

MEMO

Aan: BRO, t.a.v. mw. Sadaf Sharifi
Project: Herbestemming camping Nieuwehof t.b.v. tijdelijke opvang
arbeidsmigranten
Datum: 20 maart 2020
Ons kenmerk: 20-0102-01
Onderwerp: Verkeersaantrekking Herbestemming Nieuwehof Meijel
Contactpersoon: ing. Nordine Bouchiba | 06-18565707 | nordine@gp12.nl
Status: Definitief
Bijlagen: -


**GRENS
PAAL12**
grensverleggende infraplanners

Correspondentieadres:
Postbus 1842
6201 BV Maastricht

www.grenspaal12.eu

1. Inleiding

Voor de voormalige camping de Nieuwehof aan de Vieruitersten 25 te Meijel is een herontwikkelingsplan opgesteld. Dit plan omvat het bouwen van 200 tijdelijke woningen voor maximaal 400 bewoners. Deze tijdelijke woningen zullen geplaatst worden voor de duur van maximaal 10 jaar. Elke woning wordt bewoond door maximaal 2 arbeidsmigranten. Voor de inrichting van het terrein is naast de 200 woningen voorzien in een parkeerterrein en in de bestaande bebouwing een beheerderswoning, fietsverhuur en een leslokaal voor taallessen. In de oude situatie waren er in totaal 125 staplekken met opgeteld maximaal 620 gasten. Verder was er sprake van een beheerderswoning en een boerderij. Daarnaast werden voorzieningen zoals zwembad en horeca ook gebruikt door gasten die niet overnachten op de camping.

2. Verkeersgeneratie

De verkeersgeneratie van de arbeidsmigranten moet in eerste instantie worden afgezet tegen de verkeersgeneratie van de huidige/voormalige invulling van het terrein als camping.

De verkeersgeneratie van de camping is als volgt te berekenen. Conform de kencijfers van het CROW voor het bepalen van de grootte is gebruik gemaakt van het opmeten van de oppervlakte vanaf een correcte luchtfoto. Deze volgt uit de rekentool parkeren en verkeersgeneratie, tenzij anders aangegeven:

- ✖ Camping: 125 kampeerplaatsen levert op een gemiddelde weekdag in juli (hoogseizoen) +/- 182 mvt/etmaal.
- ✖ Zwembad: +/- 150 m² bad + klein bad van +/- 30 m² geeft in totaal 180m² zwembad: Dit levert op een gemiddelde dag met goede weersomstandigheden +/- 81 mvt/etmaal op.
- ✖ Horeca: +/- 300m², voor cafés/snackbars en dergelijke zijn geen kengetallen beschikbaar. Gezien de locatie en de functie als toevoeging aan het zwembad en camping kan de extra verkeersaantrekkende werking als zeer laag ingeschat worden. Om deze reden wordt hier gerekend met een verkeersgeneratie van 30 mvt/etmaal (15 auto's).

In totaal komt de verkeersgeneratie van de camping daarmee uit op: 393 mvt/etmaal op drukke dagen. In de dalperioden zal deze echter lager zijn. Aangezien echter voornamelijk op deze dagen meer langzaam verkeer rondrijdt en dit de meest kwetsbare deelnemers zijn, kan men deze in het kader van de verkeersveiligheid het beste als maatgevende periode beschouwen op dit vlak.

De verkeersgeneratie van de tijdelijke woningen ten behoeve van arbeidsmigranten is gebaseerd op het aantal parkeerplaatsen evenals ervaringen met vergelijkbare projecten. Arbeidsmigranten worden, zeker in landelijke regio's, veelal door de werkgever rondgereden in 9-persoons busjes. Hierdoor is het autobezit (en daarmee gebruik) lager dan onder andere bevolkingsgroepen.

Het is daardoor aannemelijk dat voor dagelijks woon-werkverkeer slechts een deel van de bewoners gebruikt maakt van zijn eigen auto, omdat:

- ✗ een deel van de werknemers zal carpoolen;
- ✗ er door de werkgevers collectief vervoer georganiseerd wordt (busjes);
- ✗ een deel van de werknemers andere modaliteiten zal gebruiken (bijvoorbeeld de fiets of het openbaar vervoer);
- ✗ er door werkgevers geen reiskostenvergoeding voor woon-werkverkeer wordt verstrekt.

Op basis hiervan wordt ervan uitgegaan dat de helft van het aantal autobezitters zijn eigen auto zal gebruiken voor het dagelijks woon-werkverkeer. De uitgangspunten voor de verkeersgenererende werking zijn:

- ✗ 25% beschikt over een eigen auto (100 personen)
- ✗ 25% gebruikt zijn eigen auto ook voor woon-werk verkeer (25 personen)
- ✗ 25% carpoolt en rijdt mee met anderen (25 personen)
- ✗ 50% maakt gebruik van het collectief vervoer voor woon-werk verkeer (200 personen)
- ✗ 1/3 van alle autobewegingen zijn tijdens de spitsperiodes
- ✗ Fiets/ ov-verplaatsingen worden hier buiten beschouwing gelaten ten behoeve van de zorgvuldigheid van de berekening

Het aantal werkgerelateerde arbeidsverplaatsingen komt hierbij op 50 mvt/etmaal (heen en terug is 2 verplaatsingen). Gemiddelde bezetting is 2 personen per auto (bestuurder en carpooler). Dit resulteert in nog 200 bewoners die per busje vervoerd worden. Er van uitgaande dat de gemiddelde bezetting van deze busjes op 6 personen ligt, komt dit neer op afgerond 34 busjes. Deze komen 2 maal (ochtend en avond) en leveren daarmee 136 verplaatsingen op. In totaal zijn dit 186 werkgerelateerde verplaatsingen per dag.

