

Steendalerstraat 56 Gennep

Analyse verkeer

22 september 2025

Opdrachtgever

Titel rapport

Renfra B.V.

Steendalerstraat 56 Gennepe

Kenmerk

Datum publicatie

018604.20250922.R1.03

22 september 2025

Projectleider Goudappel

Projectteam Goudappel

Gerard Steenbergen

Gerard Steenbergen, Joost Verhoeven

Status

Definitief

© Copyright Goudappel BV 22-9-25

Inhoudsopgave

1. Achtergrond	1
2. Ontwikkeling	2
3. Analyse	3
3.1 Verkeersschouw	3
3.2 Verkeersgeneratie	3
3.3 Verkeersafwikkeling (ontsluiting) en verkeersveiligheid	4
3.4 Toegang voor uitzonderlijk verkeer	7
4. Conclusies	9

1. Achtergrond

In Gennepe zijn plannen voor de ontwikkeling van circa 20 woningen/appartementen (beoogde doelgroep is senioren) aan de Steendalerstraat 56 (zie figuur 1.1). Deze locatie, gelegen als een hofje, betreft (tot 2007) een voormalige bedrijfslocatie in de kern van Gennepe. Tussen 2007 en 2016 was het pand in gebruik als sportschool. Momenteel staat het pand leeg en wordt het (tijdelijk) bewoond als 'anti-kraak'. De locatie wordt ontsloten door twee doorgangen (oost en zuid). Door de gemeente Gennepe is aan de initiatiefnemer gevraagd aan te tonen dat de beoogde woningen verkeersveilig en verantwoord kunnen ontsloten worden op de Steendalerstraat (gemotoriseerd verkeer) en de Wagenstraat (langzaam verkeer). Hiervoor is Goudappel BV gevraagd een verkeersanalyse uit te voeren. In voorliggende rapportage zijn de aanpak, uitgangspunten en bevindingen van deze verkeersanalyse beschreven.



Figuur 1.1: Ligging ontwikkellocatie Steendalerstraat 56 Gennepe (bron: Cyclomedia)

2. Ontwikkeling

Voor het hofje aan de Steendalerstraat zijn circa 20 woningen/appartementen beoogd (maximaal twee bouwlagen). De woningen hebben een gemiddelde oppervlakte van circa 72 m² bvo. Het hofje is gelegen achter de bestaande woningen van de Picardie (noord), Wagenstraat (oost), Steendalerstraat (zuid) en Kruisstraat (west), zie figuur 1.1 (vorige pagina).

In figuur 2.1 is een schetsontwerp van de ontwikkellocatie weergegeven. De toekomstige bewoners (en bezoekers) hebben de mogelijkheid om op het eigen terrein te parkeren. Voor auto's zijn aan de zuidzijde parkeerplaatsen ingetekend. Voor fietsers zijn aan de noordoostzijde fietsvoorzieningen en bergingen beoogd. De initiatiefnemer is voornemens gemotoriseerd verkeer via de zuidzijde (Steendalerstraat) en langzaam verkeer via de oostzijde (Wagenstraat) te laten ontsluiten. De zuidelijke ontsluiting is circa 4,0 meter breed, de oostelijke ontsluiting is circa 2,7 meter breed.



Figuur 2.1: Schetsontwerp eigen terrein met parkeervoorzieningen (bron: opdrachtgever)

Het toekomstige functieprogramma voorziet in de realisatie van circa 20 woningen. Een deel van deze woningen (circa 70%) bestaat uit bereikbare koop- of huurwoningen, een ander deel (circa 30%) bestaat uit sociale huurwoningen. Dit betreft een indicatieve verdeling, omdat het toekomstige functieprogramma nog niet definitief is. In tabel 2.1 is het toekomstige functieprogramma opgenomen.

functie	aantal	eenheid	indicatief aandeel
woning bereikbare koop/huur	14	woningen	70%
woning sociale huur	6	woningen	30%
totaal	20	woningen	100%

Tabel 2.1: Toekomstige functieprogramma

3. Analyse

3.1 Verkeersschouw

Voor de verkeersanalyse is tijdens een avondspitsperiode op een gemiddelde werkdag een verkeersschouw op locatie gehouden (27 augustus 2024). Deze schouw is gehouden om een beeld te krijgen van onder andere het algemene verkeersbeeld, het huidige functioneren van de omliggende wegvakken (zoals Steendalerstraat en Wagenstraat) en de breedte van de toegangswegen voor gemotoriseerd en langzaam verkeer. Uit de schouw wordt geconstateerd dat het verkeersbeeld wordt getypeerd als 'zeer rustig'. Gelet op de ligging van de ontwikkellocatie zijn de verkeersintensiteiten passend bij de omliggende wegvakken. Ook de gereden snelheden zijn passend bij de huidige vormgeving van de omliggende wegvakken. Hoewel de schouw een momentopname is en de alledaagse verkeerssituatie kan verschillen van de tijdens de schouw waargenomen verkeerssituatie, is het aannemelijk dat rondom de ontwikkellocatie geen verkeershinder of verkeerskundige knelpunten ontstaan.

3.2 Verkeersgeneratie

Nieuwe functies genereren nieuwe verkeersbewegingen. Deze verkeersgeneratie bestaat uit aankomend en vertrekkend verkeer. Om het verkeerskundig effect van een ontwikkeling te bepalen, is daarom inzicht in de te verwachten verkeersgeneratie gewenst. Met behulp van CROW-verkeersgeneratiekencijfers (uit publicatie 744 'Parkeerkencijfers – basis voor parkeernormering', juli 2024) is het mogelijk om de verkeersgeneratie te berekenen.

Binnen CROW-kencijfers wordt onderscheid gemaakt naar woningtypen. Omdat het functieprogramma van de woningbouwontwikkeling nog niet definitief is, wordt in deze studie voor de (senioren)woningen gerekend met een algemeen verkeersgeneratiekencijfer. Voor woningen bedraagt het aantal verkeersbewegingen per woning gemiddeld 5 á 6 per etmaal op een gemiddelde weekdag. In deze studie is worst-case uitgegaan van 6 motorvoertuigbewegingen per woning gehanteerd. Dit betekent dat – bij realisatie van maximaal 20 (senioren)woningen – circa 120 motorvoertuigbewegingen per gemiddelde werkdag worden verwacht (dit is het aantal motorvoertuigbewegingen wanneer het aantal parkeerplaatsen wordt aangelegd conform gemeentelijk beleid, worst-case).

Voor fietsers zijn geen verkeersgeneratiekencijfers beschikbaar. Het aantal ritten per fiets is afhankelijk van onder andere de weersomstandigheden, het aantal personen per huishouden en het aantal fietsen per huishouden. Uit CBS-data blijkt dat een gemiddelde Nederlander ouder dan 6 jaar circa 267 fietsverplaatsingen per jaar maakt (2019). In deze analyse wordt dit afgerond op 280 fietsverplaatsingen per jaar. Uitgaande van 20 (senioren)woningen en een aanname over het aantal personen per huishouden (in Nederland bedraagt het gemiddelde 2,1 personen per huishouden), worden voor de woningbouwontwikkeling in Gennep circa (20 woningen x 2,1 personen per huishouden x 280 fietsverplaatsingen per jaar / 365 dagen per jaar =) 32 fietsverplaatsingen per dag verwacht.

3.3 Verkeersafwikkeling (ontsluiting) en verkeersveiligheid

Gemotoriseerd verkeer

De 20 (senioren)woningen aan de Steendalerstraat genereren circa 120 mvt/etmaal. Dit gemotoriseerde verkeer zal afgewikkeld worden via de zuidelijke toegang (Steendalerstraat). (zie figuur 5.1)



Figuur 5.1: Zuidelijke toegangsweg (vanaf de Steendalerstraat) (bron: Goudappel)

Het verkeer verdeelt zich niet evenredig over tijd en rijrichting, wat betekent dat, mede gelet op de lage verkeersintensiteit, de kans klein is dat verkeer elkaar gelijktijdig moet passeren. De zuidelijke toegangsweg heeft voldoende breedte (circa 4,0 meter) voor een personenauto in een richting (zie figuur 5.1). Met deze breedte is het nog mogelijk een loopstrook te realiseren. Bovendien hebben weggebruikers door de rechtstand van de toegangsweg voldoende zicht op eventueel naderend verkeer. Weggebruikers hebben naar verwachting voldoende reactietijd om een klein stukje achteruit te rijden en elkaar voor te laten gaan. Zowel op de Steendalerstraat als op het eigen terrein is voldoende ruimte waar het verkeer kan opstellen om tegemoetkomend verkeer te laten passeren.

Wanneer in de praktijk blijkt dat de zuidelijke toegangsweg verkeerskundig niet functioneert, kan ervoor gekozen worden om aan het begin van de toegangsweg een rood/groen lampje te realiseren, waarmee weggebruikers geattendeerd worden op tegemoetkomend verkeer. De verwachting is dat, gelet op de te verwachten verkeersgeneratie, door de nieuwe woningen geen verkeershinder zal ontstaan door gemotoriseerd verkeer.

Steendalerstraat

De Steendalerstraat (zie figuur 5.2) wordt gecategoriseerd als erftoegangsweg binnen de bebouwde kom. Op dit wegvak geldt een maximumsnelheid van 30 km/u. Fietsers delen de rijbaan met gemotoriseerd verkeer. De rijbaanbreedte bedraagt circa 5,0 meter. Zowel op wegvak- als op kruispuntniveau zijn snelheidsremmers aanwezig. Op wegvakniveau betreft dit enkele wegversmallingen. Voor voetgangers zijn aan weerszijden trottoirs aanwezig. De verkeersintensiteit is passend bij de huidige vormgeving.



Figuur 5.2: Huidige vormgeving Steendalerstraat (bron: Goudappel)

Na realisatie van de ontwikkeling worden op de Steendalerstraat geen verkeerskundige knelpunten verwacht. De verkeerstoename zal opgaan in het heersende verkeersbeeld. Wel kan mogelijk lichthinder ontstaan wanneer verkeer het terrein verlaat (enkel in donkere of schemerachtige weersomstandigheden). Omdat (1) de woningen aan de overzijde van de toegangsweg hoger gelegen zijn, (2) de toegangsweg niet direct (maar schuin) tegenover de woningen is gelegen en (3) de verkeersgeneratie verkeerskundig gezien laag is, wordt hier zeer beperkte lichthinder verwacht (zie figuur 5.3).



Figuur 5.3: Beperkt lichthinder bij zuidelijke toegangsweg (bron: Goudappel)

Langzaam verkeer

De woningen in het hofje genereren ruim 30 fietsverplaatsingen per etmaal. Dit fietsverkeer zal afgewikkeld worden via de oostelijke toegang (Wagenstraat) (zie figuur 5.4, volgende pagina). Ook voor deze ontsluiting geldt dat de kans klein is dat fietsers elkaar gelijktijdig moeten passeren. De oostelijke toegangsweg heeft voldoende breedte (circa 2,7 meter) voor fietsverkeer in twee richtingen. Om de sociale veiligheid te waarborgen, is het aan te bevelen het struikgewas tot aan de percelen te verwijderen en verlichting aan te brengen, zodat hier een open en toegankelijke ruimte ontstaat die voldoende breed is en ook zo wordt ervaren.



Figuur 5.4: Oostelijke toegangsweg (vanaf de Wagenstraat) (bron: Goudappel)

Bij een scheiding van de verkeersstromen (door te ontsluiten via twee toegangen) worden eventuele conflict(punt)en tussen gemotoriseerd en langzaam verkeer voorkomen. Echter zullen fietsers in de praktijk kiezen voor de meest directe route (via de zuidelijke toegang). Omdat de extra verkeersstromen gering zijn (en de kans op tegemoetkomend verkeer daarom klein is), is het verkeerskundig gezien verantwoord om zowel gemotoriseerd als langzaam verkeer via de Steendalerstraat (zuidelijke toegang) te laten ontsluiten. De zuidelijke toegang is hiervoor voldoende breed.

Wagenstraat

De Wagenstraat (zie figuur 5.5, volgende pagina) wordt gecategoriseerd als erftoegangsweg binnen de bebouwde kom. Op dit wegvak geldt een maximumsnelheid van 30 km/u. De weg is een typische woonstraat en geen doorgaande verbinding. Op het wegvak delen fietsers de rijbaan met gemotoriseerd verkeer. De rijbaanbreedte bedraagt circa 5,0 meter. Voor voetgangers zijn aan weerszijden trottoirs aanwezig. Parkeren gebeurt zowel op eigen terrein als incidenteel op de rijbaan. Dit heeft tot gevolg dat tegemoetkomend verkeer op elkaar moet wachten bij een geparkeerde auto op de rijbaan. Echter, de verkeersintensiteit is relatief gezien laag en passend bij de huidige functie en vormgeving van het wegvak.



Figuur 5.5: Huidige vormgeving Wagenstraat (bron: Goudappel)

Na realisatie van de ontwikkeling worden op de Wagenstraat geen verkeerskundige knelpunten verwacht. De verkeerstoename zal opgaan in het heersende verkeersbeeld.

3.4 Toegang voor uitzonderlijk verkeer

Uit de analyse in paragraaf 5.3 blijkt dat 'standaard' verkeer (personenauto's en langzaam verkeer) eenvoudig het plangebied kan bereiken. Voor uitzonderlijk verkeer (zoals nood- en hulpdiensten, afvalophaaldiensten en bouwverkeer) zal dit lastig worden. In deze paragraaf wordt ingegaan op deze uitzonderlijke verkeersstromen.

