

Aan

Projectgroep

Kopie aan

-

Datum 20 mei 2025**Van** Cluster mobiliteit**Afdeling** RO**Pagina** 1 van 2**Onderwerp**

Advies cluster mobiliteit nieuwe locatie vluchtelingenopvang

Aanleiding

De bestaande opvang van de vluchtelingen uit Oekraïne aan de Servaashof wordt verplaatst naar het perceel nabij woonwijk de Brabander. Het gaat om de volgende aantallen:

- aantal woningen: 26 stuks
- aantal parkeerplaatsen: 78 stuks

Voor de verplaatsing is, zoals gebruikelijk bij bouwplannen, advies gevraagd aan het cluster mobiliteit. In deze memo vindt u het advies van mobiliteit op de nieuwe opvanglocatie. Er is gekeken naar:

- aantal parkeerplaatsen
- afwikkeling verkeer op bestaande wegenstructuur

Huidige situatie vluchtelingenopvang Servaashof

Op de locatie waar de vluchtelingen nu gehuisvest zijn, de Servaashof en naast basisschool De Hommel, zijn geen problemen of meldingen bekend ten aanzien van verkeer. De verkeersafwikkeling verloopt goed, er is geen sprake van parkeeroverlast en er zijn geen verkeersonveilige situaties bekend.

De bewoners zijn inmiddels bekend met de Nederlandse verkeersregels. De verwachting is dan ook dat er ook op nieuwe locatie geen verkeersproblemen ontstaan.

Parkeren plangebied vluchtelingenopvang

Normaliter wordt een parkeernorm gehanteerd per woning. De norm varieert afhankelijk van type en grootte van de woning van 1,1 tot 2,0 parkeerplaats per woning. In het geval van de vluchtelingenopvang is ervoor gekozen om deze norm niet toe te passen. Reden hiervoor is dat de woningen niet uitsluitend door één gezin bewoond worden. In de woningen van de vluchtelingenopvang wonen meerdere mensen met elkaar in één woning zonder dat zij een familiale/vriendschappelijke verbinding hebben. Dit zorgt voor een hoger autobezit dan gebruikelijk.

We hanteren voor dit bouwplan de norm voor arbeidsmigranten. De norm is 0,6 parkeerplaats per bewoner (aantal beschikbare bedden). Het aantal bewoners in de vluchtelingenopvang is 130. Het aantal benodigde parkeerplaatsen komt uit op $0,6 \times 130 = 78$ stuks.

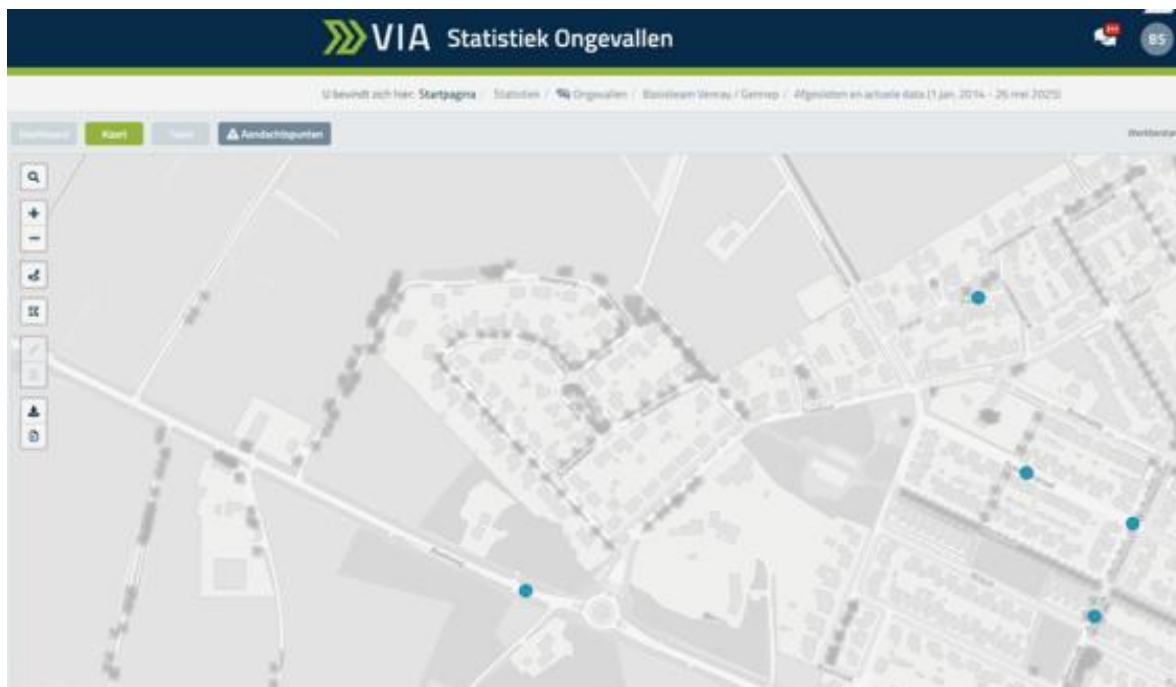
Het aantal van 100 parkeerplaatsen dat wordt aangelegd voldoet daarmee ruim aan de parkeervraag. Met een aandeel overige parkeerders biedt dit zekerheid dat er geen extra parkeerdruk in de wijk De Brabander ontstaat.

Onderwerp: Advies cluster mobiliteit nieuwe locatie vluchtelingenopvang

Pagina 2 van 8

Ongevallen

In de afbeelding hieronder zijn alle geregistreerde ongevallen van de periode 2014 tot op heden weergegeven.



De analyse van de ongevallen geeft geen aanleiding tot extra maatregelen.

Ontsluiting plangebied vluchtelingenopvang

Het plangebied wordt middels een uitrit ontsloten op het Venraysbroek. De uitrit is ondergeschikt aan het verkeer op het Venraysbroek.

De verkeersintensiteiten op het Venraysbroek liggen laag. Dit door het minimaal aantal woningen en het feit dat de weg geen doorgaande verkeersroute is. Er zijn dus genoeg hiaten (pauzes) in het verkeer, waardoor er voldoende ruimte is voor bewoners van de opvang om de uitrit veilig te verlaten. Er zijn geen aanvullende maatregelen nodig voor de aansluiting van het plangebied op de openbare weg.

Verkeersgeneratie plangebied vluchtelingenopvang

De bewoners van de vluchtelingenopvang genereren verkeer, net als iedere andere woonwijk. Bij verkeersgeneratie gaat het om het totaal aantal verkeersbewegingen. Het gaat dus niet alleen om woon-werkverkeer, maar ook om verkeer naar voorzieningen (bijv. supermarkt, huisarts) en recreatief verkeer (bijv. sport, familiebezoek).

Normaliter gaan we voor het berekenen van de verkeersgeneratie landelijk uit van 6 verkeersbewegingen per woning per etmaal. Hiermee zou de totale verkeersgeneratie van de vluchtelingenopvang uitkomen op 156 verkeersbewegingen per etmaal.

Onderwerp: Advies cluster mobiliteit nieuwe locatie vluchtelingenopvang

Pagina 3 van 8

Gelet op het feit dat we rekenen met een hoger autobezit dan gemiddeld, houden we ook rekening met een groter aantal verkeersbewegingen. We gaan in dit geval uit van 10 verkeersbewegingen per woning per etmaal. Hiermee komt de totale verkeersgeneratie uit op **260 verkeersbewegingen per etmaal**.

Verkeersafwikkeling

De meeste wegen in de wijk de Brabander zijn wegen met een maximumsnelheid van 30 km/uur en ook zo ingericht. In een straat waar een maximumsnelheid geldt van 30 km/uur kunnen per etmaal 5500 – 6000 motorvoertuigen op een veilige manier passeren (CROW). Wegen met een snelheid van 50, 60 of 80 km/uur kunnen meer motorvoertuigen per etmaal verwerken.

Uit de meeste recente tellingen blijkt dat de hoeveelheid verkeer op de straten rond het plangebied veel lager ligt dan de eerder genoemde 5500 motorvoertuigen per etmaal. In de tabel hieronder de meest recente telgegevens uit 2024.

Tellingen 2024

Weg	wegvak	Etmaalintensiteit (motorvoertuigen/etmaal in 2-richtingen)
Tureluur	Tussen Beekweg en Grutto	922
Tureluur	Tussen Scholekster en Venraysbroek	515
Broekweg	Tussen Venraysbroek en Smellekenlaan	483

De omliggende wegen hebben ruim voldoende capaciteit om het extra verkeer van de opvanglocatie af te wikkelen, zelfs wanneer alle verkeer over één route rijdt. Dit zal in de praktijk niet het geval zijn. Verkeer zal zich verspreiden over de diverse routes.

Om een volledig beeld te geven zijn de vier routes rond het plangebied ook afzonderlijk bekeken. Het gaat om:

- zandpad
- Laagheidseweg
- Venraysbroek (noord) via Hansenberg
- Venraysbroek (zuid) via wijk

Route 1: zandpad

De Beekweg is een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom met een snelheidsregime van 80 km/uur. Bij voorkeur sluiten we op gebiedsontsluitingswegen zo min mogelijk andere wegen aan. Belangrijkste reden hiervoor is de verkeersveiligheid. Het verkeer op de aansluitende wegen moet namelijk voorrang verlenen op het verkeer op gebiedsontsluitingsweg en komt vaak vanuit stilstand (of met lage snelheid) de weg opgereden. In Venray, maar ook landelijk, zien we dat het aantal verkeersongevallen bij dergelijke situaties onverminderd hoog ligt.

Bij reconstructies en nieuwe aansluitingen (bijv. bij ontwikkeling van de Brabander) zet de gemeente daarom in op een veilige situatie door het aanpassen/aanleggen van een veilig kruispunt of rotonde. Indien er voor de route via het zandpad zou worden gekozen, dan is het noodzakelijk het kruispunt

Onderwerp: Advies cluster mobiliteit nieuwe locatie vluchtelingenopvang

Pagina 4 van 8

met de Beekweg aan te passen. Naast de hoge kosten die dat met zich meebrengt, duurt het ook lang (werkvoorbereiding, aanbesteding en aanleg) voor het kruispunt is aangepast. Deze tijd is er niet.

Daarnaast is het zandpad nu niet geschikt als ontsluiting van een woongebied. Als we de route wel geschikt willen maken, dan moet de weg worden voorzien van verharding en moet er een voorrangsregeling worden ingesteld. Om de voorrang in te stellen is een verkeersbesluit nodig. Tegen het verkeersbesluit kan bezwaar gemaakt worden. Daarbij merken we op dat het alleen verharderen van het zandpad zonder aanpassing van het kruispunt met de Beekweg geen optie is. Hier stemt de politie niet mee in.

Er zijn geen data bekend van de gereden snelheden op het zandpad.

Advies verkeer: negatief

Route 2: Laagheidseweg

Ontsluiting van het perceel van de vluchtelingenopvang via de Laagheidseweg is geen optie. De Laagheidseweg heeft een snelheidsregime van 60 km/uur. Het profiel is te smal om te dienen als ontsluitingsroute. Verkeer kan elkaar immers lastig passeren. Op dit moment is er onvoldoende ruimte (mede door aanwezigheid bomen en perceelsgrenzen) beschikbaar om de weg te verbreden.



Daarnaast is de Laagheidseweg, inclusief oversteek van/naar wijk t.h.v. de Nieuwe Overloonsweg, een route die veelgebruikt wordt door fietsers en voetgangers. De menging van het gemotoriseerde verkeer in combinatie met het langzame verkeer (fietsers en voetgangers) is niet gewenst. Dit geldt ook in de huidige situatie.

