

# Hart van Gennepe

## Varianten verkeermodel



Gemeente Gennepe

augustus 2013  
Definitief

# Hart van Gennep

## Varianten verkeermodel

dossier : AD1980-110-102  
registratienummer : MO-MA20130136  
versie : 1  
classificatie : Klant vertrouwelijk

Gemeente Gennep

augustus 2013  
Definitief

<b>INHOUD</b>	<b>BLAD</b>
1 AANLEIDING	2
2 AUTONOME SITUATIE	3
3 VARIANTEN	6
3.1 Variant 1: Shared Space	6
3.2 Variant 2: Nieuwe aansluiting op provinciale weg (N271)	8
3.3 Variant 3: Nieuwe aansluiting op N271 in combinatie met Shared Space	10
4 CONCLUSIES	12
5 COLOFON	13

#### **BIJLAGEN**

1	Autonome situatie
2	Effect variant 1: Shared Space
3	Effect variant 2: Nieuwe aansluiting op N271
4	Effect variant 3: Shared Space en nieuwe aansluiting N271

## 1 AANLEIDING

Gennep heeft een uitgebreid winkelgebied dat loopt van de Markt tot aan het einde van de Spoorstraat. In het midden ligt het Hart van Gennep, rondom het Jan Lindersplein. Het gebied is volop in ontwikkeling, met de bouw van twee nieuwbouwcomplexen met woon- en winkelruimte, het inrichten van een nieuw plein, uitbreiden van de parkeervoorzieningen en het toepassen van een nieuwe verkeerssituatie. Deze ontwikkelingen zijn in 2010 gestart en worden in 2015 afgerond.

Het gebied rondom het Bolwerk wordt in 2014/2015 heringericht als verblijfsgebied waar de automobilist te gast is (zie kaartje).



In dit deel van het winkelgebied ligt een drukke weg die wordt gebruikt als hoofdroute door Gennep. Vooral bij voetgangers heerst er nu een onveilig en onoverzichtelijk gevoel. Daar wil de gemeente verandering in brengen. De raad besloot eerder al dat dit deel van het centrum autoluw moest worden. Daarbij werd er oorspronkelijk aan gedacht aan een voetgangersgebied, net als in de Zandstraat. Uit een verkeersstudie bleek echter dat dit voor overlast en hinder op andere wegen zou zorgen. Ook bij sommige winkeliers in het gebied stuitte het afsluiten op weerstand. Daarom besloot het college in oktober 2012 om de weg niet af te sluiten, maar wel opnieuw in te richten. De uitstraling van een doorgaande weg wordt doorbroken en daarmee verbeterd de verkeersveiligheid.

Recent is ook een mogelijke nieuwe aansluiting op de provinciale weg (N271) ter sprake gekomen. Deze nieuwe aansluiting zou dan de Maaskempweg verbinden met de N271. Hiermee wordt een betere bereikbaarheid van het centrum van Gennep beoogd en wordt een lagere belasting van de wegen rondom het Jan Lindersplein verwacht.

## 2 AUTONOME SITUATIE

Voordat gestart is met de variantenstudie is eerst de autonome situatie 2020 nauwkeurig gecontroleerd en (waar nodig) aangepast. Het basisjaar 2010 is opnieuw gekalibreerd aan de hand van twee recente verkeersstellingen op de Nijmeegseweg en de Brugstraat. Dit opnieuw gekalibreerde basisjaar heeft als basis gediend voor de kalibratiecorrectie van de autonome situatie 2020.

In het model voor de autonome situatie 2020 zijn ook nog enkele (beperkte) wijzigingen doorgevoerd, zodat alle plannen conform de laatste inzichten zijn opgenomen. De belangrijkste ontwikkelingen zijn:

### **Afwaardering N271**

De N271 langs Gennep zal door de Provincie Limburg worden afgewaardeerd tot een gebiedsontsluitingsweg met twee rijstroken en een maximum snelheid van 80 km/u. De meeste kruisingen worden omgebouwd tot (turbo-)rotondes.

### **De realisatie van het Bolwerk**

Op de hoek van de Zandstraat en de Brugstraat in Gennep is één samenhangend complex gebouwd met drie gevels. Een gevel gericht naar de Brugstraat, één naar 't Straatje en één naar de Zuidwal. Het complex bestaat uit een 'onderbouw' met als grootste winkel de supermarkt Jan Linders en een bovenbouw met 38 appartementen.

Aan 't Straatje is een parkeerterrein voor de bezoekers van de commerciële ruimten ingericht en voor de bewoners van de appartementen is onder het complex een parkeerkelder gemaakt.

### **De realisatie van Centrum Centraal**

Voor dit nieuwbouwcomplex zijn de panden aan de Zandstraat 66 t/m 76 in Gennep eind 2012 gesloopt. Naar verwachting wordt het complex medio 2014 opgeleverd. Op de begane grond zal de Aldi supermarkt zich straks vestigen. De hoofdingang komt aan het Martinushof, waar parkeergelegenheid is voor bezoekers. Naast het pand wordt een doorsteek gemaakt voor auto's, fietsers en voetgangers, die bij de winkels aan de Zandstraat uitkomt

Op de bovenliggende verdiepingen komen 24 huur- en koopwoningen, waarvoor ondergronds parkeergelegenheid wordt gecreëerd.

