen zijn marginaal te noemen.

3.1.2 't Lichthuis

Voor de berekening van de verkeersbewegingen van 't Lichthuis is de volgende berekening uitgevoerd, met als uitgangspunt 2341 m2 bvo en de categorie 'bouwmarkt'. Ook hier is uitgegaan van:

- 95% van de bezoekers komt met de auto
- 1,5 personen per auto (bezoekers)
- 75% van het personeel komt met de auto
- 1 persoon per auto (personeel)

Voorziening- en locatieprofiel

Hoofdgroep winkelen en boodschappen
 Type voorziening bouwmarkten
 Eenheid van grootte m2 bvo
 Grootte (in eenheden) 2.341,00
 Ligging in stedelijk gebied rest bebouwde kom

Gegevens bezoekers- en mobiliteitsprofiel

Autogebruik klanten/bezoekers 95,00 %
 Autobezetting klanten/bezoekers 1,5 pers.
 Autogebruik werknemers 75,00 %
 Autobezetting werknemers 1,0 pers.

Reset defaultwaarden

Uitkomsten berekeningen (I)

mvt/etmaal (gemiddelde weekdag) 656
 mvt/etmaal (gemiddelde werkdag) 693

Dag- en/of seizoenseffecten

Dag gemiddelde weekdag
 Maand gemiddelde maand

Uitkomsten berekeningen (II)

mvt/etmaal 656
 (gevraagde combinatie dag/maand)

Uit deze berekening blijkt dat 't Lichthuis op een gemiddelde weekdag 656 verkeersbewegingen genereert (328 heen en 328 terug). Uitgaande van 10 openingsuren op een dag zijn dit gemiddeld per uur 66 verkeersbewegingen (33 verkeersbewegingen heen en 33 verkeersbewegingen terug).

Totaal genereren de Aldi en 't Lichthuis samen dus $172 + 66 = 238$ verkeersbewegingen per uur (119 heen en 119 terug). Wel wordt opgemerkt dat verkeer van en naar 't Lichthuis nu ook al gebruik maakt van de Leudalweg en dus al in de etmaalintensiteiten zoals geteld is meegenomen. Deze aantallen zullen in de berekening naar de verkeersafwikkeling (zie het volgende hoofdstuk) worden toegedeeld aan de inrit naar het parkeerterrein.

3.1.3 Toedeling van de verkeersbewegingen

Als uitgangspunt is gehanteerd dat 10% van het verkeer van en naar de Aldi en 't Lichthuis herkomst en bestemming heeft in de richting Roggel (west) en 90% herkomst en bestemming heeft in de richting van de Napoleonsweg (oost). Hiermee wordt aangesloten op de aanname van M&A Milieuadviesbureau BV.

3.2 Parkeerbalans

Vervolgens is gerekend aan de parkeervraag van de nieuwe Aldi en 't Lichthuis. Hiervoor is gebruik gemaakt van CROW-publicatie 182, 'Parkeerkencijfers - basis voor parkeernormering'.

3.2.1 Parkeervraag Aldi

De parkeernorm voor een supermarkt in een niet stedelijk gebied gelegen aan de rand van de bebouwde kom bedraagt minimaal 3 en maximaal 4,5 parkeerplaats per 100m² bvo. Uitgaande van 1.179 m² bvo betekent dit dat ten behoeve van de Aldi minimaal 36 maximaal 54 parkeerplaatsen nodig zijn. Veiligheidshalve wordt het maximaal aantal benodigde parkeerplaatsen als maatgevend beschouwd en zijn dus 54 parkeerplaatsen noodzakelijk.

3.2.2 Parkeervraag 't Lichthuis

De parkeernorm voor een verlichtingszaak als 't Lichthuis staat niet specifiek genoemd in voornoemde publicatie, maar de norm is afgeleid van de categorie 'showroom' vergelijkbaar met bijvoorbeeld een keukenzaak. Deze parkeernorm bedraagt voor een niet stedelijk gebied gelegen aan de rand van de bebouwde kom minimaal 1,6 en maximaal 1,8 parkeerplaats per 100m² bvo. Uitgaande van 2.341 m² bvo betekent dit dat ten behoeve van 't Lichthuis minimaal 38 en maximaal 43 parkeerplaatsen nodig zijn. Veiligheidshalve wordt het maximaal aantal benodigde parkeerplaatsen als maatgevend beschouwd en zijn dus 43 parkeerplaatsen noodzakelijk.