Data: snelheden Laagheidseweg

Maand - jaar	Toegestane snelheid	Snelheid (V85)
April 2025	60 km/uur	59,9 km/uur
Maart 2025	60 km/uur	59,4 km/uur
Februari 2025	60 km/uur	61,3 km/uur
Januari 2025	60 km/uur	57,7 km/uur
December 2024	60 km/uur	56,8 km/uur

Onderwerp: Advies cluster mobiliteit nieuwe locatie vluchtelingenopvang

Pagina 5 van 8

November 2024	60 km/uur	58,7 km/uur
---------------	-----------	-------------

Advies verkeer: negatief, aanvullende snelheidsremmende maatregelen niet nodig

Route 3. Venraysbroek (noord)

Het Venraysbroek (in noordelijke richting) is geschikt om extra verkeer af te wikkelen (Venraysbroek-Hansenberg-Loonsewijk). Het kruispunt Beekweg-Loonsewijk is goed ingericht met duidelijke voorrang en een attentieverhogend kruisingsvlak. Er hoeft dan ook geen nieuw verkeersbesluit te worden genomen of aanpassing van het kruispunt plaats te vinden.

Nadeel van deze route is dat het, afhankelijk van de bestemming van de reis, ver omrijden is voor de bewoners van de opvanglocatie. De bestaande weg is wel aanwezig, maar niet voorzien van openbare verlichting of markering. Dit kan voor een verkeersonveilige gevoel zorgen.

Data: snelheden Venraysbroek (wegvak tussen opvanglocatie en Loonsedijk)

Maand - jaar	Toegestane snelheid	Snelheid (V85)
April 2025	60 km/uur	47,7 km/uur
Maart 2025	60 km/uur	46,8 km/uur
Februari 2025	60 km/uur	Geen meting
Januari 2025	60 km/uur	35,8 km/uur
December 2024	60 km/uur	38,3 km/uur
November 2024	60 km/uur	27,4 km/uur

Advies verkeer: positief, aanvullende snelheidsremmende maatregelen niet nodig.

Route 4. Venraysbroek (zuid)

Het Venraysbroek (in zuidelijke richting), de Tureluur en Broekweg liggen in een 30 kilometer per uur-zone. Deze zone is volgens landelijke voorschriften ingericht. De aansluitingen op de Beekweg en Nieuwe Overloonseweg zijn veilig ingericht met een rotonde. De intensiteiten van deze wegen liggen laag en kunnen de verwachte toename van het verkeer goed en zonder problemen verwerken.

Gelet op meldingen (subjectief) van bewoners van afgelopen jaren over verkeersonveiligheid op met name de Tureluur en Broekweg, wordt verwacht dat een deel van de bewoners van de wijk de Brabander de voorkeur heeft voor een ontsluiting van het plangebied via een andere route als die door de wijk.

Data: snelheden Venraysbroek (wegvak tussen opvanglocatie en Tureluur)

Maand - jaar	Toegestane snelheid	Snelheid (V85)
April 2025	30 km/uur	27,8 km/uur
Maart 2025	30 km/uur	28,0 km/uur
Februari 2025	30 km/uur	14,5 km/uur
Januari 2025	30 km/uur	29,8 km/uur

Onderwerp: Advies cluster mobiliteit nieuwe locatie vluchtelingenopvang

Pagina 6 van 8

December 2024	30 km/uur	20,3 km/uur
November 2024	30 km/uur	27,4 km/uur

Data: snelheden Tureluur (wegvak tussen Scholekster en Venraysbroek)

Maand - jaar	Toegestane snelheid	Snelheid (V85)
April 2025	30 km/uur	39,2 km/uur
Maart 2025	30 km/uur	39,0 km/uur
Februari 2025	30 km/uur	39,7 km/uur
Januari 2025	30 km/uur	38,3 km/uur
December 2024	30 km/uur	38,3 km/uur
November 2024	30 km/uur	37,8 km/uur

Data: snelheden Tureluur (wegvak tussen Venraysbroek en Broekweg)

Maand - jaar	Toegestane snelheid	Snelheid (V85)
April 2025	30 km/uur	35,8 km/uur
Maart 2025	30 km/uur	36,5 km/uur
Februari 2025	30 km/uur	36,4 km/uur
Januari 2025	30 km/uur	35,8 km/uur
December 2024	30 km/uur	34,9 km/uur
November 2024	30 km/uur	35,0 km/uur

Data: snelheden Broekweg (wegvak tussen Tureluur en Smellekenlaan)

Maand - jaar	Toegestane snelheid	Snelheid (V85)
April 2025	30 km/uur	28,8 km/uur
Maart 2025	30 km/uur	35,9 km/uur
Februari 2025	30 km/uur	36,3 km/uur
Januari 2025	30 km/uur	32,9 km/uur
December 2024	30 km/uur	36,1 km/uur
November 2024	30 km/uur	35,5 km/uur

Uit de inrichting van de weg en aanwezige bebording moet blijken welk gedrag er van de weggebruiker verwacht wordt. Op basis van data kunnen gemeente en politie eenvoudig controleren of de weg op de juiste wijze is ingericht. De data van het Venraysbroek laat zien dat de snelheid van het verkeer lager ligt dan de toegestane 30 km/uur. Het nemen van extra snelheidsremmende maatregelen is niet nodig.

De snelheid op de Tureluur en Broekweg ligt gemiddeld hoger dan de toegestane 30 km/uur, maar valt binnen de landelijk geaccepteerde waarden. Dit houdt in dat de snelheid hoger ligt dan gewenst, maar

Onderwerp: Advies cluster mobiliteit nieuwe locatie vluchtelingenopvang

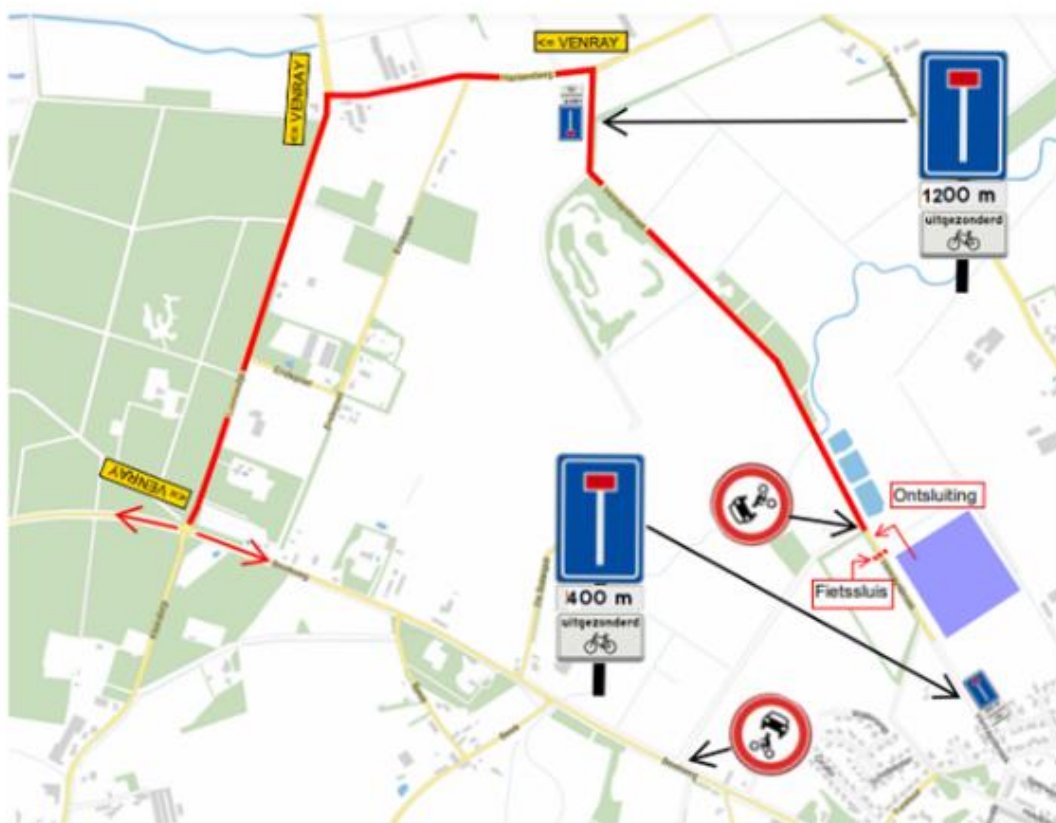
Pagina 7 van 8

zo laag ligt dat er niet gehandhaafd kan worden. Het nemen van extra snelheidsremmende voorzieningen is dan verkeerskundig gezien ook niet nodig.

Advies verkeer: positief, aanvullende maatregelen niet direct nodig. Wel overwegen om iets aanvullends, attentieverhogend, te treffen op het deel van de Tureluur (wegvak tussen Venraysbroek en Scholekster). Door de aanwezigheid van de speeltuin steken hier meer dan gemiddeld kinderen over. Daarnaast nodigt dit wegvak door de opzet van de wijk uit tot harder rijden. Er is immers geen gevoel van sociale controle door enerzijds de speeltuin, anderzijds het ontbreken van voorzijsdes van woningen.

Fysieke afsluiting Venraysbroek

Op basis van de verkeersgegevens is het niet noodzakelijk om een vaste route af te dwingen voor het verkeer van en naar de opvanglocatie. Een verplichte route zou alleen mogelijk zijn als we het Venraysbroek afsluiten voor gemotoriseerd verkeer. Dit kan bijvoorbeeld als volgt:



Een dergelijke fysieke afsluiting zou de wijk de Brabander niet extra belasten (uitgezonderd extra fietsers en voetgangers), omdat verkeer dan via een andere route wordt geleid. Tegelijkertijd brengt dit ook nadelen met zich mee. De alternatieve route via de noordzijde betekent een omweg van enkele kilometers. Dat is minder efficiënt en minder duurzaam. Daarbij is dit ook een route voor o.a. wandelaars van en naar het buitengebied.

Onderwerp: Advies cluster mobiliteit nieuwe locatie vluchtelingenopvang

Pagina 8 van 8

Veel bestuurders rijden op navigatie. De route via het Venraysbroek is op dit moment als doorgaande route opgenomen in de systemen. Niet iedere bestuurder voert regelmatig een update uit aan het navigatiesysteem. In de praktijk zal er toch nog veel verkeer tot aan de afsluiting rijden. Bestuurders moeten dan omkeren en omrijden om bij de bestemming te komen. Dit leidt tot frustratie, harder rijden en meer verkeersonveiligheid.

Ook bestaat de kans dat auto's alsnog proberen te parkeren aan de zuidzijde van het Venraysbroek, vlak voor de afsluiting en vanaf daar lopend verder gaan. Dat kan leiden tot ongewenste drukte op die plek.

Tijdens de eerste omgevingsdialoog is toch besloten om ook de afsluiting voor te leggen aan de bewoners. Dit om een zo'n volledig mogelijk beeld te krijgen van de situatie. Er kwamen veel reacties op deze ontsluitingsroute. Ook na de omgevingsdialoog hebben we per mail opmerkingen ontvangen. Er zijn voor- en tegenstanders van een fysieke afsluiting.

Advies verkeer

Het aantal parkeerplaatsen dat wordt aangelegd voldoet ruimschoots aan de parkeerbehoefte van de Oekraïense vluchtelingen en diens bezoekers. Het is niet noodzakelijk om voor de opvanglocatie voor Oekraïense vluchtelingen maatregelen te treffen om één bepaalde route af te dwingen. De Oekraïners rijden via de bestaande wegen richting de Beekweg of Nieuwe Overloonseweg. Zij kunnen hierbij, net als wijkbewoners, een eigen afweging maken welke route op dat moment voor hen het meest geschikt is. De bestaande wegenstructuur is hiervoor geschikt.

We adviseren om:

- geen route vast te leggen, maar om bewoners de vrije keuze te laten. Het nemen van een verkeersbesluit is dan ook niet nodig.
- bewoners van de omliggende straten te informeren over onderliggend advies, zodat zij kennis kunnen nemen van de belangenafweging.
- het al bestaande gevoel verkeersonveiligheid dat bewoners ervaren, serieus te nemen en hen te vragen op welke locaties zij eventueel aanvullende maatregelen zouden wensen.
- na het ophalen van alle informatie een bijeenkomst te plannen met een beperkt aantal bewoners om door te praten over de (on)mogelijkheden van maatregelen.
- de nieuwe situatie goed te monitoren.
- de nieuwe bewoners van de wijk nogmaals goed te informeren over de verkeersregels.