



VERKEER EN PARKEREN

POORT VAN CASTENRAY, VENRAY

Opdrachtgever:	HVG Real Estate BV
Projectnr:	HVG004
Datum:	18 november 2025

VERKEER EN PARKEREN

POORT VAN CASTENRAY, VENRAY

Opdrachtgever:	HVG Real Estate BV
Projectnr:	HVG004
Rapportnr:	20251118-HVG004-RAP-MOB-3.0
Status:	Definitief
Datum:	18 november 2025

Opsteller:
JCR

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.....	7
2.3	Openbaar vervoer.....	7
3	PARKEERTOETS.....	8
3.1	Parkeernormen.....	8
3.2	Conclusie parkeertoets	8
4	VERKEERSGENERATIE	9
5	VERKEERSTOETS	11
5.1	Horsterweg en woongebied.....	11
5.2	Conclusie verkeerstoets	12
6	CONCLUSIES.....	13

1 INLEIDING

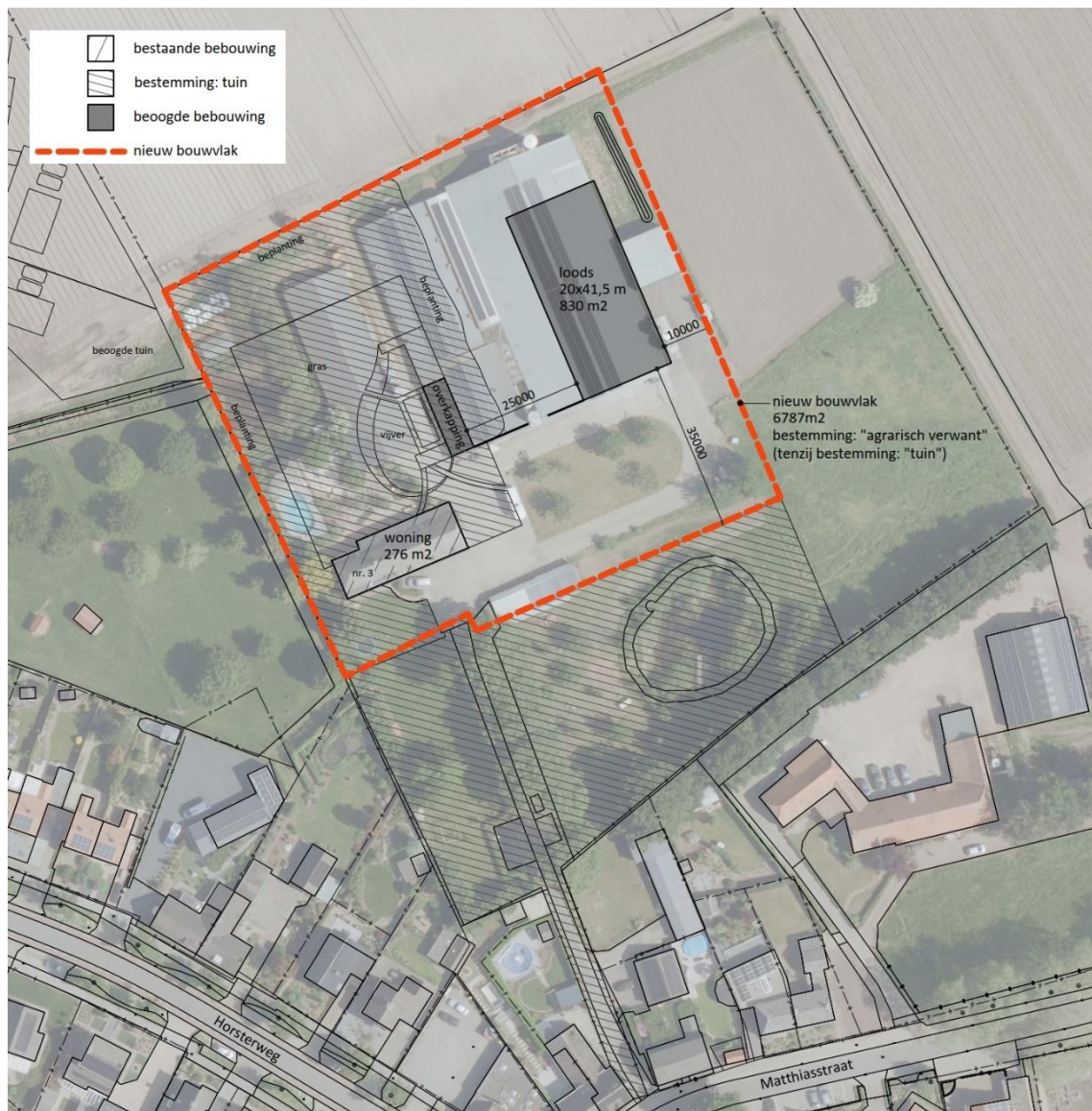
1.1 Aanleiding

Het voornemen bestaat om het woningbouwplan Poort van Castenray tot ontwikkeling te brengen. De ontwikkeling omvat de realisatie van 89 woningen aan de noordwestzijde van de kern Castenray, aan de noordzijde van de Horsterweg. Daarnaast is sprake van de beëindiging van de intensieve veehouderij op de locatie Matthiasstraat 3 en wordt ter plaatse een landbouwerwant bedrijf opgestart.

Op de onderstaande stedenbouwkundige schetsen is een impressie van de beoogde inrichting van het woongebied weergegeven en een impressie van de beoogde inrichting van het perceel aan de Matthiasstraat 3.



Figuur 1 Impressie stedenbouwkundige opzet woningbouwplan.



Figuur 2 Impressie stedenbouwkundige opzet locatie Matthiasstraat 3 (bron: Rombou)

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 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 weergegeven.

2 ONTSLUITING

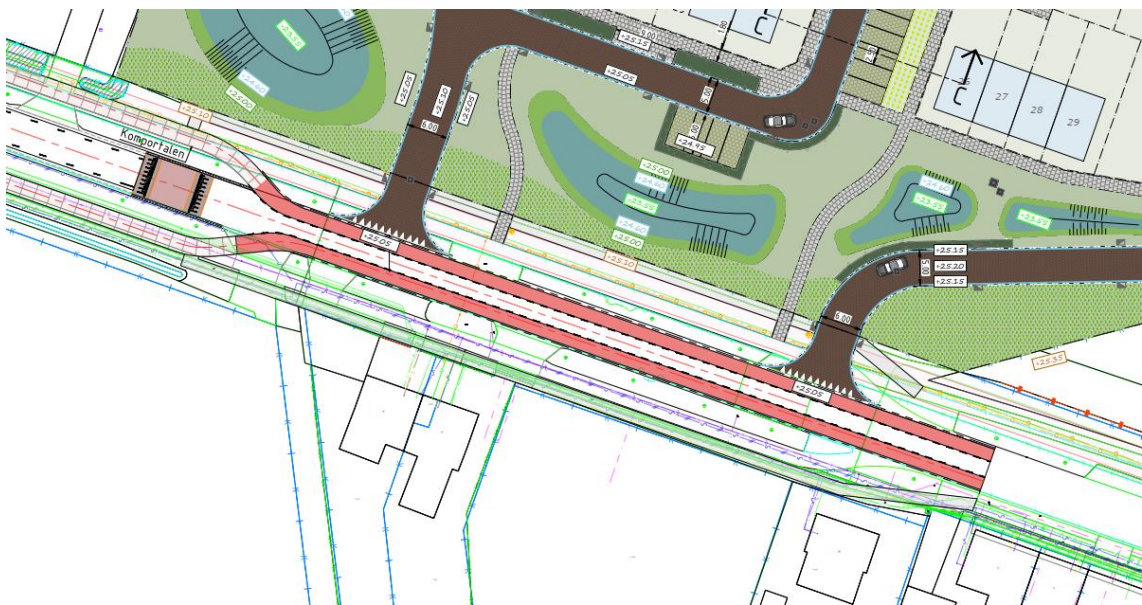
2.1 Gemotoriseerd verkeer

Het plangebied bevindt zich aan de noordwestzijde van de kern Castenray, aan de noordzijde van de Horsterweg. In de huidige situatie bestaat het beoogde nieuwe woongebied uit agrarische gronden. Gemotoriseerd verkeer kan het plangebied in oostelijke richting verlaten via de Horsterweg, richting de kern Castenray. Vanuit daar is de Venrayseweg bereikbaar, die ten noorden van Horst aansluit op de A73. In westelijke richting biedt de Horsterweg een verbinding met Leunen en Venray.

Ter hoogte van het plangebied is de Horsterweg in de huidige situatie een wijkontsluitingsweg binnen de bebouwde kom (50 km/uur). De huidige komgrens bevindt zich ter hoogte van de Horsterweg 30. Buiten de bebouwde kom geldt op de Horsterweg een snelheidsregime van 60 km/uur.

In de stedenbouwkundige schetsen is in het woongebied een lusstructuur beoogd. Er zijn daarmee twee aansluitingen op de Horsterweg beoogd.

De grens van de bebouwde kom wordt aangepast zodat deze komt te liggen voorbij de meest westelijke aansluiting van het woongebied op de Horsterweg, richting het buitengebied (zie figuur 3). Het weggedeelte bij de nieuwe aansluitingen op de Horsterweg wordt aangepast conform de richtlijnen zoals deze binnen Venray gelden voor ontsluitingen binnen de bebouwde kom. In de toekomstige situatie wordt de Horsterweg binnen de bebouwde kom gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg met een snelheidsregime van 30 km/uur (GOW30).



Figuur 3 Uitsnede ontwerp.

De wegen binnen het nieuwe woongebied worden ingericht als erftoegangsweg met een snelheidsregime van 30 km/uur (ETW30) en zijn zodanig vormgegeven dat lange volledig rechte stukken zijn voorkomen. Ter hoogte van de nieuwe ontsluitingen op de Horsterweg zijn voorrangskruispunten voorzien en worden haaiantanden aangebracht op de wegen. De nieuwe

wegen binnen het woongebied worden daarmee ondergeschikt aan de Horsterweg. In combinatie met het beperken van de rijsnelheid van gemotoriseerde voertuigen, wordt hiermee bijgedragen aan de verkeersveiligheid.

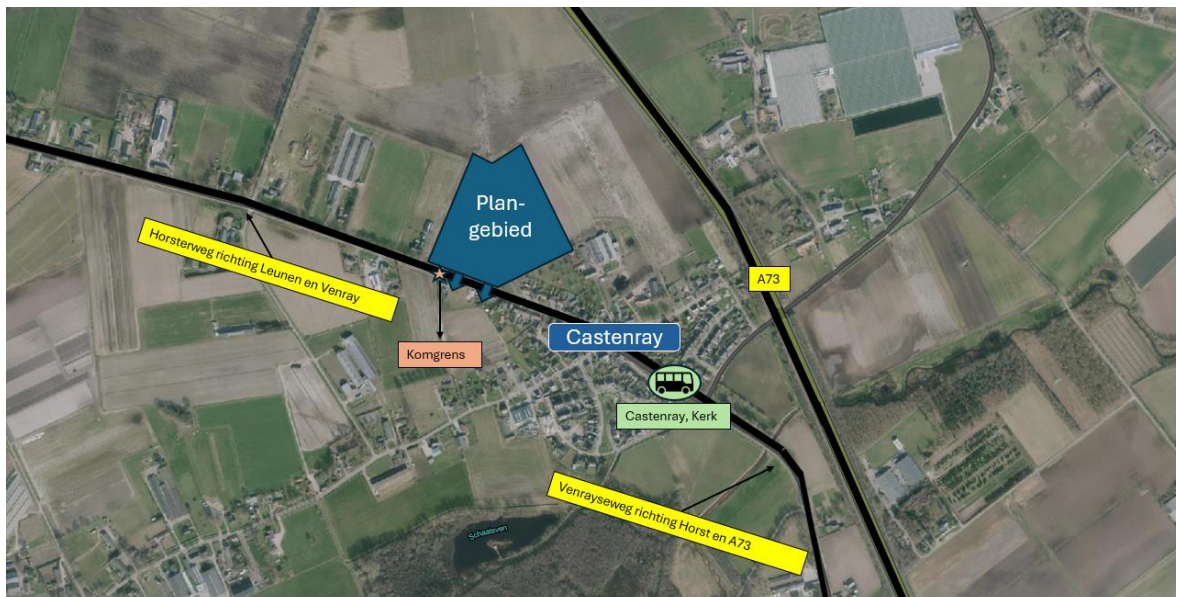
2.2 Langzaam verkeer

Langzaam verkeer ontsluit vanaf het beoogde woongebied eveneens via de Horsterweg. Op de Horsterweg zijn binnen de bebouwde kom fietssuggestiestroken en aan weerszijden voetpaden aanwezig. Buiten de bebouwde kom liggen langs de Horsterweg aan weerszijden vrijliggende fietspaden. Hierbij dient te worden opgemerkt dat de grens van de bebouwde kom wordt aangepast zodat deze komt te liggen voorbij de meest westelijke aansluiting van het woongebied op de Horsterweg, richting het buitengebied. Het weggedeelte bij de nieuwe aansluitingen op de Horsterweg wordt aangepast conform de richtlijnen zoals deze binnen Venray gelden voor ontsluitingen binnen de bebouwde kom. Ter hoogte van de beide ontsluitingen komen de vrijliggende fietspaden ook te vervallen aangezien hier in het geheel wordt overgegaan naar een wegprofiel BIBEKO (binnen bebouwde kom).

In de stedenbouwkundige schetsen delen fietsers de rijbaan met het gemotoriseerde verkeer. Op het nieuwe gedeelte binnen de bebouwde kom wordt een trottoir aangelegd op de Horsterweg, tussen het plangebied en de kern van Castenray. De voetpaden krijgen aparte aansluitingen op de bestaande voetpaden langs de Horsterweg.

2.3 Openbaar vervoer

Op circa 300 meter loopafstand van het plangebied bevindt zich de bushalte 'Castenray, kerk', gelegen aan de Horsterweg. Deze halte wordt bediend door buslijn 87 (Venray – Venlo), die ook een directe verbinding biedt met het dichtstbijzijnde treinstation in Venray, op ongeveer 5,5 kilometer afstand.



Figuur 4 Ontsluitingsstructuur van het plangebied e.o. (bron: Kragten)

3 PARKEERTOETS

3.1 Parkeernormen

De gemeente Venray heeft in 2013 de Beleidsnota Parkeernormen vastgesteld. Deze normen zijn bedoeld als richtlijn voor het bepalen van de parkeerbehoefte bij nieuwe ruimtelijke plannen, ontwikkelingen, verbouwingen of functiewijzigingen binnen de gemeente. De normen zijn gebaseerd op de CROW-publicatie 317 "Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie". In de toekomstige situatie is in het plangebied een woningbouwontwikkeling gepland met 89 nieuwe woningen, waarbij uit wordt gegaan van de uitgangspunten 'Rest bebouwde kom' en 'Matig stedelijk'. Dit houdt in dat er een parkeernorm van 2,0 per woning geldt. Het plangebied ligt momenteel buiten de bebouwde kom, maar zal door verplaatsing van de komgrens ten behoeve van de ontwikkeling in de toekomst binnen de bebouwde kom komen te liggen. Vandaar dat is gekozen voor het uitgangspunt 'rest bebouwde kom'.

De beoogde woningbouwontwikkeling omvat 89 woningen, wat betekent dat er in totaal 178 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. Het stedenbouwkundig ontwerp voorziet in voldoende parkeerplaatsen overeenkomstig de gemeentelijke parkeernormen.

3.2 Conclusie parkeertoets

Het aspect parkeren vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

4 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). Het plangebied bevindt zich in de rest bebouwde kom in een niet-stedelijk gebied¹. Net als bij de parkeertoets wordt uitgegaan van de toekomstige situatie: het plangebied ligt nu buiten, maar komt na verplaatsing van de komgrens binnen de bebouwde kom te liggen. Vandaar dat is gekozen voor het uitgangspunt 'rest bebouwde kom'.

In de toekomstige situatie is in het plangebied een woningbouwontwikkeling gepland met 89 nieuwe woningen. In het TAM-omgevingsplan en de anterieure overeenkomst tussen gemeente en initiatiefnemer is het woningbouwprogramma vastgelegd. Dit woningbouwprogramma is als uitgangspunt gehanteerd voor de berekeningen van de verkeersgeneratie. Hierbij dient te worden opgemerkt dat voor wat betreft de woningen binnen de categorie betaalbare koop/middenhuur worstcase is uitgegaan van koopwoningen.

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 621 extra motorvoertuigbewegingen op een gemiddelde weekdag zal genereren en circa 689 extra motorvoertuigbewegingen per werkdagemaal.

Tabel 1 Verkeersgeneratie beoogde ontwikkeling

Verkeersgeneratie			Weekdag	Werkdag
Woningtype	Aantal	Kencijfer	Totaal	Totaal
Koop, huis, vrijstaand	15	8,2 per woning	123 motorvoertuigbewegingen per etmaal	136,5 motorvoertuigbewegingen per etmaal
Koop, huis, twee-onder-een-kap	32	7,8 per woning	249,6 motorvoertuigbewegingen per etmaal	277 motorvoertuigbewegingen per etmaal
Koop, huis, tussen/hoek	18	7,4 per woning	133,2 motorvoertuigbewegingen per etmaal	147,9 motorvoertuigbewegingen per etmaal
Huur, huis, sociale huur	24	4,8 per woning	115,2 motorvoertuigbewegingen per etmaal	127,9 motorvoertuigbewegingen per etmaal
	89		621 motorvoertuigbewegingen per etmaal	689,3 motorvoertuigbewegingen per etmaal

Over het agrarisch bedrijf aan de Matthiasstraat 3 kan het volgende worden opgemerkt:

- De wijziging van een varkenshouderij naar een agrarisch verwant bedrijf heeft verkeerskundige gevolgen.

¹ In de gemeentelijke 'Beleidsnota Parkeernormen' is voor de gehele gemeente uitgegaan van stedelijkheidsgraad 'matig stedelijk gebied'. Ook voor wat betreft de verkeersgeneratie gaat de gemeente Venray over het algemeen uit van het 'matig stedelijk gebied'. Op basis van CBSstatline is ter hoogte van Castenray sprake van niet stedelijk gebied. Voor de berekening van de verkeersgeneratie is daarom worstcase uitgegaan van niet stedelijk gebied.

- Voorheen waren er wekelijks vrachtwagens voor varkensafvoer en voeraanvoer, plus overige motorvoertuigbewegingen.
- In de nieuwe situatie worden slechts enkele trekkers ingezet voor een kleinschalig, seizoensgebonden akkerbouwbedrijf (met pieken tijdens mesten, zaaien en oogsten).

Uit bovenstaand genoemde punten kan geconcludeerd worden dat het gemiddelde aantal motorvoertuigbewegingen van en naar Matthiasstraat 3 afneemt ten opzichte van de huidige situatie.

5 VERKEERSTOETS

5.1 Horsterweg en woongebied

In de toekomstige situatie worden twee ontsluitingen voorzien op de Horsterweg binnen de bebouwde kom, waarbij de komgrens ten behoeve van het plan wordt verschoven. Feitelijk ligt het gebied in de huidige situatie buiten de bebouwde kom (zie figuur 5). Ten behoeve van de bereikbaarheid van het woongebied voor hulpdiensten is binnen het woongebied een verbinding tussen de verschillende delen van het woongebied voorzien.