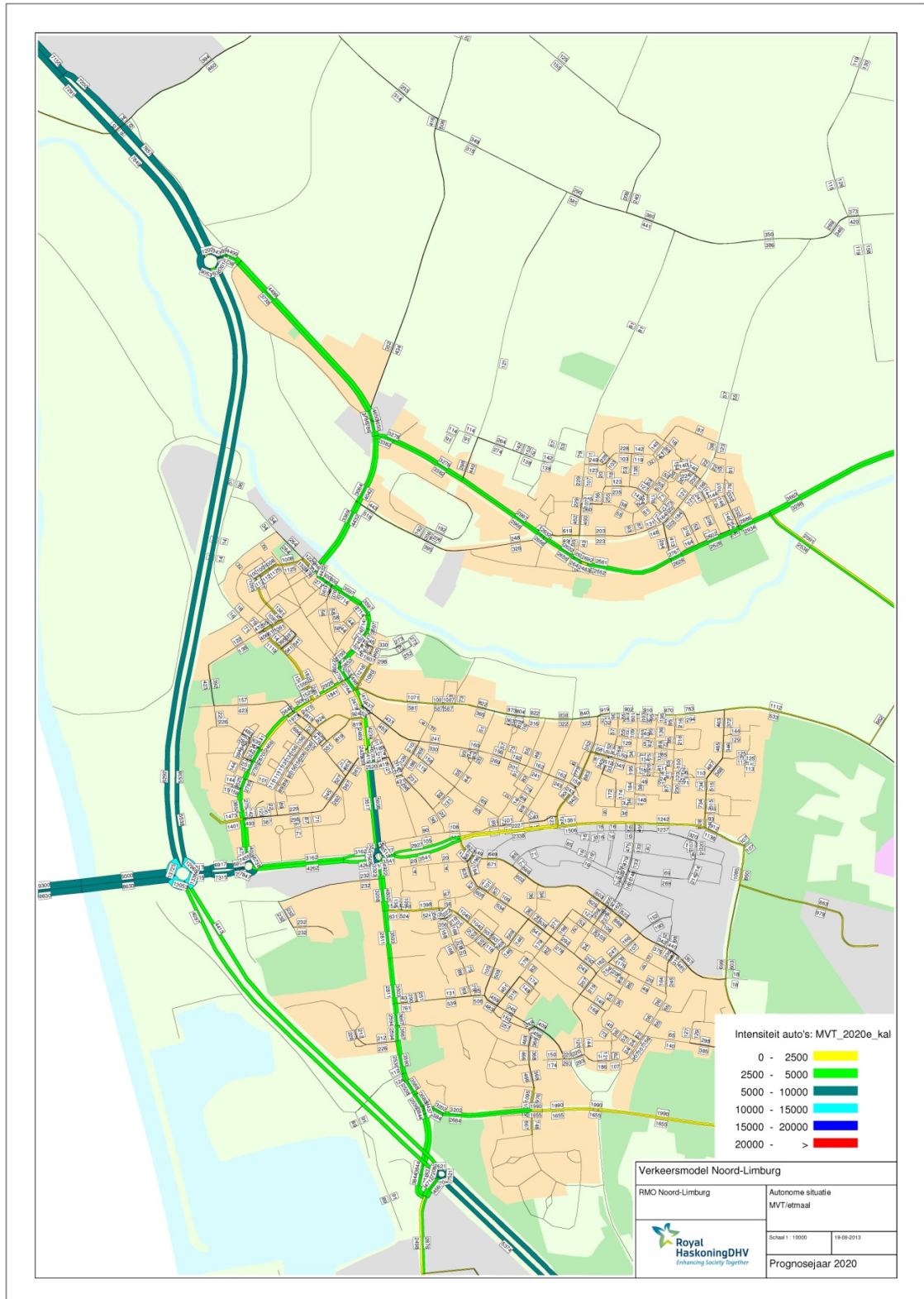
### **De realisatie van Keramiek Experience**

Voor de realisatie van dit keramiekmuseum wordt gebruik gemaakt van het gebouw van de oude brandweerkazerne. De Keramiek Experience kan multifunctioneel worden gebruikt en er is ruimte voor een grand-café in het complex. Het ontwerp is transparant, met goed zicht op het buitengebied en de Niers. Daarnaast voorziet het plan in de bouw van een hotel met 52 kamers en 20 (zorg)woningen. Onder het hotel en de (zorg)woningen is een parkeerkelder voorzien van ca. 80 parkeerplaatsen.

In onderstaande tabel zijn de verkeersintensiteiten in de autonome situatie 2020 voor de belangrijkste wegen weergegeven:

Autonoom 2020		
Rijksweg N271	11.800	mvt/etmaal
Nijmeegseweg (Noord)	8.200	mvt/etmaal
Spoorstraat	6.600	Mvt/etmaal
Zuid-Oostwal/Niersweg	6.500	mvt/etmaal
Brugstraat	6.100	mvt/etmaal
Doelen	2.500	mvt/etmaal
Doorsteek Centrum-Centraal	2.300	mvt/etmaal

In navolgende afbeelding zijn de verkeersintensiteiten in de autonome situatie 2020 weergegeven voor het hele gebied. Het betreft motorvoertuigen per etmaal. Een grotere versie van deze kaart is opgenomen in de bijlagen.



### 3 VARIANTEN

#### 3.1 Variant 1: Shared Space

Volgens het plan "Hart van Gennep" wordt het gebied rondom het Jan Lindersplein ingericht als een groot plein. Je zou kunnen spreken van een Shared Space. In de autonome situatie rijden er ca. 9.500 motorvoertuigen per etmaal over het kruispunt Zandstraat-Brugstraat (dit is een optelling van alle verkeersstromen richting het kruispunt) en dat is erg veel voor een verblijfsgebied.

Eén van de kenmerken van een Shared Space gebied is een menging van motorvoertuigen en langzaam verkeer. Hierdoor ligt de gemiddelde rijsnelheid een stuk lager dan in een normale verkeerssituatie. Bovendien zijn alle kruispunten binnen het gebied gelijkwaardig. Hierdoor zal de verkeersintensiteit afnemen.

Dit hebben we modelmatig gesimuleerd door de gemiddelde rijsnelheid binnen het gebied op 20km/u te stellen en alle kruispunten gelijkwaardig te maken. Vervolgens hebben we de variant doorgerekend en vergeleken met de autonome situatie 2020. In navolgende verschilplot zijn de verkeerstoenames en –afnamen zichtbaar ten opzichte van de autonome situatie 2020. Een groene kleur geeft een afname van verkeer weer en een rode kleur een toename van verkeer. Hoe dikker de balken hoe groter de toe- of afname.

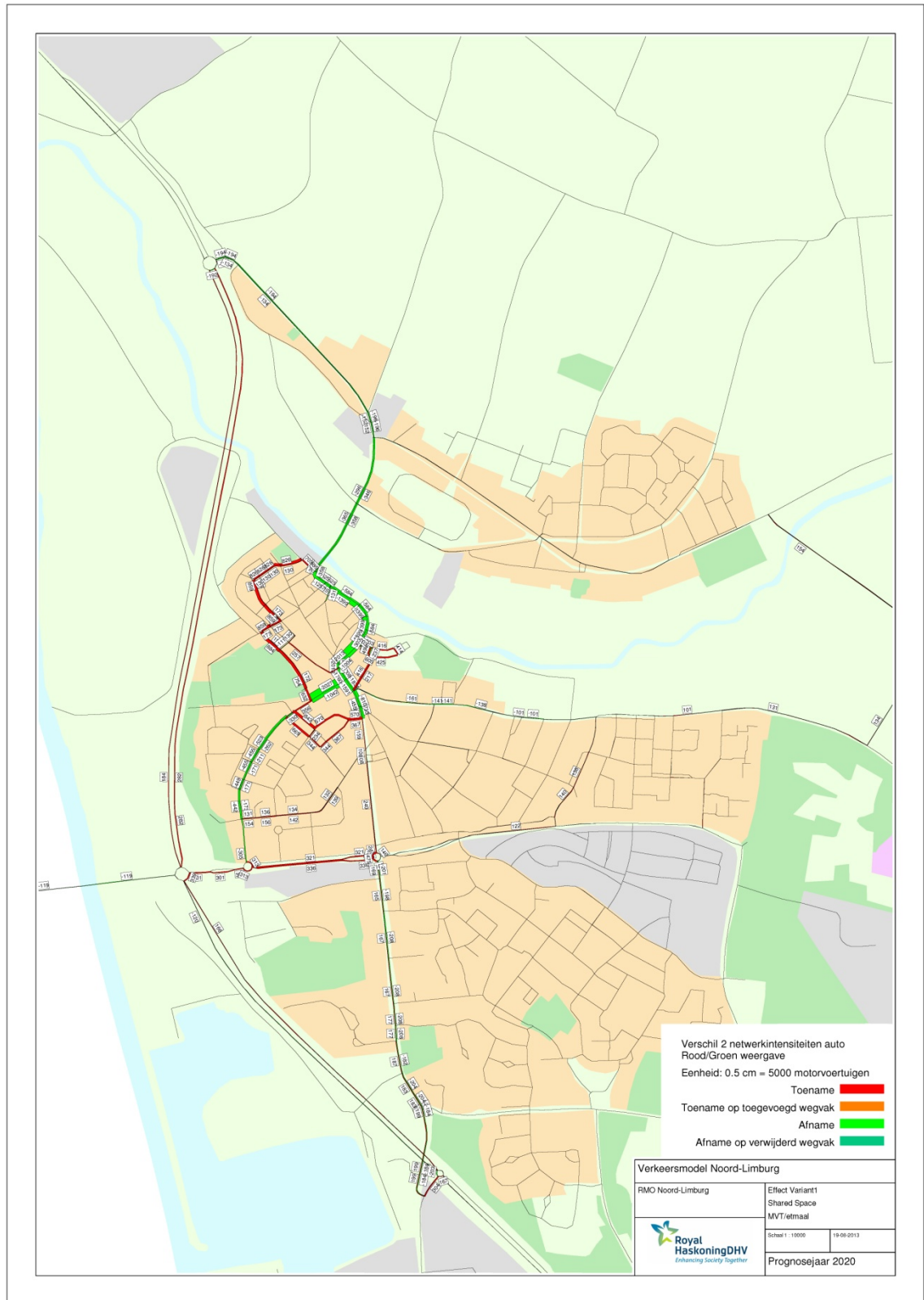
Een grotere versie van deze kaart is opgenomen in de bijlagen.

Door de reconstructie van het centrum van Gennep / het aanleggen van een Shared Space gebied neemt de hoeveelheid verkeer rondom het Jan Lindersplein (kruispunt Zandstraat-Brugstraat) af met ca. 4.600 mvt/etm en zijn er een aantal effecten zichtbaar:

- Een gedeelte van het bestemmingsverkeer voor het centrum van Gennep zal, als gevolg van de extra vertraging die men ondervindt, via de Prins Bernhardlaan (ca. +1.500 mvt/etm) en het Europaplein (ca. +900 mvt/etm) gaan rijden in plaats van over de Zandstraat en de Brugstraat. Dit is met name voor de verbinding tussen Europaplein en de Zandstraat een forse toename, gezien de beperkte wegbreedte. Langs deze route is wel veel parkeergelegenheid.
- Een gedeelte van het bestemmingsverkeer voor het centrum van Gennep zal, als gevolg van de extra vertraging die men ondervindt, via Doelen (ca. +1000 mvt/etm) gaan rijden in plaats van over de Zuid-Oostwal en de Brugstraat. Dit is een vrij grote toename voor deze wegen, aangezien ze een beperkte wegbreedte hebben. Wel maakt deze route deel uit van de parkeerroute rondom het centrum.
- Een gedeelte van het doorgaand verkeer door Gennep zal, als gevolg van de extra vertraging die men ondervindt, over de N271 gaan rijden (ca. +500 mvt/etm). Dit is een gunstige ontwikkeling, omdat de N271 beter geschikt is als doorgaande route.
- Verkeer naar het parkeerterrein Martinushof zal meer gebruik gaan maken van de doorsteek (ca. +600 mvt/etm) en minder van de aansluiting op de Zuid-Oostwal (ca. -400 mvt/etm).
- Er is geen effect zichtbaar op de Kleineweg.

Per saldo leidt de invoering van Shared Space tot een verbetering van de verkeerssituatie rondom het centrum van Gennep.





### 3.2 Variant 2: Nieuwe aansluiting op provinciale weg (N271)

Recent is een mogelijke nieuwe aansluiting op de provinciale weg (N271) ter sprake gekomen. Deze nieuwe aansluiting zou dan de Maaskempweg verbinden met de N271 en zal worden vormgegeven als een rotonde. Deze mogelijke variant hebben we ook in het verkeersmodel ingevoerd, waarbij het uitgangspunt is dat de toeleidende weg wordt vormgegeven als een gebiedsontsluitingsweg met een maximum snelheid van 50 km/u en voldoende capaciteit om de verwachte hoeveelheid verkeer te verwerken.

Aandachtspunt is dat in de huidige situatie er niet overal voldoende breedte beschikbaar is om een weg met voldoende capaciteit te realiseren. Dit geldt met name ter plaatse van de geplande Keramiek Experience.

Ook deze variant hebben we doorgerekend en vergeleken met de autonome situatie 2020. In navolgende verschilplot zijn de verkeerstoenames en –afnamen zichtbaar ten opzichte van de autonome situatie 2020

Een grotere versie van deze kaart is opgenomen in de bijlagen.

