



IJsselmuiden, inbreidingsplan Slenke Es

- Verkeersaspecten -

Bemog

BonoTraffics bv
specialisten in verkeer



IJsselkade 60
8261 AH Kampen
T 038-337 17 20
I www.bonotraffics.nl
E info@bonotraffics.nl

Projectomschrijving	Verkeersaspecten inbreidingsplan Slenke Es
Opdrachtgever	Bemog
Projectnummer	19.0167
Datum	6 november 2019
Status	Definitief
Auteur(s)	Joop Mazier
Controle	Martin Vrieling
Projectleider/vrijgave	Joop Mazier

Inhoud

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Doel van het onderzoek	3
1.3	Onderzoeksgebied	3
2	Huidige situatie + toekomstige ontwikkelingen	4
2.1	Huidige situatie	4
2.1.1	Omschrijving centrumgebied	4
2.1.2	Verkeersintensiteiten	4
2.1.3	Parkeerbeeld	4
2.2	Inbreidingsplan Slenke Es	4
3	Verkeerseffecten plan Slenke Es	5
3.1	Gevolgen voor de verkeersstromen	5
3.1.1	Toename van gemotoriseerd verkeer door woningen	5
3.1.2	Toename van het gemotoriseerd verkeer door de supermarkt	5
3.1.3	Totale groei van het gemotoriseerd verkeer in het gebied	6
3.1.4	Verwachte verdeling van de (gemotoriseerde) verkeersstromen	6
3.2	Verwachte parkeervraag	7
3.2.1	Uitgangspunten en werkwijze	7
3.2.2	Berekening maximale parkeervraag t.g.v. het inbreidingsplan	8
3.2.3	Berekening parkeervraag maatgevend moment	9
3.2.4	De vrijdagmiddag (markt) en vrijdagavond (koopavond)	9
3.3	Toekomstige bevoorradingsroute en check rijcurve	10
4	Conclusies	11
4.1	Verkeerscirculatie en de toename van verkeer	11
4.2	Parkeren	11
4.3	Bevoorrading	11

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De Bemog werkt aan het inbreidingsplan voor de Slenke Es in IJsselmuiden. Het plan bestaat uit de realisatie van in totaal 2.145 m² winkelruimte (incl. laad- en losruimte), 10 woningen aan de Slenk-/Schoutstraat en 4 woningen aan de Dorpsweg. BonoTraffics is gevraagd om de effecten op het gebied van verkeer en parkeren in beeld te brengen, om voor wat betreft deze aspecten een goede ruimtelijke inpassing te waarborgen.

1.2 Doel van het onderzoek

De verkeersstudie heeft tot doel:

- ▲ de effecten van het inbreidingsplan op de verkeersdruk in de directe omgeving in beeld te brengen;
- ▲ duidelijkheid te geven wat betreft de te verwachten toekomstige parkeervraag en -druk van het gemotoriseerd verkeer ten gevolge van het inbreidingsplan;
- ▲ de berijdbaarheid voor het bevoorradend verkeer naar de laad- en losplaats te controleren.

In dit rapport worden de resultaten van de verkeersstudie weergegeven.

1.3 Onderzoeksgebied

Het gebied de Slenke Es is weergegeven op afbeelding 1.1. Het donkerpaarse gebied is het projectgebied waar de winkelruimte en woningen gerealiseerd worden. Het lichtpaarse gebied geeft globaal het onderzoeksgebied weer, dat wordt betrokken in deze studie.



2 Huidige situatie + toekomstige ontwikkelingen

2.1 Huidige situatie

2.1.1 Omschrijving centrumgebied

Het centrumgebied van IJsselmuiden wordt omsloten door de Dorpsweg, Slenkstraat, Schoutstraat en de Hogehuisstraat. Direct rondom het Markeresplein ligt het centrale winkelgebied van IJsselmuiden. Het winkelgebied bestaat voornamelijk uit kleinschalige detailhandel, met uitzondering van de Plus supermarkt ten noordoosten van het Markeresplein. Aan de randen van het centrumgebied liggen woningen, kantoorruimte en een kerk.

2.1.2 Verkeersintensiteiten

Er zijn geen intensiteiten bekend van het verkeer op de wegen in het onderzoeksgebied. Tijdens diverse bezoeken aan het onderzoeksgebied, zijn geen duidelijke hoofdverkeersstromen van en naar het centrum waargenomen.

