



Rapportage Verkeerskundig Onderzoek
Groesbeekseweg 19, Mook

Rapportage referentienummer
5823

Aan

Gemeente Mook & Middelaar
t.a.v. B. Tolkamp
Raadhuisplein 6
6585 AP Mook

**Opgemaakt op 2 februari 2021 te Nijmegen,
door**

Loendersloot Groep B.V.
Waalbandijk 8b
6541 GA Nijmegen

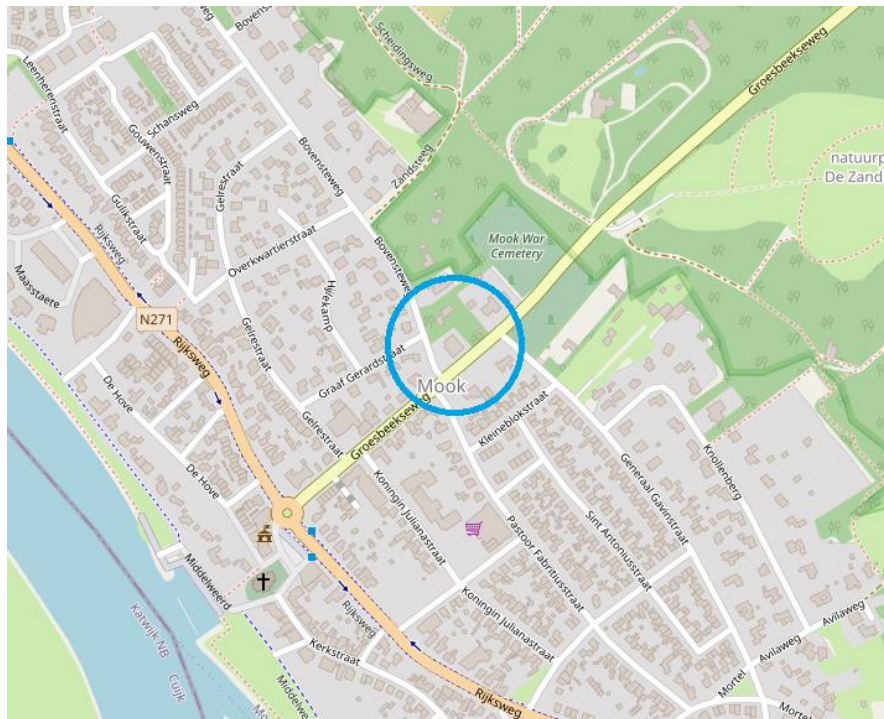
Inhoud

1	Achtergrond en aanleiding	3
2	Methode.....	4
3	Analyse zienswijze.....	5
4	Parkeerbalans	6
4.1	Type appartementen	6
4.2	Zonering en Stedelijkheidsgraad	7
4.3	Kencijfers	8
4.4	Parkeerbalans	8
5	Verkeersveiligheid parkeerplaatsen	9
5.1	Ligging haakse parkeerplaatsen	9
5.2	Weginrichting Groesbeekseweg	10
6	Conclusie en oordeel.....	11
	Appendix 1	12
	Appendix 2	13
	Appendix 3	14

1 Achtergrond en aanleiding

Op het perceel Groesbeekseweg 19 bevindt zich momenteel een voormalig kantoorpand dat in het verleden onder meer in gebruik is geweest als een vestiging van de Rabobank. Het zogenaamde Rabobankgebouw staat momenteel echter leeg. Er ligt thans een plan voor herontwikkeling, waarbij de bestaande bebouwing wordt geamoveerd en een nieuw appartementencomplex wordt gerealiseerd. Dit appartementencomplex bevat in totaal 18 appartementen, uit verschillende prijsklassen. Hiervoor is op 28 september 2020 een concept-bestemmingsplan gepubliceerd. In reactie op dit bestemmingsplan is een zienswijze voortgekomen vanuit de belangengroep “De Wolkenkrabber” (hierna: de belangroep), waarin onder meer bezwaar wordt gemaakt tegen een aantal verkeerskundige effecten van de nieuwbouw. Naar aanleiding van deze zienswijze is Loendersloot Groep door de gemeente Mook en Middelaar benaderd om een objectieve controle uit te voeren van de door de gemeente opgestelde onderbouwing in het concept-bestemmingsplan en te reageren op dit onderdeel van de zienswijze.

Het perceel bevindt zich aan de Groesbeekseweg, die als ontsluitingsweg een belangrijke functie vervult in de verkeersstructuur van Mook en de hoofdontsluiting richting het oosten (onder andere de kern Groesbeek) vormt. Op de Groesbeekseweg geldt echter een maximumsnelheid van 30 km/h over het wegvak tussen de rotonde met de Rijksweg N271 en de komgrens.



Figuur 1: Weergave van de locatie van het onderzoeksgebied in Mook.

2 Methode

Om tot een objectieve controle van het concept-bestemmingsplan en een beoordeling van de ingediende zienswijze te komen, worden de volgende stappen uitgevoerd:

1. analyse zienswijze;
2. berekenen parkeercapaciteit bestemmingsplan;
3. toetsen verkeersveiligheid plan en omgeving;
4. formuleren oordeel en conclusies.

Voor het toetsen van de parkeercapaciteit zal gebruik worden gemaakt van de meest recente versie van de parkeerkencijfers, zoals gepubliceerd door het CROW. Dit betreft publicatie 381 'Toekomstbestendig Parkeren'. Het CROW is een onderzoeksinstituut dat met regelmaat de kencijfers kalibreert op basis van empirisch onderzoek in de openbare ruimte, waarmee de representativiteit van de kencijfers wordt gewaarborgd. Uiteraard kan er altijd een verschil zitten tussen theorie en praktijk, de kencijfers van het CROW zijn echter een uitstekend theoretisch uitgangspunt.

Verder wordt voor analyse van de verkeersveiligheid onder meer gebruik gemaakt van de richtlijnen zoals voorgesteld door het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV), de Aanbevelingen voor Stedelijk Verkeer Voorzieningen (ASV) en de uitgangspunten van Duurzaam Veilig Verkeer.

3 Analyse zienswijze

Door de belangengroep is op 1 november 2020 met een brief aan de gemeente een zienswijze ingediend. Deze zienswijze bevat meerdere bezwaren; in dit onderzoek doen wij alleen uitspraak over de verkeerskundige bezwaren.

De belangengroep stelt dat:

“... de projectontwikkelaar en de gemeente de CROW criteria op een dusdanige wijze hebben toegepast dat het past binnen de mogelijke parkeercapaciteit aan de Groesbeekseweg en de Bovensteweg. Maar deze capaciteit is volstrekt irreëel, temeer daar er geen parkeerplaatsen voor invaliden en voertuigen voor hulpdiensten zijn gepland. Volgens juist toegepaste CROW criteria is de parkeerbehoefte niet 26 parkeerplaatsen, maar minimaal 30, exclusief parkeerplaatsen voor de invaliden en opstelplaatsen voor hulpvoertuigen.”

Daarnaast stelt de belangengroep dat:

“Vanuit het oogpunt van veiligheid moet haaks parkeren met de grootst mogelijke kracht worden ontraden en daarom moet het aantal parkeerplaatsen aan de Groesbeekseweg drastisch worden teruggebracht, zodat er parallel aan de rijbaan geparkeerd kan worden, hetgeen in lijn is met het advies van het Gelders Genootschap. Dit heeft het voordeel dat de parkeermogelijkheden voor de bewoners gegarandeerd zijn, wat ook de woonomgeving zeer ten goede komt.”

Op 7 november 2020 heeft de belangengroep de leden van de gemeenteraad een aanvulling op eerder de eerder ingediende zienswijze toegezonden. In deze aanvulling stelt de belangengroep het volgende:

“Bij nadere bestudering van de plattegronden van het appartementencomplex, blijkt dat het complex niet 18 middensegment of goedkope appartement omvat, maar het merendeel van de appartementen (zeer) groot is en dus valt in de categorie duur.”