In totaal zijn dus $54 + 43 = 97$ parkeerplaatsen noodzakelijk.

3.2.3 *Parkeeraanbod*

In het laatste ontwerp van de buitenruimte worden conform de ruimtelijke onderbouwing in totaal 123 parkeerplaatsen gerealiseerd. Hiermee wordt dus ruimschoots voldaan aan de parkeervraag zoals berekend in de vorige paragraaf. Tevens ontstaat zo nog enige ruimte om extra parkeervraag van eventuele toekomstige detailhandel te kunnen opvangen.

4 Afwikkeling extra verkeer op beschikbare infrastructuur

Om uitspraken te kunnen doen of er in de toekomst afwikkelingsproblemen op wegvakken en kruispunten gaan ontstaan als gevolg van de vestiging van de Aldi dienen de verkeersgegevens van de huidige situatie als basis. Voor de bestaande situatie is gebruik gemaakt van de verkeerstellingen die de gemeente Leudal heeft uitgevoerd en is gebruik gemaakt van verkeersgegevens van de Napoleonsweg, afkomstig van de Provincie Limburg (verkeerstellingen uit 2010). De getelde etmaalwaarden zijn hierbij omgerekend naar het drukste uur, waarbij ervan uit is gegaan dat het drukste uur 10% van de totale etmaalintensiteit bedraagt.

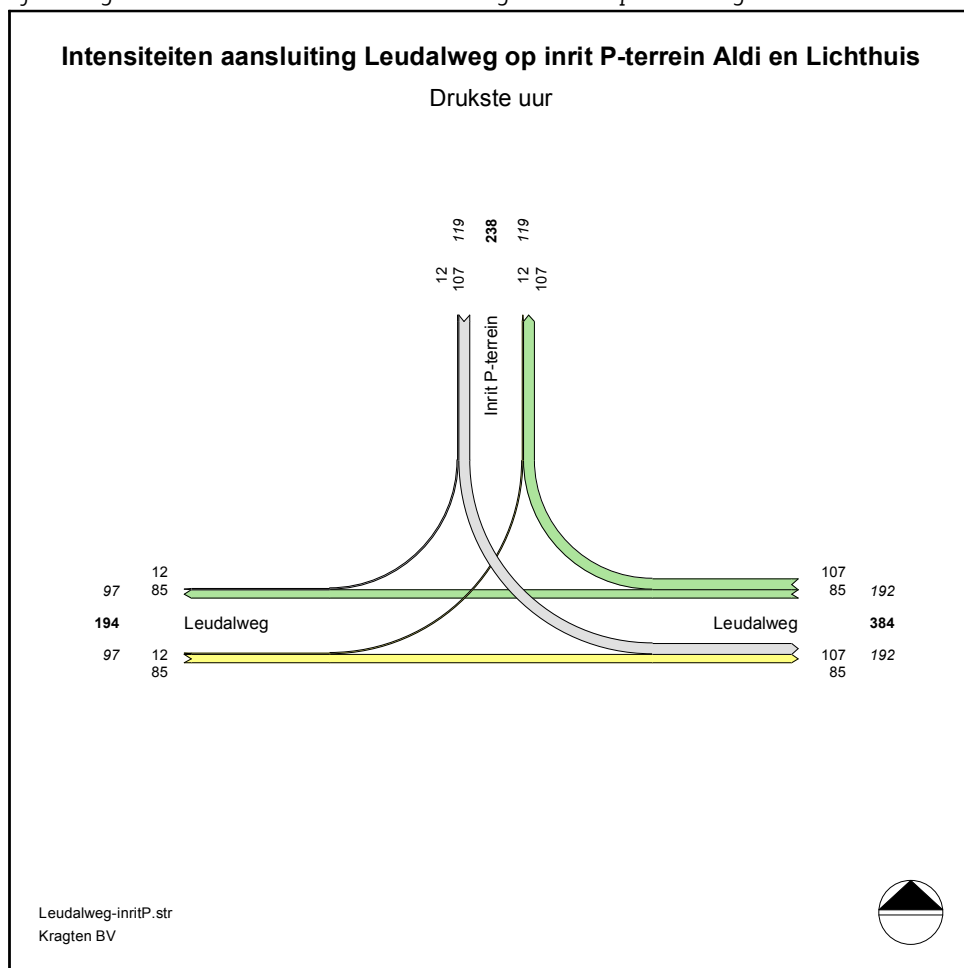
Voor de volledigheid wordt nogmaals opgemerkt dat de hoeveelheid verkeer op de Leudalweg is samengesteld uit de berekende extra hoeveelheden verkeer van en naar de Aldi en 't Lichthuis, aangevuld met het overige verkeer op de Leudalweg zoals geteld door de gemeente.

Met behulp van de methode Harders is de afwikkelingscapaciteit van de kruispunten Leudalweg - ontsluiting parkeerterrein en Leudalweg - Napoleonsweg berekend. Om zo goed mogelijk de worst-case situatie te benaderen is ervoor gekozen te rekenen met het piek uur. De resultaten hiervan worden in de volgende paragrafen weergegeven.

4.1 Aansluiting P-terrein op Leudalweg

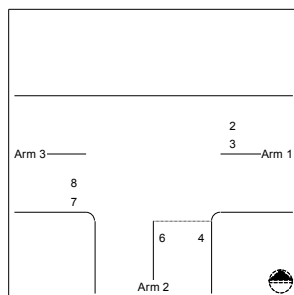
In het drukste uur rijden straks 119 voertuigen het parkeerterrein op en verlaten 119 voertuigen het parkeerterrein (Aldi en Lichthuis samen). De hoogst gemeten etmaalintensiteit bedraagt 1.684 motorvoertuigen, naar boven afgerond 1.700 motorvoertuigen per etmaal. Voor het spitsuur is uitgegaan van 10% van de etmaalintensiteit, voor de Leudalweg dus 170 motorvoertuigen per uur. Vervolgens wordt de berekende uurintensiteit van het verkeer van en naar de Aldi en 't Lichthuis (119 voertuigen heen en 119 voertuigen terug) opgeteld bij de uurintensiteit van 170 motorvoertuigen. Hoewel in deze 170 ook al het huidige verkeer van en naar 't Lichthuis is meegenomen worden uit oogpunt van een worst-case scenario de extra intensiteiten zoals berekend nogmaals opgeteld bij de getelde waarde van 170 motorvoertuigen per uur. Conform de verdeling 10% west - 90% oost betekent dit de volgende verdeling van het verkeer in het drukste uur:

Afbeelding 5: Intensiteiten drukste uur aansluiting P-terrein op Leudalweg



Afbeelding 6: Resultaten verkeersafwikkeling aansluiting parkeerterrein op Leudalweg

Capacito 1.6
Licentie: Kragten b.v.



Capaciteitsberekening met methode Harders

Omschrijving kruispunt:
Kruispunt Leudalweg - inrit P-terrein Aldi en Lichthuis in Neer

Arm 1: Leudalweg
Arm 2: Inrit parkeerterrein
Arm 3: Leudalweg

INTENSITEITEN

Drukste uur

Richting 2: 85 pae/uuur
Richting 3: 12 pae/uuur
Richting 4: 12 pae/uuur

Richting 6: 107 pae/uuur
Richting 7: 107 pae/uuur
Richting 8: 85 pae/uuur

DIMENSIE

Linksafslaand verkeer rijdt voor elkaar langs
Snelheid op de hoofdweg (arm 1-3): 50 km/u
Vorrangsregeling op de zijweg(en): B6 RVV: verleen voorrang
Helling arm 1: De weg ligt even hoog als het kruispunt
Helling arm 2: De weg ligt even hoog als het kruispunt
Helling arm 3: De weg ligt even hoog als het kruispunt

Geen richtingen met een eigen rijstrook

Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 1 naar 3: 1

Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 3 naar 1: 1

BEREKENING

Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel
3	12	1030	1018	0 sec.	Ja
4	12	708	589	<15 sec.	Ja
6	107	708	589	<15 sec.	Ja