Nood- en hulpdiensten

Voor standaard voertuigen van nood- en hulpdiensten (politie, ambulance en brandweer) is het plangebied (via meerdere routes) bereikbaar. Een standaard brandweerwagen heeft een vrije ruimte van circa 3,5 meter nodig (ongeveer twee personenauto's naast elkaar). De zuidelijke toegang is hiervoor voldoende breed. Wel moet hiervoor voldoende ruimte zijn op de Steendalerstraat om de bocht te maken bij het inrijden van de toegangsweg.

Vanaf de Steendalerstraat kan een redvoertuig (ladderwagen of hoogwerker) worden opgesteld. Hiervoor is geen opstelbaarheid vereist. In figuur 5.6 (volgende pagina) is te zien dat de zuidelijke toegang ruim geschikt is voor één personenauto. Door de Veiligheidsregio Noord-Limburg is reeds geconstateerd dat de bereikbaarheid geen probleem vormt. Wel dient op de tekening van de binnenplaats een opstellingsplaats voor een redvoertuig te worden aangegeven.

De oostelijke toegang is te smal voor hulpdiensten om in te rijden, hoewel aan de Wagenstraat een tankautospuiter kan worden opgesteld om via het pad in te zetten. Voorwaarde hierbij is dat bij de toegang van het pad wordt voorzien in een opstelplaats voor een blusvoertuig en dat ter plaatse een brandkraan kan worden bijgeplaatst.



Figuur 5.6: Zuidelijke toegangsweg geschikt voor één personenauto (bron: Goudappel)

Afvalophaaldiensten

Door de Veiligheidsregio Noord-Limburg is advies gegeven over de bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten. In dit advies is geconstateerd dat de zuidelijke toegang voldoende breedte heeft voor een standaard brandweerwagen. Dit betekent dat ook een vuilniswagen (of verhuiswagen) de binnenplaats kan bereiken. Voorwaarde hierbij (evenals bij nood- en hulpdiensten) is dat er in de doorgang over de gehele lengte geen obstakels aanwezig zijn, zoals verkeersborden, lantaarns, heggen, etc. Dit dient gedetailleerd uitgewerkt te worden. Daarnaast zal op het terrein voldoende ruimte aanwezig moeten zijn om te keren. Alternatief van een vuilniswagen zijn afvalophaaldiensten met kleine (pers)containers. Deze voertuigen zijn smaller dan een standaard vuilniswagen en kunnen eenvoudig manoeuvreren. In figuur 5.7 is een voorbeeld van een dergelijk voertuig gegeven.



Figuur 5.7: Voorbeeld mini persbus (Bron: Milieu Service Nederland)

Bouwverkeer

Voor bouwverkeer is de zuidelijke toegangsweg een aandachtspunt. De initiatiefnemer zal hiervoor moeten aantonen dat het bouw materiaal verkeersveilig naar het plangebied gebracht kan worden.

4. Conclusies

In Gennep zijn plannen voor de ontwikkeling van circa 20 woningen/appartementen (beoogde doelgroep is senioren) aan de Steendalerstraat 56. Deze locatie wordt ontsloten door een zuidelijke toegangsweg (voor gemotoriseerd verkeer) en oostelijke toegangsweg (voor langzaam verkeer). Voor deze ontwikkeling is Goudappel BV gevraagd een verkeersanalyse uit te voeren. Hieruit worden de volgende conclusies getrokken:

Verkeer

- De ontwikkeling genereert circa 120 mvt/etmaal en ruim 30 fietsverplaatsingen per dag. De verkeerstoename is verkeerskundig gezien beperkt. De kans op tegemoetkomend verkeer bij beide toegangswegen is daarom klein. Hier worden geen verkeerskundige knelpunten verwacht. Dat geldt ook voor de Steendalerstraat en Wagenstraat.
- De zuidelijke toegangsweg heeft voldoende breedte voor de auto- en fietsontsluiting. Voor de bereikbaarheid van nood- en hulpdiensten heeft Veiligheidsregio Noord-Limburg advies uitgebracht. In dit advies wordt geconstateerd dat het plangebied goed bereikbaar is voor nood- en hulpdiensten (en daarmee ook voor afvalophaaldiensten en verhuishagens). Voor bouwverkeer zal de initiatiefnemer moeten aantonen dat dit verkeersveilig en verantwoord plaats kan vinden.
- De oostelijke toegangsweg heeft voldoende breedte voor langzaam verkeer, mits het struikgewas tot de perceelgrenzen wordt verwijderd. Om de sociale veiligheid te verbeteren, is het aan te bevelen verlichting aan te brengen. Voor hulpdiensten is de oostelijke toegang te smal, hoewel er vanaf de Wagenstraat wel de mogelijkheid is om een tankautospuit op te stellen om via het pad in te zetten.



Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden en via onze partners in het buitenland

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Nederland

Postbus 161
7400 AD Deventer
Nederland

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32