De belangengroep stelt daarbij vast dat in totaal 16 appartement groter dan 90 m² is en daarmee dus per definitie tot de categorie ‘duur’ behoort.

Op basis van de ingediende bezwaren is vastgesteld dat Loendersloot Groep een objectief oordeel dient te vormen over twee zaken: (1) de correcte parkeerbalans en (2) de ligging en het aantal parkeerplaatsen in het nieuwe plan.

4 Parkeerbalans

Voor het vaststellen van de parkeerbalans dient een drietal zaken te worden vastgesteld: (1) het type appartementen, (2) de zonering en stedelijkheidsgraad en (3) het juiste kencijfers. Hierop volgend stellen wij de parkeerbalans vast.

4.1 Type appartementen

In het concept-bestemmingsplan (Groesbeekseweg 19, Mook; NL.IMRO.0944.BPGroesbeekseweg19-ON01) staat vermeldt dat in totaal 18 appartementen worden ontwikkeld. In de toekomstige situatie komen er 9 goedkope/middeldure huurappartementen en 9 middeldure koopappartementen. De belangengroep geeft echter aan dat deze typering niet juist is. Zodoende wordt opnieuw gekeken naar het juiste type.

De belangengroep geeft aan dat met een gemiddelde vraagprijs van €3.620,00 per m² bij de grote koopappartementen sprake is van dure appartementen. Deze gemiddelde vraagprijs is vastgesteld aan de hand van de verkoop van woningen via Funda. Dit geeft echter een vertekend beeld; onderstaande figuur is van 21 januari 2021. De gemiddelde vraagprijs zoals vermeldt op Funda is een resultaat van het cumulatief aan verkoopbedragen gedeeld door het aantal verkochte vierkante meters. Dit geeft een scheef beeld, zeker als meerdere dure woningen binnen kort tijdsbestek verkocht zijn.



Figuur 2: Uitsnede van funda.nl, zoals weergegeven onder verkoopadvertentie op 21 januari 2021.

Een betere indicatie kan gevormd worden uit de cijfers van het NVM, waarbij het overgrote deel van makelaars is aangesloten. Het NVM houdt actuele transactiecijfers bij over de woningverkoop, waarbij gekeken is naar de cijfers voor het voortschrijdend halfjaar. Aangezien Mook dicht tegen Nijmegen aan ligt, zijn de cijfers van Regio Nijmegen¹ meegenomen. Het valt te verwachten dat de daadwerkelijke prijzen echter lager liggen dan het gemiddelde van de regio, omdat hier ook het duurdere Nijmegen in zit en een groot aandeel vormt in de verkoopcijfers.

¹ https://www.nvm.nl/media/lroh10eb/nvmreg_59.pdf

	Regio Nijmegen
Transactieprijis	€271.000,00
Transactieprijis per vierkante meter	€3.046,00

Figuur 3: Tabel met transactieprijzen in de regio Nijmegen. Deze transactieprijzen zijn afkomstig van het woningtype 'appartement'.

Conclusie: Het argument dat de typering voor de appartementen onjuist is, is niet afdoende onderbouwd. Zodoende hanteren wij het bestaande uitgangspunt: 2 goedkope huurappartementen, 7 middeldure huurappartementen en 9 middeldure koopappartementen.

4.2 Zonering en Stedelijkheidsgraad

Gemeente Mook en Middelaar hanteert voor deze locatie de zone 'schil centrum' aan. Dit is correct toegepast, gezien de ligging van het perceel nabij het centrum van Mook.

Het CBS geeft voor de omgeving van het pand een omgevingsadressendichtheid van 472 adressen per vierkante kilometer². Dit komt overeen met een stedelijkheidsgraad 'niet stedelijk', zoals te zien in onderstaande figuur.