GRENSWAARDEN

Grootte van de wachttijd	Restcap. kenwaarde	Restcap. grenzen
Overbelasting	<0	<0
Erg lange wachttijd	50	0-75
Lange wachttijd	>20 sec. 100	76-125
Matige wachttijd	20 sec. 150	126-175
Kleine wachttijd	15 sec. 200	176-250
Bijna geen wachttijd	<15 sec. 400	251-600
Geen wachttijd	0 sec. >600	>600

Capacito, Copyright © 1999-2006 Trensco: www.trensco.nl

Conclusie: verkeer vanuit de Aldi en 't Lichthuis dat het parkeerterrein verlaat wordt in de toekomstige situatie niet geconfronteerd met onacceptabele wachttijden.

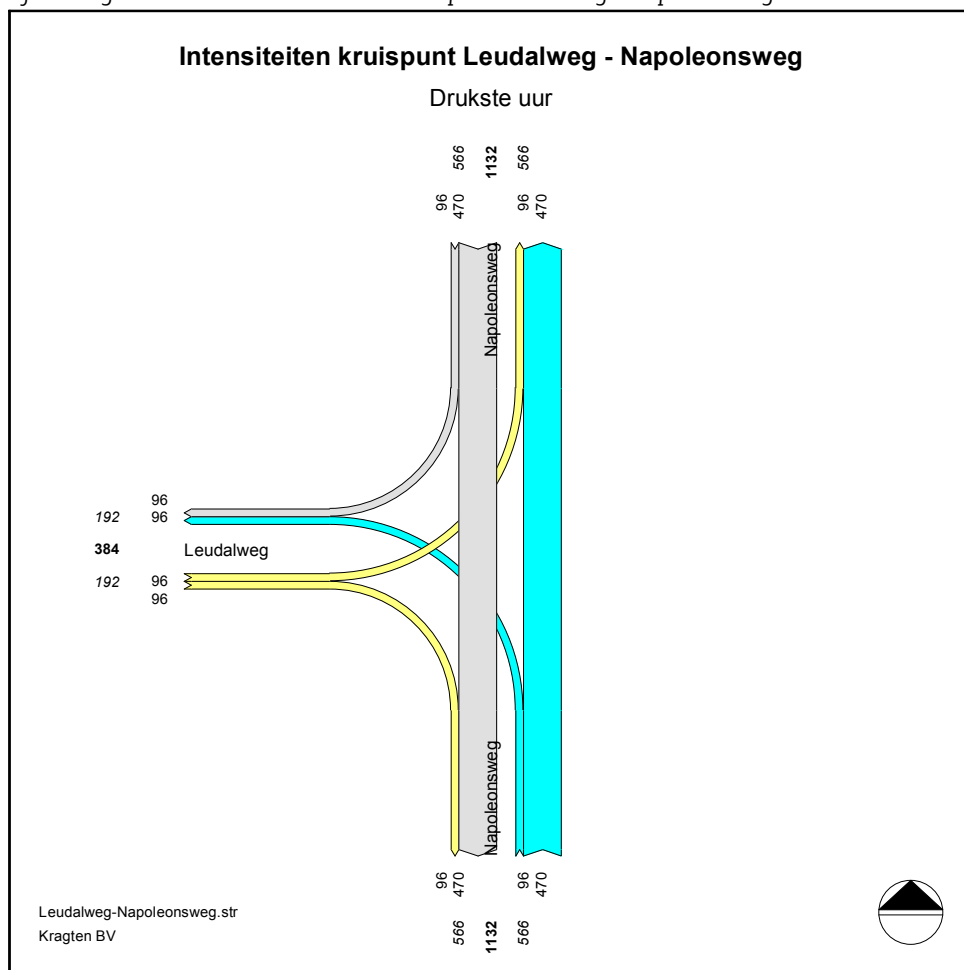
4.2 Kruispunt Napoleonsweg - Leudalweg

Om redelijkerwijs te kunnen rekenen aan de toekomstige verkeerssituatie op het kruispunt Napoleonsweg - Leudalweg zijn actuele intensiteitsgegevens (2010) van de Napoleonsweg opgevraagd bij de provincie Limburg. Hieruit blijkt een etmaalintensiteit voor dit wegvak van de Napoleonsweg van circa 9.400 motorvoertuigen. Voor het spitsuur is gerekend met 10% van dit totaal, dus 940 motorvoertuigen, 470 motorvoertuigen voor iedere rechtdoorgaande richting. Voor de Leudalweg zijn de intensiteiten aangehouden waarmee gerekend is voor de inrit naar het parkeerterrein (zie de vorige paragraaf). Het gaat immers om hetzelfde wegvak.

Van de Engelmanstraat zijn geen verkeersgegevens bekend. De Engelmanstraat is daarom buiten beschouwing gelaten.

Gemakshalve is ervan uitgegaan dat 50% van het verkeer uit de Leudalweg rechtsaf slaat en dat 50% linksaf slaat. Hetzelfde geldt voor de omgekeerde richting.

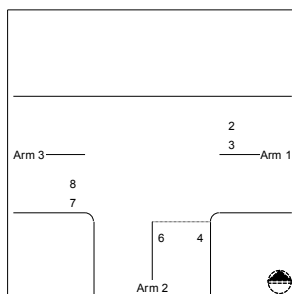
Afbeelding 7: Intensiteiten drukste uur kruispunt Leudalweg - Napoleonsweg



Afbeelding 8: Resultaten verkeersafwikkeling kruispunt Leudalweg - Napoleonsweg

Capacito 1.6
Licentie: Kragten b.v.

Bijlage 1
Verkeersberekening



Capaciteitsberekening met methode Harders

Omschrijving kruispunt:
Kruispunt Napoleonsweg - Leudalweg in Neer

Arm 1: Napoleonsweg
Arm 2: Leudalweg
Arm 3: Napoleonsweg