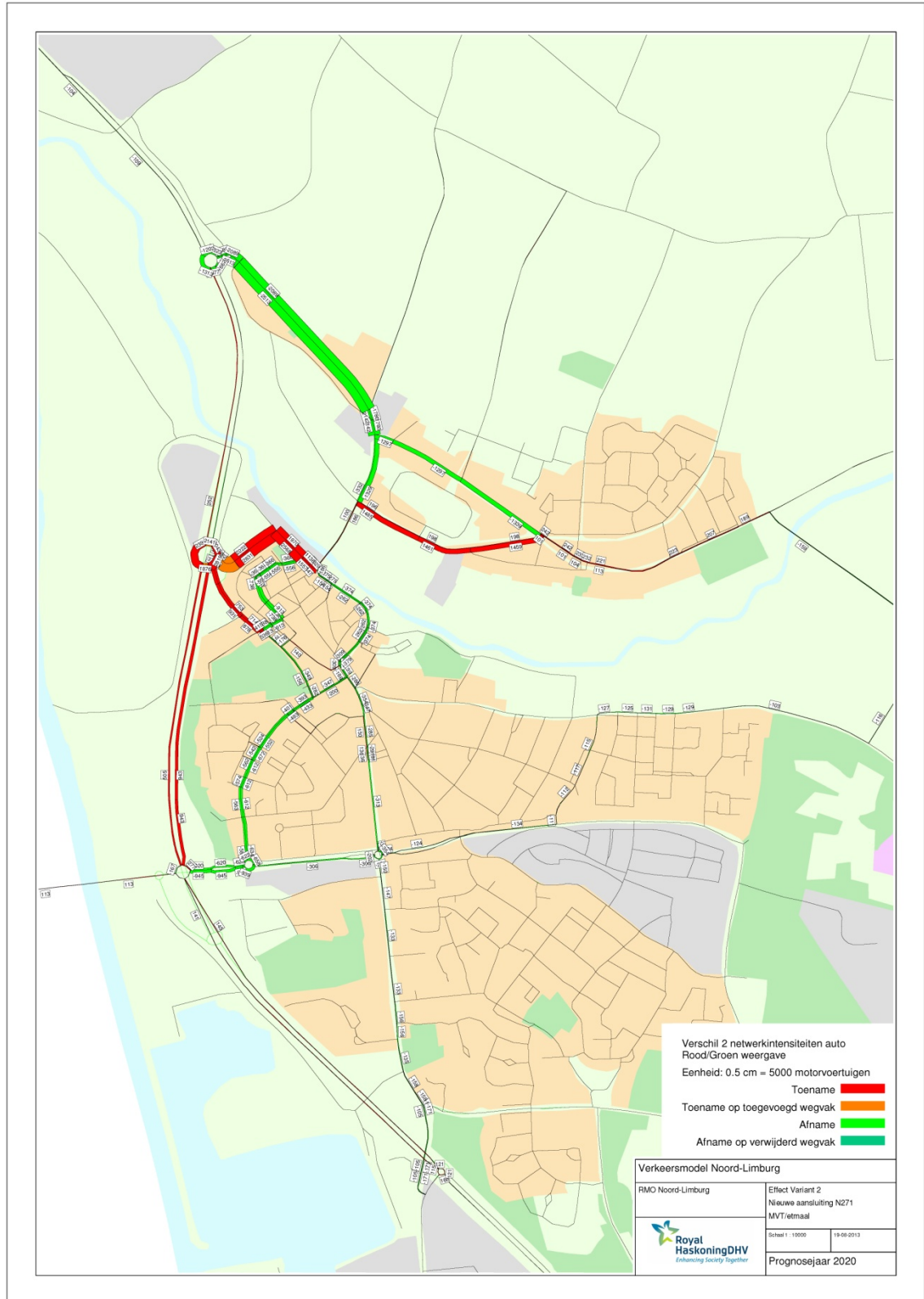
De nieuwe aansluiting gaat naar verwachting door ca. 6.800 mvt/etm gebruikt worden. Hierdoor wordt het :

- drukker op de route via het Melkstraatje (ca. +5.000 mvt/etm) en de Gennepershuisweg (ca. +4.500 mvt/etm).
- drukker op de Maaskempweg (ca. + 1.700 mvt/etm)
- drukker op de Kleineweg ( ca. +1.650 mvt/etm)
- rustiger op de Nijmeegseweg ten noorden van Ottersum ( ca . -4.600 mvt/etm).
- rustiger op de route via Doelen (ca. -1.650 mvt/etm).
- rustiger op de route Brabantweg (ca. -1.500mvt/etm) - Brugstraat (ca. -1.200 mvt/etm)
- rustiger rondom het Jan Lindersplein (Kruispunt Zandstraat-Brugstraat): ca. -675 mvt/etm)

De nieuwe verbinding zal niet alleen veel gebruikt worden voor bestemmingsverkeer voor het centrum van Gennep (vooral van/naar het noorden), maar ook voor bestemmingsverkeer van Ottersum (van/naar het zuiden). Hierdoor wordt het op de Kleineweg een stuk drukker, terwijl deze weg hier niet geschikt voor is.

Het aanleggen van alleen een nieuwe aansluiting op de N271 (zonder invoering Shared Space) heeft slechts een kleine verkeersafname in het Hart van Gennep tot gevolg en de ruimtelijke en financiële haalbaarheid is twijfelachtig. De Gennepershuisweg en het Melkstraatje zijn op dit moment niet geschikt om circa 5.000 mvt/etmaal te verwerken en daarbij is er naar verwachting te weinig ruimte aanwezig om de Gennepershuisweg t.h.v. de geplande Keramiek Experience als een 50 km/uur-gebiedsontsluitingsweg vorm te geven.

Om een goed onderbouwde uitspraak te kunnen doen over de ruimtelijke haalbaarheid en financiële gevolgen is een uitgebreider onderzoek noodzakelijk.



### 3.3 Variant 3: Nieuwe aansluiting op N271 in combinatie met Shared Space

Om te onderzoeken of zich andere effecten voordoen als beide varianten met elkaar worden gecombineerd hebben we een derde variant gemaakt waarin zowel Shared Space wordt uitgevoerd als een nieuwe aansluiting wordt gemaakt op de rijksweg (N271).

Ook deze variant hebben we doorgerekend en vergeleken met de autonome situatie 2020. In navolgende verschilplot zijn de verkeerstoenames en –afnamen zichtbaar ten opzichte van de autonome situatie 2020.

Een grotere versie van deze kaart is opgenomen in de bijlagen.