Tabel 1. Stedelijkheidsgraad van Nederlandse gemeenten	
Klasse	Omgevingsadressendichtheid (adressen per km ²)
zeer sterk stedelijk	> 2500
sterk stedelijk	1500-2500
matig stedelijk	1000-1500
weinig stedelijk	500-1000
niet stedelijk	< 500
Bron: CBS	

Figuur 4: Uitknipsel uit CROW 381, pag. 8.

Conclusie: De stedelijkheidsgraad voor het plangebied is vastgesteld op 'niet stedelijk'.

² <https://cbsinuwbuurt.nl/>

4.3 Kencijfers

Voor het vaststellen van de juiste parkeernorm zijn de volgende uitgangspunten vastgesteld:

- stedelijkheidsgraad: niet stedelijk;
- zone: schil centrum;
- gemiddelde van de bandbreedte.

We gaan bij toepassing van de CROW-kencijfers uit van het gemiddelde van de bandbreedte. De reden hiervoor is dat gemeente Mook en Middelaar geen eigen parkeerbeleid heeft. Zodoende is het gebruikelijk om uit te gaan van het gemiddelde wanneer er geen beargumenteerd afwijken is gevat in gemeentelijk beleid. In appendix 1 zijn uitsneden van de tabellen uit CROW-publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren' opgenomen. Met de informatie uit deze tabellen is de parkeerbalans opgemaakt.

4.4 Parkeerbalans

Op basis van de uitgangspunten vastgesteld in hoofdstuk 4.1 t/m 4.3, is onderstaande parkeerbalans opgemaakt (zie figuur 5). Hieruit blijkt dat de totale parkeervraag van de herontwikkeling 26,1 parkeerplaatsen zal worden. Dit dient echter altijd naar boven te worden afgerond, waardoor de parkeervraag van het pand **27 parkeerplaatsen** zal betreffen. De herontwikkeling dient dus te voorzien in het opvangen van deze vraag of aantoonbaar te maken in hoeverre het restant op de openbare ruimte kan worden opgevangen.

Type	Aantal	Minimaal	Maximaal	Gemiddeld	Parkeervraag
Koop – middelduur	9	1,3	2,1	1,7	15,3
Huur – middelduur	7	0,8	1,6	1,2	8,4
Huur - goedkoop	2	0,8	1,6	1,2	2,4
Totaal					26,1

Figuur 5: Parkeerbalans conform kencijfers CROW 381.

5 Verkeersveiligheid parkeerplaatsen

De belangengroep heeft in haar zienswijze aangegeven dat de ligging van de haakse parkeerplaatsen aan de Groesbeekseweg tot een onveilige en onwenselijke situatie leiden. Hierbij wordt onder meer verwezen naar een hoge gemiddelde snelheid (47 km/h) en een hoge verkeersintensiteit.

Uit een verkeerstelling uitgevoerd in december 2019 is gebleken dat de Groesbeekseweg een etmaalintensiteit van 4.456 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etm) kent. Daarnaast is de gemiddelde snelheid 41 km/h en V85 is 47 km/h. V85 is de snelheid waar 85% van het verkeer gelijk of langzamer tot rijdt. Voor een 30 km/h-zone is deze snelheid te hoog. De cijfers zijn terug te vinden in appendix 2 van dit rapport.

5.1 Ligging haakse parkeerplaatsen

De ligging van haakse parkeerplaatsen in een 30 km/h-zone zijn geen ongewone situatie en wordt in Nederland in grote mate toegepast. De planlocatie kent momenteel ook al een groot aantal haaksparkerplaatsen. Het is zelfs ten eerste aan te raden om langs de weg een veelvoud aan uitritten en haakse parkeerplaatsen te hebben, om zodoende het idee van vrij rechtstanden te doorbreken. Deze vrije rechtstand is immers hetgeen dat uitlokt tot harder rijden (de weg is dan vrij van obstakels). In de toekomstige situatie (conform voorliggend ontwerp) geldt overigens ook dat er sprake is van een overrijdbaar trottoir tussen de rijbaan en de parkeerplaatsen. Dit biedt auto's de kans om hierop te wachten om zo in te schatten wanneer zij de rijbaan kunnen betreden. Ook dit zorgt voor een vergrote veiligheid van deze inrichting. Als laatste geldt dat haaksparkeren de meest efficiënte vorm van ruimtegebruik voor parkeerplaatsen is.

Hetgeen voor de Groesbeekseweg geldt, is ook voor de Bovensteweg van toepassing. Het haaksparkeren langs de Bovensteweg is niet bezwaarlijk of ongewoon. Daarnaast geldt dat de snelheid op dit traject laag is; men komt net van de kruising af of nadert de kruising met verminderde snelheid. De combinatie haaksparkeren en lage snelheid vormt in deze zin geen verkeersonveilige situatie.

De belangengroep benoemt ook het advies van het Gelders Genootschap ten aanzien van het project, waarbij aangegeven is dat haaks parkeren langs de zijde aan de Groesbeekseweg niet gewenst is. Dit is echter niet op basis van verkeerskundige argumenten onderbouwd, maar op basis van groen. Dit advies wordt daarom niet verder meegenomen in de behandeling.

De belangengroep benoemt verder ook de noodzaak voor een opstelplaats voor hulpdiensten, zoals brandweer en ambulance. Dit is vanuit verkeerskundig aspect geen vereiste voor een appartementencomplex van deze grootte. De enige eis vanuit brandveiligheid is de mogelijkheid om de ingang tot op 10 meter te kunnen benaderen. Hiervoor dient de entreezone zodanig te worden ingericht dat een voertuig van de hulpdiensten dit kan betreden.

Het vooraf aanwijzen van parkeerplaatsen ten behoeve van mindervaliden is niet van toepassing tenzij bepaald door vigerend beleid. Gemeente Mook en Middelaar kent echter geen specifiek beleid op dit vlak. Toekomstige bewoners kunnen, indien benodigd, zelf een aanvraag voor een specifieke gehandicaptenparkeerplaats doen. Op dat moment wordt bepaald of en waar deze geplaatst zal worden. Overigens wordt in het huidige ontwerp (appendix 3) reeds rekening gehouden met één gehandicaptenparkeerplaats (gemarkeerd met MVA).

5.2 Weginrichting Groesbeekseweg

De weginrichting van de Groesbeekseweg is momenteel niet geheel passend bij een 30 km/h-zone. De afwaardering is uitgevoerd conform de 'sobere inrichting' van Duurzaam Veilig, waarbij alleen de bebording is aangepast (een zeer gebruikelijke methode). Echter, in een goed ingerichte 30 km/h zone geldt dat er geen sprake is van gescheiden inrichtingen voor verkeersgebruikers en dat alle kruisingen gelijkwaardig zijn. Beiden zijn niet van toepassing op de Groesbeekseweg; er liggen suggestiestroken voor fietsers en de Groesbeekseweg kent meerdere geregelde kruisingen waarbij de Groesbeekseweg in de voorrang ligt (zie figuur 6).

Hoewel de huidige weginrichting niet optimaal is, is het toepassen van de 'sobere inrichting' niet ongebruikelijk.



Figuur 6: weergave van het wegvak Groesbeekseweg, zoals deze tussen komgrens en rotonde met de N271 is vormgegeven.

Conclusie: de ligging van de (reeds deels aanwezige) haakse parkeerplaatsen, in combinatie met het overrijdbare trottoir, is verkeerskundig gezien juist en veilig. Het omvormen naar langsparkeren parallel aan de straat is daardoor niet benodigd. Wel is het zo dat de verkeersveiligheid van het onderzoeksgebied verder gebaat zou zijn bij een betere inrichting van de Groesbeekseweg, maar dit staat los van de voorziene herontwikkeling.

6 Conclusie en oordeel

Voor het concept-bestemmingsplan Groesbeekseweg 19 te Mook is door Loendersloot Groep een onderzoek uitgevoerd naar de parkeervraag van de herontwikkeling en de verkeersveiligheid van de voorziene haakse parkeerplaatsen. Op basis van ons onderzoek en de literatuur, is vastgesteld dat het bestemmingsplan voorziet in een passende en verkeerskundig juiste invulling voor de herontwikkeling.