INTENSITEITEN
maandag 23-1-2012 van 08.00 tot 09.00 uur

Richting 2: 470 pae/uur
Richting 3: 96 pae/uur
Richting 4: 96 pae/uur

Richting 6: 96 pae/uur
Richting 7: 96 pae/uur
Richting 8: 470 pae/uur

DIMENSIE
Linksafslaand verkeer rijdt voor elkaar langs
Snelheid op de hoofdweg (arm 1-3): 50 km/u
Voorrangsregeling op de zijweg(en): B6 RVV: verleen voorrang
Helling arm 1: De weg ligt even hoog als het kruispunt
Helling arm 2: De weg ligt even hoog als het kruispunt
Helling arm 3: De weg ligt even hoog als het kruispunt

Geen richtingen met een eigen rijstrook
Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 1 naar 3: 1
Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 3 naar 1: 1

BEREKENING

Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel
3	96	710	614	0 sec.	Ja
4	96	324	132	20 sec.	Ja
6	96	324	132	20 sec.	Ja

GRENSWAARDEN

Grootte van de wachttijd	Restcap. kenwaarde	Restcap. grenzen
Overbelasting	<0	<0
Erg lange wachttijd	50	0-75
Lange wachttijd	>20 sec. 100	76-125
Matige wachttijd	20 sec. 150	126-175
Kleine wachttijd	15 sec. 200	176-250
Bijna geen wachttijd	<15 sec. 400	251-600
Geen wachttijd	0 sec. >600	>600

Capacito, Copyright © 1999-2006 Tensio - www.tensio.nl

Conclusie: verkeer vanuit de Leudalweg dat linksaf of rechtsaf de Napoleonsweg wil oprijden wordt in de toekomstige situatie niet geconfronteerd met onacceptabele wachttijden. De provincie Limburg onderschrijft deze conclusie door middel van een brief aan de gemeente Leudal d.d. 24 januari 2012.

4.3 Parkeren Jong Nederland

Bij de gemeente Leudal zijn van omwonenden meldingen binnengekomen over onveilige verkeerssituaties ter hoogte van het terrein van Jong Nederland aan de Leudalweg. Op een aantal momenten in de week, vooral in de weekenden, wordt hier in de bermen geparkeerd hetgeen in de ogen van omwonenden gevaarlijke situaties oplevert. Als gevolg van extra verkeer van en naar de Aldi zou de verkeersonveiligheid verder toenemen.