2.1.3 Parkeerbeeld

Op verschillende momenten is naar de parkeerdruk in het onderzoeksgebied gekeken. Gebleken is dat:

- ▲ in het winkelgebied de parkeerdruk op de koopavond en zaterdagmiddag, het hoogst is;
- ▲ het huidig parkeerterrein in het inbreidingsgebied veelal 'slecht' gebruikt wordt. Op de vrijdagavond en zaterdagmiddag blijken hier maximaal 25 voertuigen te staan;
- ▲ alleen tijdens de markt op de vrijdagmiddag kent deze parkeervoorziening een hoge bezettingsgraad, op dat moment zijn circa 55 parkeerplaatsen in gebruik.

2.2 Inbreidingsplan Slenke Es

De voorgenomen ontwikkeling voor het gebied Slenke Es te IJsselmuiden wordt in deze paragraaf weergegeven. Het inbreidingsplan voorziet in een ontwikkeling van:

- ▲ een supermarkt, 1.841 m² bvo (bruto vloeroppervlakte, inclusief 159 m² overdekt laden en lossen);
- ▲ dagwinkels, in totaal 304 m² bvo;
- ▲ 10 koopwoningen op de hoek de Slenk-/Schoutstraat, waarvan twee rijtjes van 3 en één van 4 woningen;
- ▲ 4 woningen aan de Dorpsweg, waarvan twee vrijstaand en één twee onder één kap.

3 Verkeerseffecten plan Slenke Es

De geplande ruimtelijke invulling van het terrein Slenke Es heeft gevolgen op het gebied van verkeer. De effecten van de geplande ontwikkelingen op het gebied van verkeer worden in dit hoofdstuk inzichtelijk gemaakt. Hierbij wordt met name de relatie gelegd tussen de huidige en toekomstige verkeersstromen en parkeervraag. Daarnaast is gekeken naar de bevoorrading van de geplande supermarkt.

3.1 Gevolgen voor de verkeersstromen

3.1.1 Toename van gemotoriseerd verkeer door woningen

Op basis van het aantal nieuwe woningen is de toename van het verkeer berekend. De kencijfers van CROW geven een indicatie van het aantal te verwachten voertuigbewegingen per type woning. Gewerkt is met het gemiddelde kencijfer, matig stedelijk, schil centrum (conform het beleid gemeente Kampen).

	Aantal	Kencijfer, gemiddeld	Totaal aantal te verwachten voertuigbewegingen
Koopwoningen Slenk-/Schoutstraat	10	6,9	69,0
Koopwoningen Dorpsweg	4	8,0	32,0
Totaal			101

Tabel 3.1; Toename autoverkeer "Slenke Es"

3.1.2 Toename van het gemotoriseerd verkeer door de supermarkt

Naast de nieuwe woningen zal ook de realisatie van de supermarkt en dagwinkels leiden tot een groei van de verkeersintensiteit. De verkeersgeneratie is eveneens gebaseerd op de CROW-publicatie. Hierbij is uitgegaan van het kencijfer voor een supermarkt en dagwinkels in een dorpscentrum, in de bandbreedte van de categorie matig stedelijk – schil centrum. Voor de toelichting op deze keuze (binnen de bandbreedte wordt verwezen naar paragraaf 3.2.1.

	Hoeveelheid in m ²	Aantal ritten (per etmaal) per 100 m ² bvo	Totaal aantal ritten (per etmaal)
Fullservice supermarkt	1.682	76,2	1.282
Dagwinkels (*)	304	48,4	147
Totaal			1.429

Tabel 3.2; Totaal aantal verplaatsingen winkels o.b.v. kencijfers C.R.O.W.

(*): Categorie dorpscentrum, matig stedelijk, schil centrum, midden bandbreedte

Volgens de berekening wordt door de uitbreiding van de detailhandel ca. 1.430 ritten per etmaal gegenereerd. Een deel van de bezoekers zal echter de nieuwe supermarkt en dagwinkels bezoeken als aanvulling op hun huidige bezoek aan het centrum van IJsselmuiden. Aannemelijk is dat dit aandeel zeker 25% zal betreffen, gezien zowel de grootte van het centrum als het winkelaanbod in het centrum. De werkelijke toename van het gemotoriseerd verkeer ten gevolge van de supermarkt en dagwinkels komt hiermee dan op circa **1.070 ritten**.

3.1.3 Totale groei van het gemotoriseerd verkeer in het gebied

De toename van het verkeer door de woningen en winkels samen geeft de totale maximale groei van het verkeer in het gebied.

Toename verkeer als gevolg van inbreidingsplan "Slenke Es"	
	Aantal extra ritten (per etmaal)
Woningen	101
Supermarkt en dagwinkels	1.070
Totaal extra bewegingen t.g.v. het inbreidingsplan	1.171

Tabel 3.3; Toename verkeer t.g.v. het inbreidingsplan Slenke Es

De totale groei van het aantal verkeersbewegingen als gevolg van de realisatie van het plan "Slenke Es" komt hiermee afgerond op **1.170** ritten per etmaal.

3.1.4 Verwachte verdeling van de (gemotoriseerde) verkeersstromen

Het is niet bekend hoe het verkeer zich in de huidige situatie verdeelt over het wegennet. Tijdens de diverse bezoeken aan het onderzoeksgebied viel op dat geen duidelijke hoofdverkeersstromen van en naar het centrum waarneembaar zijn. Het verkeer van en naar de geplande woningen en winkels op het terrein "Slenke Es" zal gezien de wegenstructuur een gelijkmatige verdeling kennen over het onderliggend wegennet. Daarnaast zal de toename van het verkeer tijdens een werkdagspitsuur beperkt zijn.

Vanzelfsprekend zijn de effecten van het inbreidingsplan met name in de Slenkstraat merkbaar. Gezien het huidig waargenomen verkeersbeeld c.q. de huidige waargenomen verkeersintensiteiten in het plangebied, zal dit niet tot problemen leiden.

3.2 Verwachte parkeervraag

3.2.1 Uitgangspunten en werkwijze

De Parkeernormennota van de gemeente Kampen d.d. 28 maart 2019, gebaseerd op publicatie 317 van het landelijk kennisinstituut CROW, is de basis voor het bepalen van de parkeervraag ten gevolge van het inbreidingsplan. De gehanteerde stedelijkheidsgraad (matig stedelijk) en locatie (schil centrum) vormen de basis voor de kencijfers.

Het huidige plan met oppervlakte en gehanteerde CROW-categorieën uit publicatie 317:

▲ Full-service supermarkt	:	1.841 m2 bvo;
▲ Dagwinkels	:	304 m2 bvo;
▲ tussen/hoek woning Slenk-/Schoutstraat	:	10 stuks;
▲ woningen aan de Dorpsweg	:	4 stuks.

De CROW geeft per type bebouwing een minimaal en maximaal kencijfer. Voor de geplande woningbouw is gewerkt met het gemiddelde kencijfer. Er is geen reden om hoger of lager te gaan zitten.

Voor de geplande uitbreiding van winkelruimte wordt afgeweken van het gemiddelde kencijfer. Reden is dat de bestaande gemeten parkeerdruk een lager kencijfer aannemelijk maakt. Hiervoor is de bepaalde m² bvo (brutovloeroppervlakte) winkelruimte van de huidige supermarkt Plus gekoppeld aan de gemeten parkeerdruk. Op basis van deze parkeerdrukmeting wordt voor de Plus op een kencijfer tussen de 2,5 à 2,8 parkeerplaatsen per 100 m² bvo winkelruimte gekomen. Gerekend wordt in deze rapportage met een parkeerkencijfer van **3,7** voor een fullservice supermarkt als de Jumbo (overigens vergelijkbaar met een Plus). Een kencijfer ruim boven de waarde gebaseerd op het parkeeronderzoek en binnen de bandbreedte (3,0 – 5,0) van het kencijfer voor een fullservice supermarkt in de schil van een matig stedelijk gebied. Om deze reden is ook het kencijfer voor de ritgeneratie licht onder het midden van de bandbreedte (62,3 – 103,8) gehouden.

Dubbelgebruik

Indien de parkeervraag van de verschillende functies niet samenvalt in de tijd is dubbelgebruik mogelijk. Daarom is op basis van aanwezigheidspercentages, tevens gebaseerd op de CROW-publicatie 317, berekend welk moment van de week maatgevend is. Dit blijkt op basis van parkeeronderzoek de **vrijdag- en zaterdagmiddag** te zijn.

3.2.2 Berekening maximale parkeervraag t.g.v. het inbreidingsplan

In tabel 3.3 is op basis van eerdergenoemde uitgangspunten de parkeervraag op basis van het kencijfer in deze paragraaf per programmaonderdeel weergegeven, waarbij geen rekening is gehouden met dubbelgebruik van parkeerplaatsen.

Parkeervraag inbreidingsplan o.b.v. kencijfer					
Functie	Hoeveelheid		Kencijfer		Parkeervraag
	m ² bvo	Aantal	p.p.	eenheid	
Winkels					
Fullservice supermarkt	1.682 *	n.v.t.	3,7	100 m ² bvo	62
Dagwinkels	304	n.v.t.	3,1	100 m ² bvo	9
Woningen					
Tussen/hoek koopwoning, