



VERKEER EN PARKEREN

DE HOEK FASE II MEIJEL

Opdrachtgever:	Mulleners Vastgoed BV
Projectnr:	PMA127
Datum:	16 november 2025

VERKEER EN PARKEREN

DE HOEK FASE II MEIJEL

Opdrachtgever:	Mulleners Vastgoed BV
Projectnr:	PMA127
Rapportnr:	20251116-PMA127-RAP-MOB-2.0
Status:	Definitief
Datum:	16 november 2025

Opsteller:
BF

Verificatie:
TVDP

Validatie:
BZ

T 088 - 33 66 333
E info@kragten.nl

© 2025 Kragten
Niets uit dit rapport mag worden veeleenvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook zonder voorafgaande toestemming van Kragten. Het is tevens verboden informatie en kennis verwerkt in dit rapport ter beschikking te stellen aan derden of op andere wijze toe te passen dan waaraan in de overeenkomst toestemming wordt verleend.



INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING.....	4
1.1	Aanleiding	4
1.2	Leeswijzer	5
2	ONTSLUITING.....	6
2.1	Gemotoriseerd verkeer	6
2.2	Langzaam verkeer.....	6
2.3	Openbaar vervoer.....	7
3	PARKEERTOETS.....	8
3.1	Parkeernormen.....	8
3.2	Conclusie parkeertoets	8
4	VERKEERSGENERATIE EN VERDELING.....	9
4.1	Verkeersgeneratie.....	9
4.2	Verkeersverdeling.....	9
5	VERKEERSTOETS	10
5.1	Steegstraat.....	10
5.2	Schoolstraat/Jan Truijensstraat	12
5.3	Hoek/Donk.....	12
5.4	Trinesweg/Heldensedijk/Meijelseweg	12
5.5	Conclusie verkeerstoets	12
6	CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN.....	14
6.1	Conclusies.....	14
6.2	Aanbevelingen.....	14

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

Het voornemen bestaat om aan de zuidoostzijde van de kern Meijel in de gemeente Peel en Maas, 106 grondgebonden woningen te realiseren, met inbegrip van bijbehorende verkeerskundige voorzieningen, groenvoorzieningen en waterhuishoudkundige voorzieningen. Op de onderstaande stedenbouwkundige schets is een impressie van de beoogde inrichting van het plangebied weergegeven. Van de 106 woningen zijn er 102 voorzien aan de zuidkant van de Steegstraat en 4 aan de noordzijde van de Steegstraat.



Figuur 1 Impressie stedenbouwkundige opzet woningbouwplan (bron: Kragten).

In het kader van de beoogde ontwikkeling is het van belang om de gevolgen voor de verkeers- en parkeersituatie binnen het plangebied en de directe omgeving in beeld te brengen. Deze rapportage biedt inzicht in de te verwachten effecten van deze ontwikkeling op de mobiliteit en infrastructuur in de buurt.

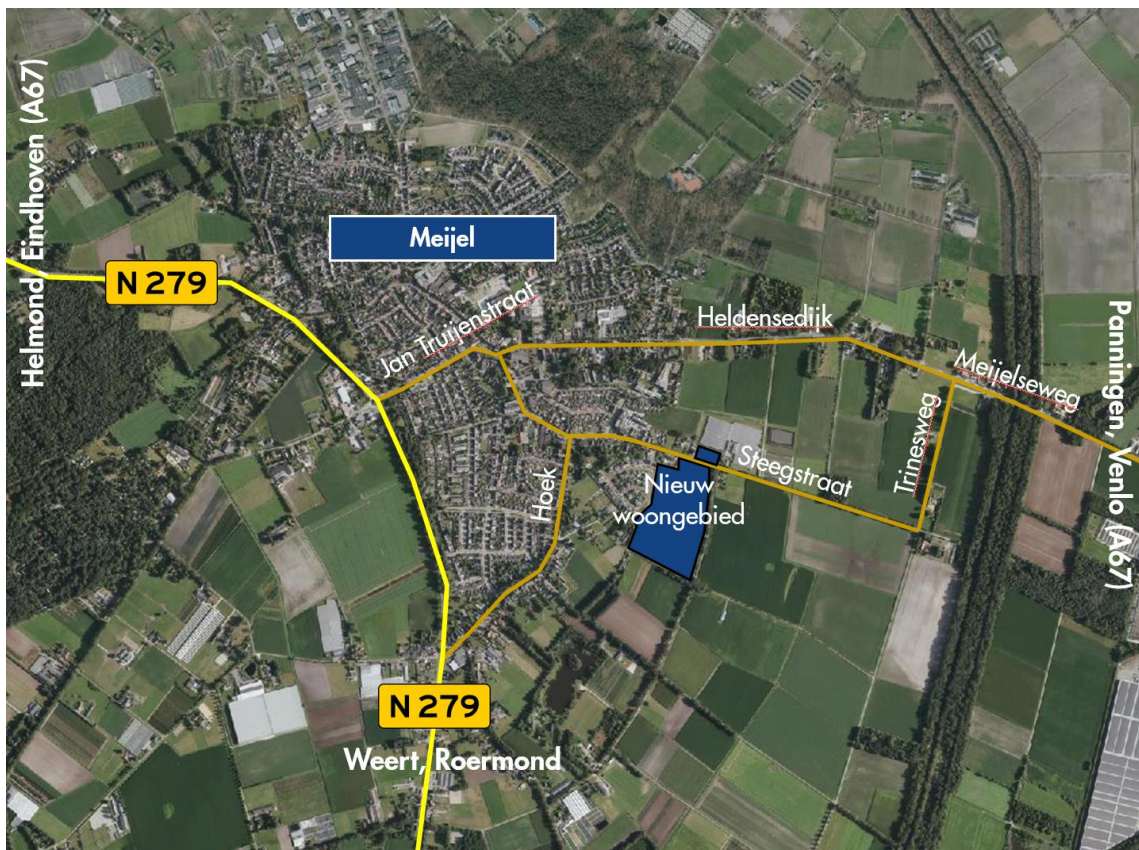
1.2 Leeswijzer

Deze rapportage beschrijft eerst in hoofdstuk 2 de huidige en toekomstige ontsluiting van het plangebied. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de parkeertoets. De verkeersgeneratie en de verdeling van het verkeer op de omliggende wegen wordt behandeld in hoofdstuk 4. Vervolgens worden de resultaten van een verkeerstoets gepresenteerd in hoofdstuk 5. Tot slot zijn in hoofdstuk 6 de conclusies en aanbevelingen weergegeven.

2 ONTSLUITING

2.1 Gemotoriseerd verkeer

Het plangebied bevindt zich aan de zuidoostkant van het dorp Meijel, langs de Steegstraat, en heeft een oppervlakte van circa 6,9 hectare. In de huidige situatie bestaat het plangebied uit agrarische gronden. Voor de woningen aan de noordzijde van de Steegstraat geldt dat deze rechtstreeks op de Steegstraat worden ontsloten. Gemotoriseerd verkeer kan voor wat betreft de woningen aan de zuidkant van de Steegstraat via de Kransakker en Steegstraat in westelijke richting naar de kern van Meijel rijden. Via de Hoek of de Jan Truijensstraat is zo de N279 te bereiken. In oostelijke richting kan verkeer via de Steegstraat, Trinesweg en Meijelseweg naar de N275 rijden. Ten zuiden van het plandeel aan de zuidkant van de Steegstraat, ter hoogte van de Jan Thijssensteeg, is geen aansluiting voor gemotoriseerd verkeer voorzien.



Figuur 2 Ontsluitingsstructuur van het nieuwe woongebied (bron: Kragten)

2.2 Langzaam verkeer

Langzaam verkeer ontsluit voor wat betreft de woningen aan de noordzijde van de Steegstraat rechtstreeks op de Steegstraat. Voor de woningen aan de zuidkant van de Steegstraat geldt dat het langzaam verkeer in zuidelijke richting ontsluit via de Jan Thijssensteeg. In noordelijke en oostelijke richting heeft het langzaam verkeer via de Kransakker, Steegstraat en Steenkampseweg

ontsluitingsmogelijkheden. Omdat de Steenkampseweg onverhard is, zijn de Kransakker, Steegstraat en Jan Thijssensteeg de meest logische ontsluitingsroutes voor langzaam verkeer.

2.3 Openbaar vervoer

Op ongeveer 650 meter loopafstand van het plangebied bevindt zich de bushalte 'Kapelkesweg' in Meijel, gelegen aan de Kerkstraat. Deze halte wordt bediend door buslijn 70 (Weert – Venlo). Aan de N279, op ongeveer 1,2 kilometer afstand, ligt een busstation waar naast buslijn 70 ook buslijnen 28 (Deurne – Meijel), 71 (Weert – Roggel – Meijel) en 75 (Roermond – Meijel) halteren.

3 PARKEERTOETS

3.1 Parkeernormen

De gemeente Peel en Maas heeft in 2018 de Nota Parkeernormen vastgesteld om parkeeroverlast in de omgeving te voorkomen en de parkeerbehoefte af te stemmen op de plaatselijke situatie. Volgens deze nota is het uitgangspunt dat binnen de grenzen van het plangebied moet worden voldaan aan de gemeentelijke parkeernormen. De woningen in het betreffende plangebied vallen onder de categorie "woonhuis rest bebouwde kom", waarvoor een parkeernorm van 2,0 parkeerplaatsen per woning geldt.

De beoogde woningbouwontwikkeling omvat 106 woonhuizen, wat betekent dat er in totaal 212 parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden binnen de plangrenzen. Binnen de plangrenzen is voldoende ruimte beschikbaar om aan de gemeentelijk gestelde normen te voldoen. In het stedenbouwkundig ontwerp zoals weergegeven in hoofdstuk 1, is rekening gehouden met het reserveren van ruimte voor zowel parkeren op eigen terrein bij de vrijstaande en twee-onder-één-kapwoningen en parkeren in het openbaar gebied bij de rijwoningen.

3.2 Conclusie parkeertoets

Het aspect parkeren vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

4 VERKEERSGENERATIE EN VERDELING

4.1 Verkeersgeneratie

Voor de geplande ontwikkeling wordt een toename van verkeersbewegingen van en naar het plangebied verwacht. Om de effecten hiervan op verkeersintensiteit en doorstroming te kunnen beoordelen, wordt gebruikgemaakt van kencijfers uit de meest actuele CROW-publicatie, 'Parkeerkencijfers 2024' (CROW-publicatie 744).

In de toekomstige situatie is in het plangebied een woningbouwontwikkeling gepland met 106 nieuwe woningen. Aangezien het exacte woningbouwprogramma nog niet definitief is, wordt er bij de berekening van de verkeersgeneratie uitgegaan van de standaard CROW-kencijfers voor het woonmilieu 'landelijk wonen'. Dit scenario is gekozen omdat het een worstcasebenadering geeft voor de te verwachten verkeersgeneratie.

Op basis van de CROW-kencijfers is in Tabel 1 de verkeersgeneratie van de nieuwe woningen berekend. Hierbij zijn het aantal verkeersbewegingen (heen en terug) op een gemiddelde weekdag opgenomen. Voor een beoordeling van de verkeersafwikkeling worden de weekdaggemiddelden omgerekend naar werkdaggemiddelden. Hiervoor wordt de standaard CROW-omrekenfactor van 1,11 voor woonfuncties gehanteerd. Uit de tabel blijkt dat de geplande ontwikkeling naar verwachting circa 785 extra motorvoertuigbewegingen op een gemiddelde weekdag zal genereren en circa 871 extra motorvoertuigbewegingen per werkdagemaal.

Tabel 1 Verkeersgeneratie beoogde ontwikkeling

Verkeersgeneratie			Weekdag	Werkdag
Type woonmilieu	Aantal	Kencijfer	Totaal	Totaal
VI Landelijk wonen	106 woningen	7,4 per woning	784,4 motorvoertuigen per etmaal	870,7 motorvoertuigen per etmaal

4.2 Verkeersverdeling

Het verkeer van en naar het plangebied maakt volledig gebruik van de Steegstraat om van en naar het plangebied te rijden. Om de verkeersverdeling bij benadering vast te stellen is een analyse van de verkeersverdeling gemaakt in TomTom Move¹. Daarbij is gekeken naar de richtingverdeling van verkeer van en naar de huidige woningen langs de Kransakker.

Veruit het grootste gedeelte van het verkeer wikkelt in westelijke richting af via de dorpskern van Meijel. Daarvan rijdt het meeste verkeer via de Schoolstraat en Jan Truijenstraat in noordwestelijke richting. Een kleiner gedeelte rijdt via de N279 naar het zuiden of via de N275 richting het oosten.

Op basis van bovenstaande analyse en expert-judgement is de volgende verkeersverdeling bepaald:

- Richting - Steegstraat oost, Heldensdijk oost: 15% van totale verkeersgeneratie
- Richting - Steegstraat west: 85% van totale verkeersgeneratie
 - o Route Schoolstraat, Jan Truijenstraat: 75% van totale verkeersgeneratie
 - o Route Hoek, Donk: 10% van totale verkeersgeneratie

¹ Uitgangspunten analyse: doordeweeks, gehele dag, periode 1 oktober t/m 30 november 2024.

5 VERKEERSTOETS

5.1 Steegstraat

De primaire ontsluiting van het woongebied ten zuiden van de Steegstraat zal plaatsvinden via een nieuwe aansluiting op de Steegstraat (zie Figuur 1). De vier woningen ten noorden van de Steegstraat worden eveneens op de Steegstraat ontsloten.

Een secundaire ontsluiting van het woongebied De Hoek fase II zal plaatsvinden via de bestaande Kransakker, die eveneens aansluit op de Steegstraat. Ten behoeve van de bereikbaarheid van het plangebied voor hulpdiensten is binnen het plangebied een verbinding tussen de twee deelgebieden voorzien.



Figuur 3 Beoogde infrastructuur in het plangebied

Voor de gehele Steegstraat geldt dat de intensiteit er relatief beperkt is. Op basis van het verkeersmodel en informatie van gemeente Peel en Maas² bedraagt de verkeersintensiteit op het drukste gedeelte (tussen Hoek en Kapelkesweg) 1.537 motorvoertuigen per etmaal op een gemiddelde werkdag, inclusief vrachtverkeer. Als gevolg van de beoogde woningbouw neemt de verkeersintensiteit toe. De totale toename bedraagt circa 871 motorvoertuigen per etmaal op een gemiddelde werkdag, waarvan naar verwachting 85% afwijkt in westelijke richting. Dat betekent een toekomstige verkeersintensiteit op het drukste gedeelte van circa 2.277 motorvoertuigen per etmaal op een gemiddelde werkdag.

Een vuistregel is dat bij erftoegangswegen binnen de bebouwde kom doorgaans een intensiteit van maximaal 4.000 – 6.000 motorvoertuigen per etmaal past. De huidige en toekomstige verkeersintensiteit op de Steegstraat blijft na de ontwikkeling ruimschoots onder deze richtintensiteit.

Steegstraat ten westen van Kransakker

De Steegstraat ten westen van Kransakker ligt in de huidige binnen de bebouwde kom en is in de gecategoriseerd als erftoegangsweg 30 km/uur. De weg heeft een wegbreedte van circa 4,8 meter en er is een voetpad aanwezig. CROW geeft voor erftoegangswegen binnen de bebouwde kom een minimale wegbreedte van 4,8 meter en een ideale wegbreedte van 5,8 meter. Met een wegbreedte van 4,8 meter voldoet de Steegstraat binnen de huidige bebouwde kom aan de minimale richtlijn. Deze breedte maakt het mogelijk dat twee voertuigen elkaar zonder problemen kunnen passeren. Opgemerkt dient te worden dat doorgaand vrachtverkeer verboden is in de kern van Meijel.

Steegstraat ten oosten van Kransakker

Ten oosten van Kransakker ligt de Steegstraat in de huidige situatie buiten de bebouwde kom en is deze gecategoriseerd als een erftoegangsweg 60 km/h. De weg heeft een wegbreedte van circa 4 meter. Er is geen voetpad aanwezig. De hoofdontsluiting van het plangebied is buiten de bebouwde kom beoogd.

In het kader van deze ontwikkeling wordt de komgrens verplaatst naar de te realiseren nieuwe ontsluiting van het plangebied. Het is hierbij aan te bevelen om het wegvak tussen de oude en nieuwe komgrens te herinrichten als erftoegangsweg binnen de bebouwde kom (30 km/uur).

Langzaam verkeer krijgt de mogelijkheid om het plangebied te verlaten via de bestaande ontsluiting Steegstraat/Kransakker. Hier is de ontsluitingsstructuur voor langzaam verkeer binnen het plangebied ook op ingericht.

Steegstraat ten oosten van de nieuwe aansluiting

Een deel van het verkeer van en naar het plangebied zal vanuit de Steegstraat via de Trinesweg, Heldensedijk en de Meijelseweg naar de N275 rijden. De Steegstraat buiten de bebouwde kom is een erftoegangsweg met een wegbreedte van 4,0 tot 4,5 meter. De huidige verkeersintensiteit op deze weg bedraagt 316 motorvoertuigen per etmaal. De verwachting is dat circa 15% van het verkeer van en naar het plangebied deze ontsluitingsroute zal gebruiken. Dit komt neer op een toename van circa 131 motorvoertuigen per etmaal. Deze toename is dermate beperkt dat deze niet leidt tot afwikkelingsknelpunten.

² Verkeersmodel Midden-Limburg 2040. Bron: gemeente Peel en Maas.

5.2 Schoolstraat/Jan Truijenstraat

Met de beoogde ontsluiting richting het noordwesten zal het verkeer van en naar het plangebied vanuit de Steegstraat via de Schoolstraat en de Jan Truijenstraat naar de N279 rijden.

Op de Schoolstraat bedraagt de verkeersintensiteit in de huidige situatie 500 tot 800 motorvoertuigen per etmaal. De verwachting is dat circa 75% van het verkeer van en naar het plangebied deze onsluitingsroute zal gebruiken. Dit komt neer op een toename op de Schoolstraat van 653 motorvoertuigen per etmaal en een toekomstige verkeersintensiteit van 1.153 tot 1.453 motorvoertuigen per etmaal.

De wegen Schoolstraat en Jan Truijenstraat zijn qua functie en inrichting reeds geschikt om te dienen als ontsluiting voor het achterliggende woongebied. De toekomstige verkeersintensiteit blijft ruimschoots onder de richtintensiteit van 4.000 – 6.000 motorvoertuigen per etmaal voor erftoegangswegen binnen de bebouwde kom.

5.3 Hoek/Donk

Met de beoogde ontsluiting richting het zuiden en zuidwesten zal het verkeer van en naar het plangebied vanuit de Steegstraat ook via de Hoek en de Donk naar de N279 rijden.

Op de Hoek en Donk bedraagt de verkeersintensiteit in de huidige situatie 1.000 tot 1.700 motorvoertuigen per etmaal. De verwachting is dat circa 10% van het verkeer van en naar het plangebied deze onsluitingsroute zal gebruiken. Dit komt neer op een toename van 87 motorvoertuigen per etmaal. Deze toename is dermate beperkt dat deze niet of nauwelijks merkbaar zal zijn op deze wegen en niet leidt tot knelpunten.

5.4 Trinesweg/Heldensedijk/Meijelseweg

Een deel van het verkeer van en naar het plangebied zal vanuit de Steegstraat via de Trinesweg, Heldensedijk en de Meijelseweg naar de N275 rijden.

De Heldensedijk en Meijelsedijk hebben een doorgaande functie (intensiteit: circa 7.000 mvt/etmaal), waardoor het verkeer van en naar het plangebied in het heersende verkeersbeeld van deze wegen zal opgaan.

De Trinesweg tussen de Heldensedijk en de Steegstraat is een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom met een wegbreedte van 4,5 tot 5,0 meter. De huidige verkeersintensiteit op deze weg bedraagt 316 motorvoertuigen per etmaal. De verwachting is dat circa 15% van het verkeer van en naar het plangebied deze onsluitingsroute zal gebruiken. Dit komt neer op een toename van 131 motorvoertuigen per etmaal. Deze toename is dermate beperkt dat deze niet of nauwelijks merkbaar zal zijn op deze wegen en niet leidt tot knelpunten.

5.5 Conclusie verkeerstoets

Als gevolg van de beoogde ontwikkeling neemt de verkeersintensiteit op het omliggend wegennet toe. Om een goede en veilige afwikkeling mogelijk te maken, zijn op de Steegstraat de volgende maatregelen voorzien:

- Verplaatsing komgrens in oostelijke richting (tot voorbij de nieuwe aansluiting van het woongebied).
 - o Aanbevolen wordt om het wegvak tussen de oude en nieuwe komgrens te herinrichten als erftoegangsweg binnen de bebouwde kom (30 km/uur).
- Tussen de twee deelgebieden binnen het planvoornemen is een calamiteitenontsluiting beoogd.
- Voor langzaam verkeer wordt het plangebied ontsloten via de Jan Thijssensteeg, Kransakker, Steegstraat en Steenkampseweg.

Op de bestaande infrastructuur zijn als gevolg van de beoogde ontwikkeling geen knelpunten te verwachten ten aanzien van de afwikkeling van het verkeer.

6 CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

6.1 Conclusies

- De bereikbaarheid van het plangebied voor verschillende vervoerswijzen is goed.
- Binnen de plangrenzen is voldoende ruimte aanwezig om te kunnen voorzien in de toekomstige parkeerbehoefte van bewoners en bezoekers van het plangebied.
- De beoogde ontwikkeling leidt tot een toename van verkeer op het omliggende wegennet, met name op de Steegstraat, Schoolstraat en Jan Truijensstraat. Op deze wegen worden geen knelpunten verwacht op het gebied van verkeersafwikkeling.
- In het kader van de ontwikkeling wordt voorzien in een verplaatsing van de komgrens, zodat beide ontsluitingen van het plangebied binnen de bebouwde kom van Meijel vallen.
- Langzaam verkeer ontsluit via de Jan Thijssensteeg, Kransakker, Steegstraat en Steenkampseweg.
- Tussen de twee deelgebieden is een calamiteitenontsluiting beoogd.

6.2 Aanbevelingen

- Een herinrichting van de Steegstraat tussen de oude en nieuwe komgrens als erftoegangsweg binnen de bebouwde kom (30 km/uur).