Daarnaast zullen er ook nog niet-werkgerelateerde verplaatsingen plaatsvinden. Hierbij wordt ervan uitgegaan dat een kwart van de autobezitters zijn of haar voertuig gebruikt voor privédoeleinden. Om deze reden komen er nog eens 50 verplaatsingen bij. In totaal komt dit neer op 236 mvt/etmaal verkeersgeneratie.

Verder zijn op het terrein nog de volgende zaken gelegen: Leslokaal, beheerderswoning en een fietsverhuur.

- ✗ Beheerderswoning: 5 verplaatsingen (gemiddelde woning, buitengebied Peel en Maas);
- ✗ Leslokaal: 2 verplaatsingen (docent aankomst en vertrek, leerlingen komen vanuit de woningen zelf);
- ✗ Fietsverhuur: 4 verplaatsingen uitgaande van 1 personeelslid en af en toe een levering.



In totaal komen er daarmee 247 verplaatsingen per etmaal voor de gehele ontwikkeling. In principe is dit lager dan de verkeersgeneratie van de camping. Het verschil zit zich voornamelijk in het feit dat de camping voornamelijk in de zomer hoge bezoekerspieken kende en de rest van het jaar veel rustiger was. Bij de arbeidsmigrantenwoningen is de verkeersgeneratie het hele jaar door vrijwel gelijk. Conclusie is wel dat er in principe geen problemen ontstaan omdat de wegenstructuur in het verleden de piekdruktes ook heeft opgevangen.

2. Ontsluitingsstructuur

Zoals bij de verkeersgeneratie al aangegeven, zal de vestiging van de arbeidsmigranten niet zorgen voor een verhoging van de verkeersdruk in de omgeving van de huidige camping. Echter, de huidige wegen zijn niet dusdanig duurzaam veilig ingericht, zodat maatregelen wenselijk kunnen te zijn. In het voorstel van DenC Civiel worden een aantal verbeterpunten aangegeven. De maatregelen zijn opgedeeld in 3 deelmaatregelen, waarbij zowel de verkeersveiligheidsaspecten als de voordelen voor de buurt beschreven worden. Deze zullen onderstaand worden behandeld:

1. Snelheidsremmende maatregelen op de Vieruitersten;
2. Kruising Vieruitersten – Nieuwehof;
3. Het verbeteren van de veiligheid van fietsers op en rondom de Hurversweg.

Vieruitersten

De Vieruitersten is een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom met een snelheidsregime van 60km/uur. Deze weginrichting, te weten zeer lange rechtstanden met aan beide zijden bomen, komt regelmatig in de regio voor. Gezien de aanwezigheid van landbouwverkeer, fietsverkeer en diverse bebouwing, zijn drempels niet wenselijk en is geopteerd voor het plaatsen van straatjuweeltjes. Deze zijn bovendien kostengunstiger en altijd verplaatsbaar. Mits correct geplaatst en ingeleid met de juiste markering is dit een goede en veilige oplossing om de snelheid omlaag te brengen. Dit brengt enerzijds meer rust op de Vieruitersten en bevordert daarnaast de verkeersveiligheid. Wel dient er voor de toegankelijkheid van alle voertuigen inclusief hulpdiensten een breedte van 3,50 meter te worden vrijgehouden.

Kruising Vieruitersten/Nieuwehof

De maatregelen op deze kruising lijken reeds te zijn uitgevoerd.

Verbeteren fietsveiligheid Hurversweg

DenC Civiel geeft aan dat voornamelijk het optimaliseren van de verlichting het veiligheidsgevoel voor fietsers verbetert. Aanvullend maakt de geoptimaliseerde verlichting het algemeen aantrekkelijker om gebruik te maken van de fiets. Dit biedt ook voordelen voor de arbeidsmigranten, welke hierdoor eerder geneigd zijn per fiets naar Meijel te gaan voor hun levensbehoeften. Daarnaast is er in de huidige situatie ook al (gedeeltelijk) verlichting aanwezig, waardoor het uiteindelijke effect op flora en fauna waarschijnlijk beperkt zal blijven.



3. Conclusie

Over het algemeen is het niet te verwachten dat er grote problemen ontstaan rondom de ontwikkeling van de 200 woningen voor arbeidsmigranten. Indien er vol wordt ingestoken op het zo laag mogelijke autobezit onder deze migranten, is ook niet te verwachten dat er in de toekomst problemen ontstaan. Omdat fietsgebruik wordt gestimuleerd onder deze arbeidsmigranten is het wenselijk de aanbevolen maatregelen van DenC Civiel over te nemen. Hierdoor ontstaat een veiligere straat voor alle bewoners, wat tevens een positieve invloed kan hebben op het fietsgebruik.