Figuur 5 Beoogde infrastructuur in het plangebied

Voor de Horsterweg geldt dat de huidige verkeersintensiteit er relatief beperkt is. Op basis van telgegevens uit april 2024² blijkt dat de verkeersintensiteit 3.877 motorvoertuigen per etmaal op een gemiddelde werkdag bedraagt. Als gevolg van de beoogde woningbouw neemt de verkeersintensiteit toe. De totale toename bedraagt 667 motorvoertuigen per etmaal op een gemiddelde werkdag. Deze toename verspreidt zich over beide richtingen. Hierbij is het relevant op te merken dat de

² Gemeente Venray (2024).

ontwikkeling aan de Matthiasstraat 3 geen gevolgen heeft voor het aantal verkeersbewegingen op de omliggende wegen.

Een vuistregel is dat bij gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom doorgaans een intensiteit van maximaal 6.000 – 15.000 motorvoertuigen per etmaal past. De huidige en toekomstige verkeersintensiteit op de Horsterweg blijft na de ontwikkeling ruimschoots onder deze richtintensiteit.

Ook op basis van de verkeersverdeling worden er geen doorstromingsknelpunten verwacht op de Venrayseweg in de richting van Horst en de aansluiting naar de A73. Hetzelfde geldt voor de Horsterweg richting Venray en Leunen.

Beoordeling verkeersveiligheid

Om een verkeersveilige situatie voor alle verkeersdeelnemers te waarborgen, gelden er een aantal aandachtspunten voor de beoogde aansluitingen van het woongebied op de Horsterweg.

- Op basis van het huidige gemeentelijk beleid (netwerkkennota) betreft de Horsterweg binnen de bebouwde kom een zogenaamde 'wijkontsluitingsweg'. De huidige inrichting van de weg klopt op het gebied van inrichting. In het 'nieuwe wensbeeld wegcatégorisering' is de Horsterweg binnen de bebouwde kom opgenomen als GOW30.
- In het kader van de beoogde ontwikkeling wordt het wegprofiel ter hoogte van het plangebied en voor zover gelegen binnen de toekomstige bebouwde kom, in z'n geheel aangepast naar een wegprofiel BIBEKO, waarbij de vrijliggende fietspaden komen te vervallen. Hierbij is sprake van fietssuggestiestroken en wordt mogelijke zichtbelemmering als gevolg van bomen bij vrijliggende fietspaden voorkomen. Dit komt de verkeersveiligheid ten goede. Bij de nadere ontwerputwerking is het aan te bevelen om beide aansluitingen zo overzichtelijk als mogelijk vorm te geven.
- De wegen binnen het nieuwe woongebied worden ingericht als erftoegangsweg met een snelheidsregime van 30 km/uur (ETW30). De wegen binnen het plangebied zijn zodanig vormgegeven dat lange volledig rechte stukken zijn voorkomen. Ter hoogte van de nieuwe ontsluitingen op de Horsterweg zijn voorrangskruispunten voorzien en worden haaiantanden aangebracht op de wegen. De nieuwe wegen binnen het woongebied worden daarmee ondergeschikt aan de Horsterweg. In combinatie met het beperken van de rijsnelheid van gemotoriseerde voertuigen, wordt hiermee bijgedragen aan de verkeersveiligheid.

5.2 Conclusie verkeerstoets

Als gevolg van de beoogde ontwikkeling neemt de verkeerintensiteit op het omliggende wegennet toe. De wegen zijn robuust vormgegeven en hebben theoretisch nog voldoende restcapaciteit om een toename aan verkeer op te kunnen vangen.

Ten aanzien van verkeersveiligheid op en rond de beoogde aansluitingen van het woongebied op de Horsterweg wordt geadviseerd deze zo overzichtelijk als mogelijk vorm te geven bij de nadere ontwerputwerking.

6 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. Het stedenbouwkundig ontwerp voorziet in voldoende parkeerplaatsen overeenkomstig de gemeentelijke parkeernormen.
- De beoogde ontwikkeling leidt tot een toename van verkeer op het omliggende wegennet, met name op de Horsterweg en de Venrayseweg. Op deze wegen worden echter geen knelpunten verwacht op het gebied van verkeersafwikkeling.
- Ten aanzien van verkeersveiligheid op en rond de beoogde aansluitingen van het woongebied op de Horsterweg wordt geadviseerd deze zo overzichtelijk als mogelijk vorm te geven bij de nadere ontwerputwerking.