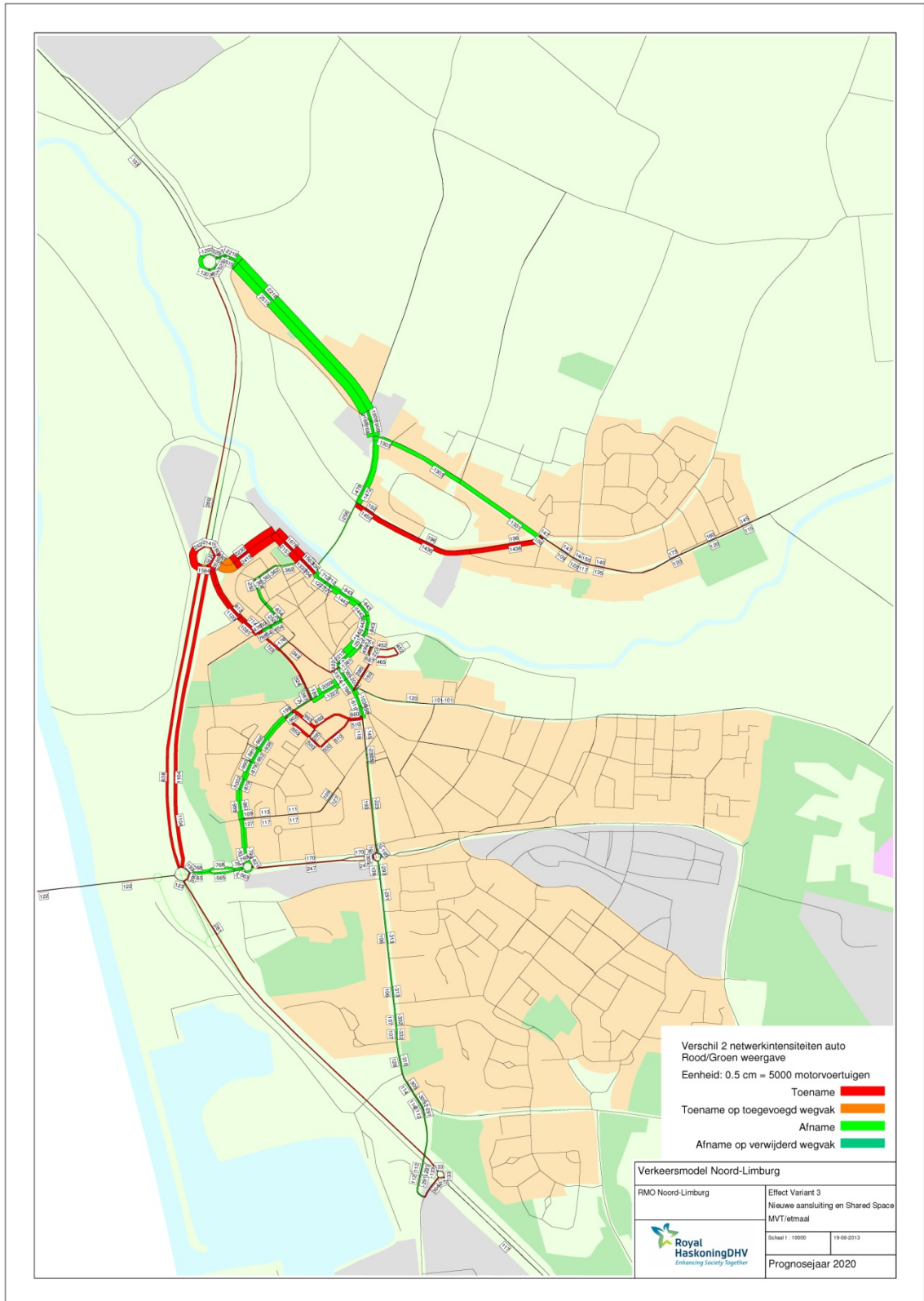
Uit deze afbeelding blijkt dat er geen verrassende effecten ontstaan door de combinatie van beide varianten. Het betreft voornamelijk een optelling van de effecten van beide losse varianten 1 en 2.

Per saldo wordt het:

- rustiger in het Hart van Genneep (kruising Zandstraat - Brugstraat): -5.200 mvt/etm
- rustiger op de Nijmeegseweg ten noorden van Ottersum ( ca . -4.700 mvt/etm).
- rustiger op de route Brabantweg (ca. -1.300 mvt/etm) - Brugstraat (ca. -1.900 mvt/etm)
- rustiger op de route via Doelen (ca. -900 mvt/etm).
- drukker op de route via het Melkstraatje (ca. +4.600 mvt/etm) en de Genneperhuisweg (ca. +4.100 mvt/etm).
- drukker op de N271 (ca. + 1.950 mvt/etm)
- drukker op de Maaskempweg (ca. + 1.950 mvt/etm)
- drukker op de route Prins Bernhardlaan (ca. +1.850 mvt/etm) - Europaplein (ca. + 1.170 mvt/etm)
- drukker op de Kleineweg ( ca. +1.600 mvt/etm)

Verkeerskundig gezien is dit de meest gunstige variant voor het Hart van Genneep. De afname ter plaatse van het kruispunt Zandstraat-Brugstraat is in deze variant het grootst. Elders leidt dit echter tot aanzienlijke toenames, zoals op de Kleineweg, Europaplein/Prins Bernhardlaan en het Melkstraatje/Genneperhuisweg.

Zoals bij variant 2 reeds vermeldt is de ruimtelijke en financiële haalbaarheid van de aanleg van een nieuwe aansluiting op de N271 echter twijfelachtig.



## 4 CONCLUSIES

Door de aanleg van een Shared Space gebied bij het Hart van Gennep en/of de aanleg van een nieuwe aansluiting op de N271 veranderen de verkeersintensiteiten in en rond het centrum van Gennep behoorlijk.

In onderstaande tabel zijn de verkeersintensiteiten in de autonome situatie 2020 en de veranderingen als gevolg van de drie verschillende varianten weergegeven in motorvoertuigen per etmaal (afgerond).

Voor het kruispunt Zandstraat-Brugstraat betreft het een optelling van de toeleidende wegen, voor de overige wegvakken betreft het de feitelijke verkeersintensiteit op het wekvak.

	Autonoom 2020	Variant 1	Variant 2	Variant 3
Rijksweg N271	11.800	+500	+1.450	+1.950
Kruispunt Zandstraat-Brugstraat	9.500	-4.600	-700	-5.200
Nijmeegseweg (Noord)	8.200	-300	-4.600	-4.700
Brugstraat	6.100	-700	-1.200	-1.900
Doelen	2.500	+1.000	-1.650	-900
Europaplein	1.750	+900	-	+1.200
Prins Bernhardlaan	1.500	+1.500	-	+1.850
Kleineweg	700	-	+1.650	1.650
Genneperhuisweg	500	-	+4.500	+4.100
Maaskempweg	150	-	+1.700	+1.950
Melkstraatje	0	-	+5.000	+4.650

Door het aanleggen van een Shared Space gebied rondom het Jan Lindersplein (variant 1) neemt de hoeveelheid verkeer rondom het Jan Lindersplein af met ca. 4.600 mvt./etm. Nadelig effect zijn de toenames op de route Doelen en de route Prins Bernhardlaan-Europaplein. Deze routes zijn niet geschikt voor grote hoeveelheden verkeer en hierdoor zijn mogelijke aanvullende maatregelen nodig. Aan de andere kant is er wel weer veel parkeergelegenheid aanwezig langs deze routes.