10% van het extra verkeer van en naar de Aldi heeft herkomst/bestemming van/naar de richting Roggel. Dit betekent per uur per richting 9 extra verkeersbewegingen op dit deel van de Leudalweg. Deze aantallen zijn dermate gering dat in de ogen van Kragten de hoeveelheid extra verkeer niet zal bijdragen aan het verergeren van het probleem.

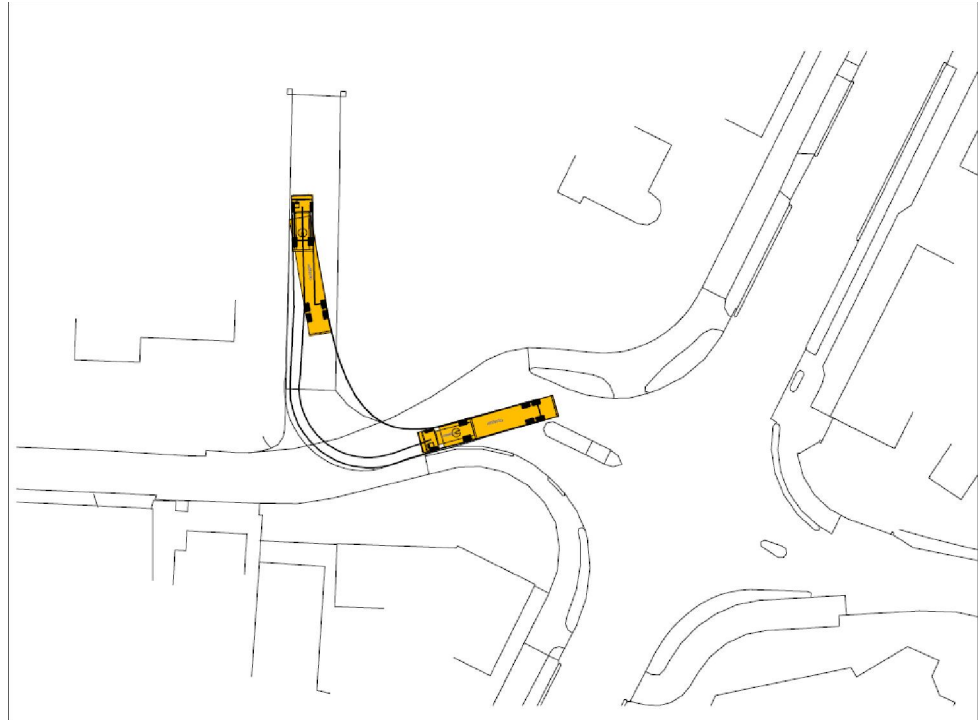
Neemt niet weg dat het parkeren in de berm op deze locatie niet gewenst is. Aan de zuidzijde is al een stopverbod ingesteld, fysiek ondersteund door middel van enkele paaltjes in de berm. Een stopverbod zou ook aan de noordzijde kunnen worden ingesteld, maar dit betekent dat Jong Nederland op eigen terrein zal moeten zorgen voor parkeergelegenheid. En bezoekers van de nabij gelegen woningen worden eveneens geconfronteerd met dit stopverbod, waardoor grotere loopafstanden ontstaan indien men niet op eigen terrein bij de mensen thuis kan parkeren.

Voor de langere termijn zou er voor gekozen kunnen worden aan de noordzijde van de Leudalweg een trottoir aan te leggen. Parkeren in de berm wordt dan fysiek voorkomen en bewoners en bezoekers van de aan de Leudalweg gelegen woningen wordt een meer comfortabele loopverbinding geboden.

4.4 Bereikbaarheid vrachtverkeer

De vestiging van de Aldi-supermarkt leidt incidenteel tot een aantal extra vrachtauto-bewegingen, met name bevoorradings. Met behulp van rijcurves is gemeten in hoeverre de huidige infrastructuur goed berijdbaar is voor een vrachtauto. Als maatgevend ontwerpvoertuig is hiervoor een vrachtauto met oplegger met een lengte van 18m gebruikt.