De toepassing van haakse parkeerplaatsen aan zowel de Bovensteweg als Groesbeekseweg is geen ongewone dan wel verkeersonveilige situatie. Wel geldt dat wij de gemeente adviseren om de weginrichting van de Groesbeekseweg zodanig in te richten dat er sprake is van een geloofwaardige 30 km/h-zone.

De parkeerbalans zoals opgemaakt door de gemeente en opgesteld in het concept-bestemmingsplan van 28 september 2020 is correct. Wel wordt hierbij opgemerkt dat het aantal benodigde parkeerplaatsen altijd naar boven dient te worden afgerond, waarmee de totale parkeervraag afgerond op 27 parkeerplaatsen uitkomt. Dit is één parkeerplaats meer dan in het concept-bestemmingsplan vermeld. Deze parkeerplaats dient op eigen terrein te worden aangelegd of op de openbare ruimte te worden opgevangen. In het geval wordt gekozen voor het opvangen van deze extra parkeerplaats in de openbare ruimte, dient aanvullend parkeeronderzoek te worden uitgevoerd.

Het eindoordeel van Loendersloot Groep is dat er geen aanmerkelijk verkeerskundig bezwaar is tegen de herontwikkeling, wanneer de initiatiefnemer kan voorzien in het opvangen van een parkeervraag van 27 parkeerplaatsen.

Appendix 1

Koop, appartement, midden									
	Parkeerkencijfers (per woning)								Aan-deel oplaad-punten
	Centrum		Schil centrum		Rest bebouwde kom		Buitengebied		
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	
Zeer sterk stedelijk	0,8	1,6	1,0	1,8	1,2	2,0	1,4	2,2	0,3 - 0,5% per woning
Sterk stedelijk	0,9	1,7	1,1	1,9	1,3	2,1	1,5	2,3	
Matig stedelijk	1,0	1,8	1,2	2,0	1,4	2,2	1,5	2,3	
Weinig stedelijk	1,0	1,8	1,3	2,1	1,5	2,3	1,5	2,3	
Niet stedelijk	1,0	1,8	1,3	2,1	1,5	2,3	1,5	2,3	
Opmerking									
Aandeel bezoekers: 0,3 pp per woning									

BRON: CROW 381 'Toekomstbestendig Parkeren'

Huur, appartement, midden/goedkoop (incl. sociale huur)									
	Parkeerkencijfers (per woning)								
	Centrum		Schil centrum		Rest bebouwde kom		Buitengebied		Aan-deel oplaad-punten
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	
Zeer sterk stedelijk	0,5	1,3	0,6	1,4	0,7	1,5	0,9	1,7	0,3 - 0,5% per woning
Sterk stedelijk	0,6	1,4	0,7	1,5	0,9	1,7	1,0	1,8	
Matig stedelijk	0,7	1,5	0,8	1,6	1,0	1,8	1,0	1,8	
Weinig stedelijk	0,7	1,5	0,8	1,6	1,0	1,8	1,0	1,8	
Niet stedelijk	0,7	1,5	0,8	1,6	1,0	1,8	1,0	1,8	
Opmerking									
Aandeel bezoekers: 0,3 pp per woning									

BRON: CROW 381 'Toekomstbestendig Parkeren'

Appendix 2

				intensiteiten gebaseerd op gemiddelde werkdagen				
		Snelheid	Snelheid	etmaal (0-24)				
Van	naar	gem.	v85	cat 1	cat 2	cat 3	2+3	1+2+3
Richting: Koningin Julianastraat (west)	Richting: Pastoor Fabritiusstraat (oost)	41	47	2198	132	31	163	2361
Richting: Pastoor Fabritiusstraat (oost)	Richting: Koningin Julianastraat (west)	40	45	1942	127	27	154	2095