Door de nieuwe aansluiting op de N271 (variant 2) wordt slechts een kleine verkeersafname verwacht op de wegen rondom het Jan Lindersplein (-700 mvt./etm). De nieuwe aansluiting gaat naar verwachting door ca. 6.800 mvt./etm gebruikt worden en zal niet alleen veel gebruikt worden voor bestemmingsverkeer voor het centrum van Gennep (vooral van/naar het noorden), maar ook voor bestemmingsverkeer van Ottersum (van/naar het zuiden). Dit leidt vooral tot een grote verkeersafname op de Nijmeegseweg ten noorden van Ottersum (-4.600 mvt./etm). Op de Kleineweg, het Melkstraatje en de Genneperhuisweg leidt dit echter tot toenames van verkeer, terwijl deze wegen hier niet geschikt voor zijn.

Door de beide varianten te combineren (variant 3) wordt de grootste verkeersafname bij het Hart van Gennep gerealiseerd. Op basis van verkeersintensiteiten is dit de gunstigste variant voor het Hart van Gennep. Elders leidt dit echter tot aanzienlijke toenames, zoals op de Kleineweg, Europaplein/Prins Bernhardlaan en het Melkstraatje/Genneperhuisweg. De haalbaarheid van een nieuwe aansluiting is bovendien twijfelachtig, zowel financieel als ruimtelijk.

Mede gezien de planning en voortgang van de werkzaamheden rondom het Hart van Gennep adviseren wij te kiezen voor variant 1 (Shared Space). Indien in de toekomst de behoefte bestaat aan een nieuwe aansluiting op de N271 heeft deze keuze geen nadelige gevolgen.

## 5 COLOFON

---

Opdrachtgever	: Gemeente Gennepe
Project	: Hart van Gennepe
Dossier	: AD1980-110-102
Omvang rapport	: 13 pagina's
Auteur	: ing. Sander Hoen
Bijdrage	:
Interne controle	: drs. ing. A.W.H. Erhardt
Projectleider	: ing. S. Hoen
Projectmanager	: drs. ing. A.W.H. Erhardt
Datum	: 28 augustus 2013
Naam/Paraaf	:

---

**HaskoningDHV Nederland B.V.**

*Transport & Asset Management*

*Horsterweg 18/A*

*6199 AC Maastricht Airport*

*Postbus 302*

*6199 ZN Maastricht Airport*

*T (088) 348 78 48*

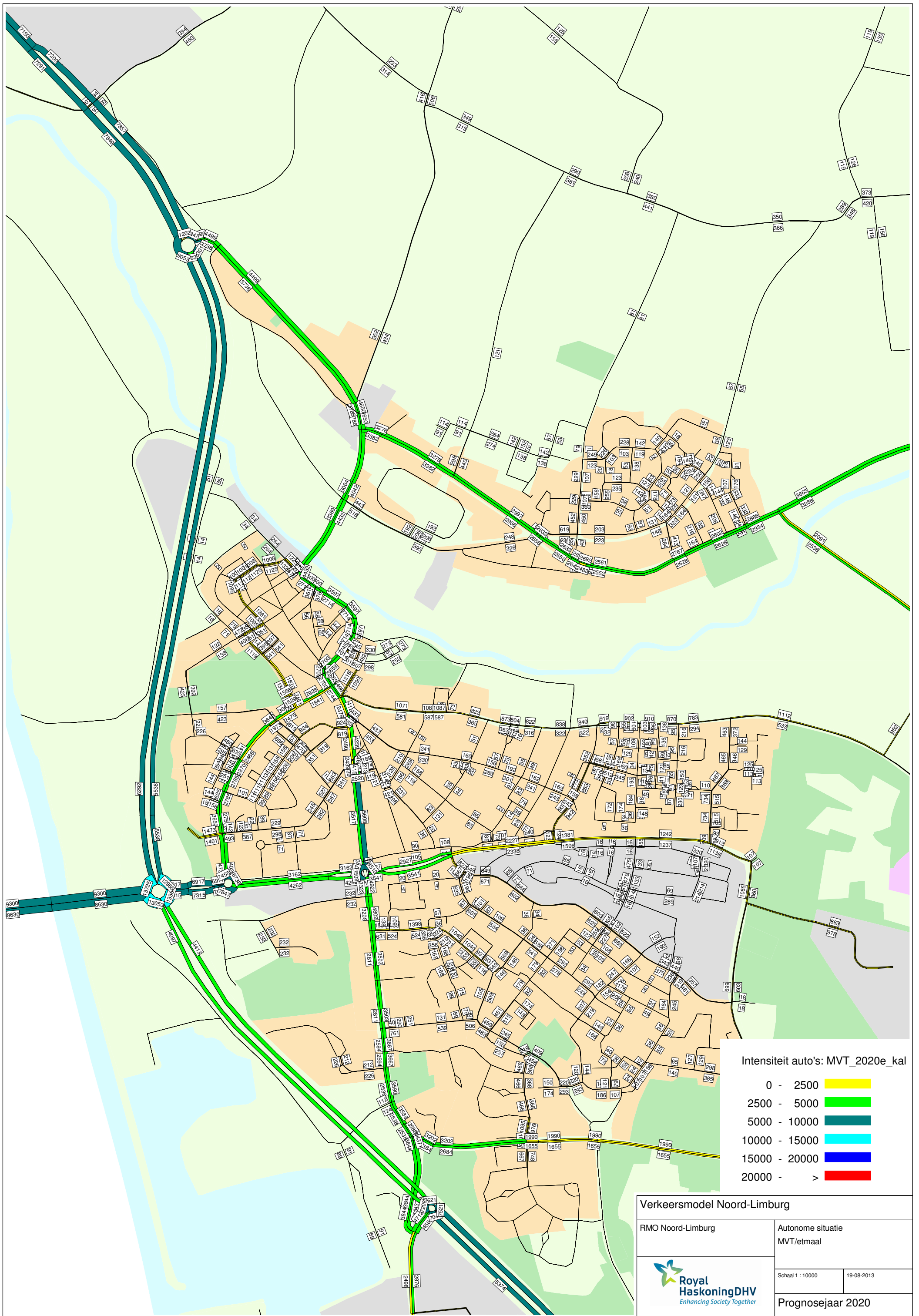
*F (088) 348 78 99*

*E [info@rhdhv.com](mailto:info@rhdhv.com)*

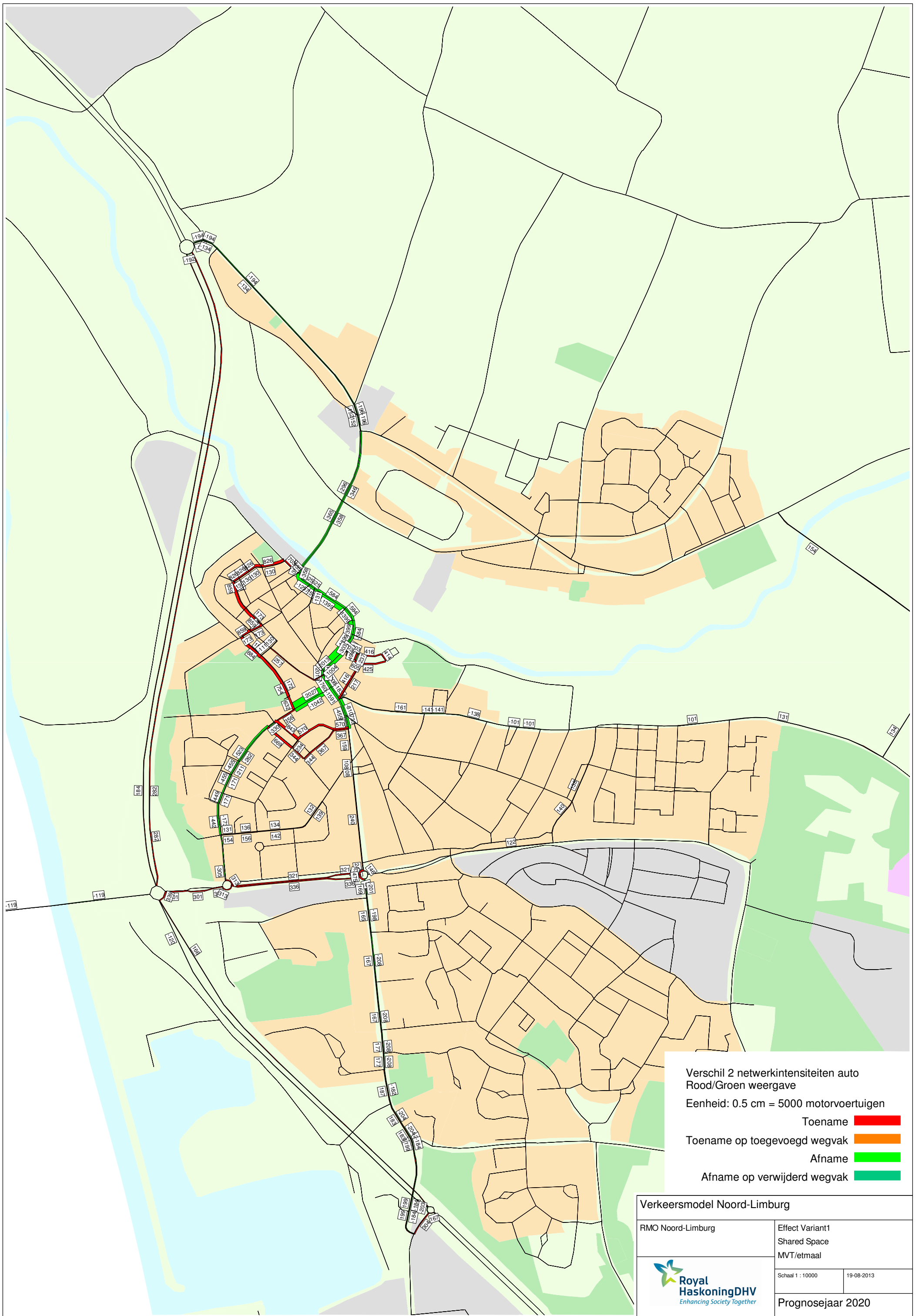
*W [www.royalhaskoningdhv.com](http://www.royalhaskoningdhv.com)*



**BIJLAGE 1      Autonome situatie**




**BIJLAGE 2      Effect variant 1: Shared Space**

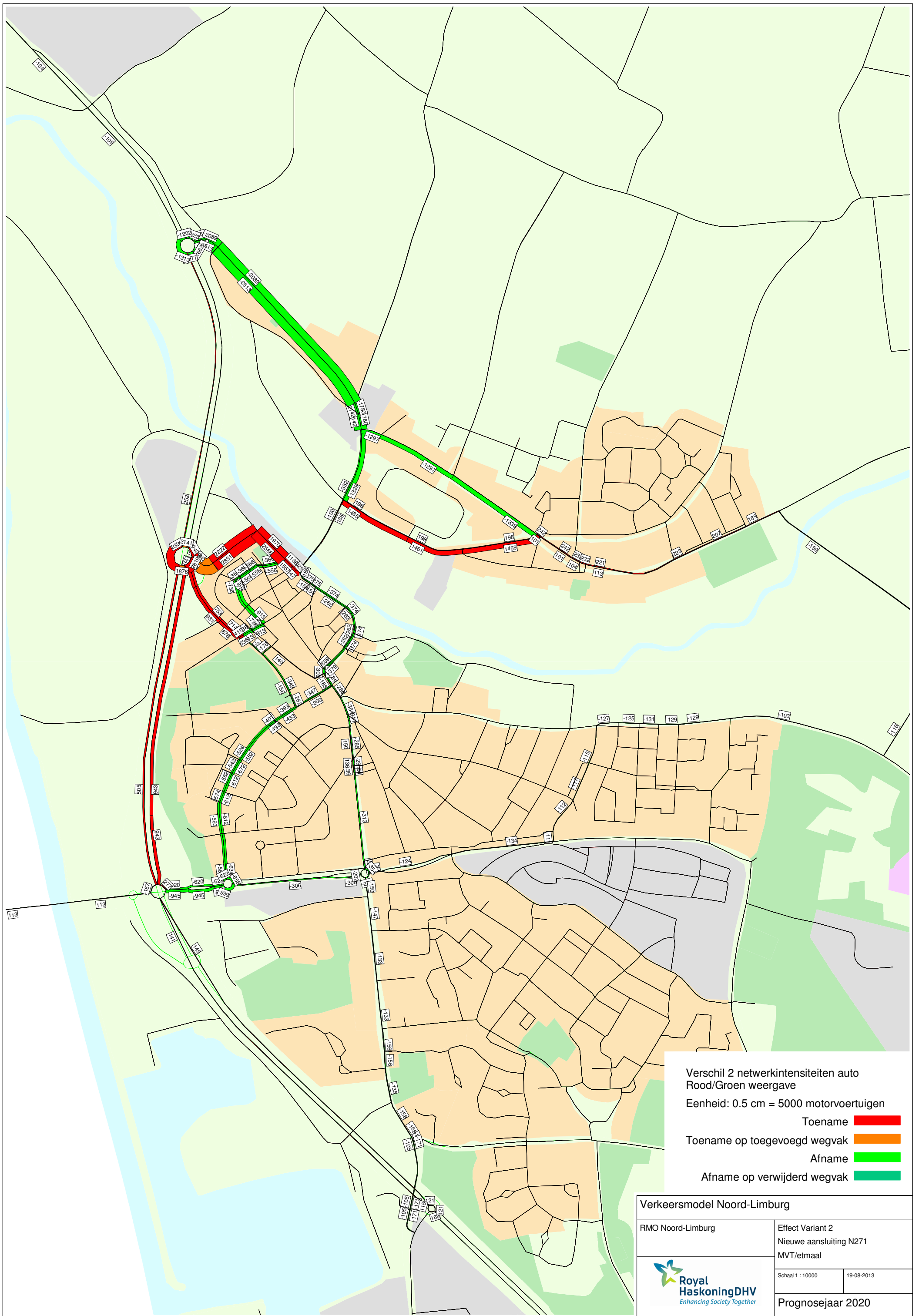


Vershil 2 netwerkintensiteiten auto  
Rood/Groen weergave  
Eenheid: 0.5 cm = 5000 motorvoertuigen

Toename █  
 Toename op toegevoegd wegvak █  
 Afname █  
 Afname op verwijderd wegvak █


Verkeersmodel Noord-Limburg	
RMO Noord-Limburg	Effect Variant1 Shared Space MVT/etmaal
 Royal HaskoningDHV <i>Enhancing Society Together</i>	Schaal 1 : 10000
	19-08-2013
Prognosejaar 2020	

**BIJLAGE 3      Effect variant 2: Nieuwe aansluiting op N271**

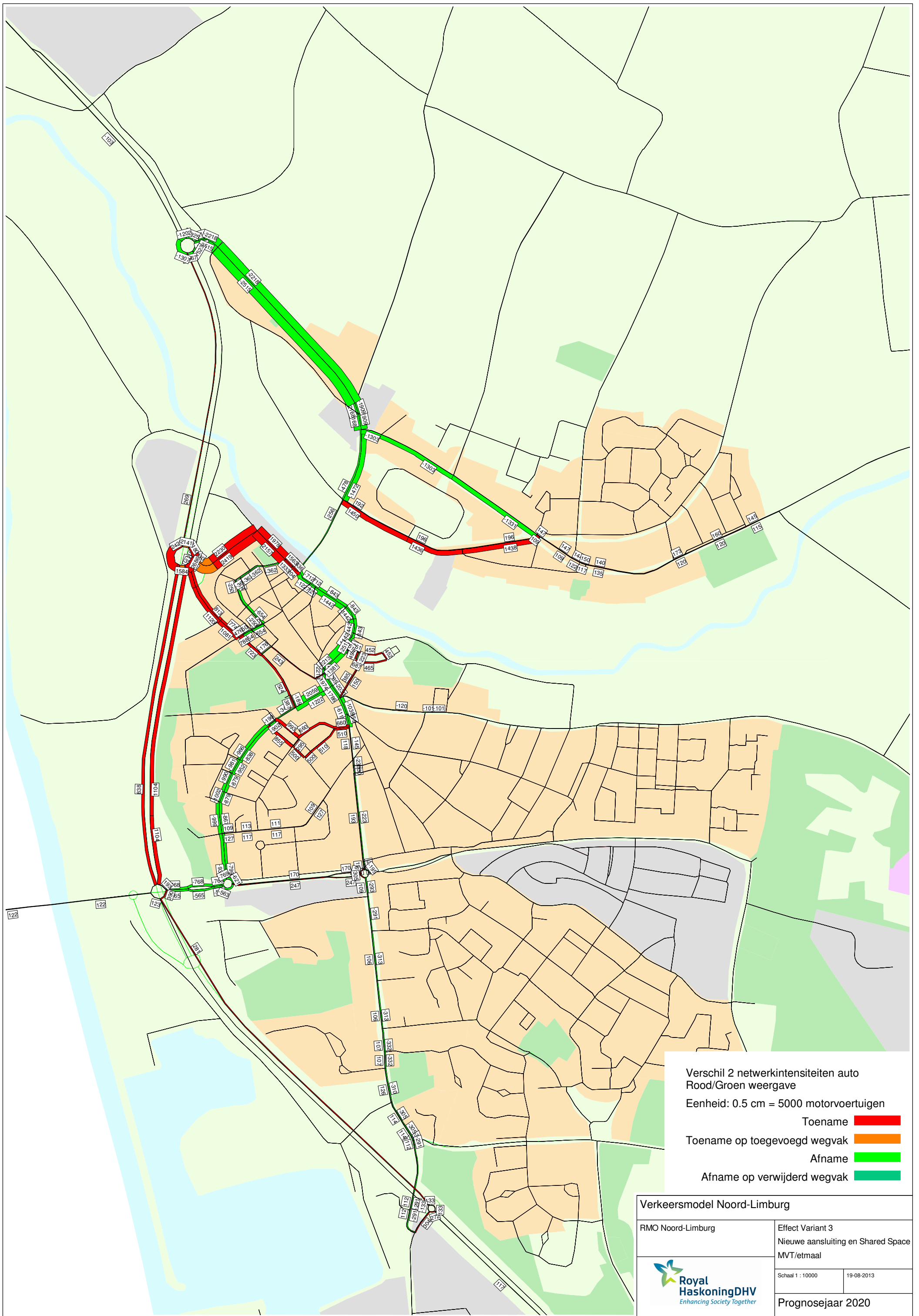


Vershil 2 netwerkintensiteiten auto  
 Rood/Groen weergave  
 Eenheid: 0.5 cm = 5000 motorvoertuigen

Toename █  
 Toename op toegevoegd wegvak █  
 Afname █  
 Afname op verwijderd wegvak █


<b>Verkeersmodel Noord-Limburg</b>	
RMO Noord-Limburg	Effect Variant 2 Nieuwe aansluiting N271 MVT/etmaal
 <b>Royal HaskoningDHV</b> <i>Enhancing Society Together</i>	Schaal 1 : 10000
	19-08-2013 <b>Prognosejaar 2020</b>

**BIJLAGE 4      Effect variant 3: Shared Space en nieuwe aansluiting N271**



Verschil 2 netwerkintensiteiten auto  
 Rood/Groen weergave  
 Eenheid: 0.5 cm = 5000 motorvoertuigen

Toename █  
 Toename op toegevoegd wegvak █  
 Afname █  
 Afname op verwijderd wegvak █

<b>Verkeersmodel Noord-Limburg</b>	
RMO Noord-Limburg	Effect Variant 3 Nieuwe aansluiting en Shared Space MVT/etmaal
 <b>Royal HaskoningDHV</b> <i>Enhancing Society Together</i>	Schaal 1 : 10000
	19-08-2013 <b>Prognosejaar 2020</b>