Afbeelding 9: Rijcurve vrachtauto met oplegger



Uit de analyse van deze rijcurve blijkt dat één enkele vrachtauto de bocht vanuit de Napoleonsweg rechtsaf naar het parkeerterrein nauwelijks goed kan berijden. In de binnenbocht is enige uitbreiding van de verharding gewenst. Ook is de inrit naar het parkeerterrein zodanig smal dat twee vrachtauto's van 18m elkaar hier niet kunnen passeren. De aansluiting op de Leudalweg is te smal voor een inrijdende en uitrijdende vrachtauto. In de praktijk zal echter blijken dat het aantal vrachtwagens dermate laag is dat de kans dat deze elkaar gaan tegenkomen heel klein is. Daarop hoeft de dimensionering van het kruispunt en de inrit niet aangepast te worden. Wel wordt ervoor gepleit dat de vrachtauto op het parkeerterrein goed kan keren zodat de vrachtauto niet achteruit over de inrit het terrein moet verlaten. De beschikbare ruimte op het parkeerterrein moet dit toelaten.

5 Conclusies

De conclusies uit het verkeersonderzoek worden geformuleerd aan de hand van de in hoofdstuk 1 weergegeven onderzoeksvragen.

VRAAG: Hoeveel parkeerplaatsen zijn benodigd voor de realisatie van de Aldi samen met het reeds bestaande Lichthuis?

ANTWOORD: Voor de Aldi en 't Lichthuis zijn in totaal 97 parkeerplaatsen benodigd. In het ontwerp voor de buitenruimte is voorzien in 123 parkeerplaatsen, waardoor geconcludeerd kan worden dat aan de theoretische parkeerbehoefte wordt voldaan.

VRAAG: Hoeveel verkeersbewegingen worden door de Aldi en 't Lichthuis samen gegenereerd?

ANTWOORD: Aldi en 't Lichthuis genereren samen per etmaal 2.728 motorvoertuigen (1.364 heen en 1.364 terug). Voor het drukste uur is berekend dat 119 voertuigen naar de Aldi en 't Lichthuis rijden en 119 voertuigen weer weggrijden, rekening houdend met de openingsuren van beide detailhandelsvestigingen.

VRAAG: Leidt deze toename aan verkeersbewegingen tot knelpunten op het gebied van verkeersafwikkeling op de aansluiting met de Leudalweg en op het kruispunt Leudalweg - Napoleonsweg?

ANTWOORD: Uit de berekeningen met de methode Harders is gebleken dat verkeer vanuit de inrit naar het parkeerterrein richting Leudalweg niet wordt geconfronteerd met onacceptabele wachttijden. Hetzelfde geldt voor verkeer dat de Leudalweg verlaat richting Napoleonsweg. De intensiteiten op de Napoleonsweg zijn na openstelling van de A73 dermate laag dat voldoende hiaten in de verkeersstroom ontstaan om vlot en veilig links- en rechtsaf te kunnen slaan.

VRAAG: Welke maatregelen zijn noodzakelijk om eventuele knelpunten adequaat op te kunnen lossen?

ANTWOORD: Ten behoeve van de verkeersafwikkeling zijn geen infrastructurele maatregelen noodzakelijk. Wel wordt uit oogpunt van verkeersveiligheid voorgesteld om aan de noordzijde van de Leudalweg een stopverbod in te stellen om ongewenst parkeren en stoppen ten behoeve van Jong Nederland te voorkomen. Parkeren en stoppen zou bij voorkeur op eigen terrein van Jong Nederland moeten plaatsvinden. Ten behoeve van het vrachtverkeer van en naar het parkeerterrein wordt aanvullend voorgesteld de inrit aan de zijde van de Leudalweg te verbreden.

Geraadpleegde bronnen

CROW, publicatie 182, Parkeerkencijfers - Basis voor parkeernormering, Ede, september 2008.

M&A Milieuadviesbureau BV, Onderzoek verkeer&parkeren Napoleonsweg 166 te Neer - Vestiging Detailhandel, Helenaveen, 19 april 2011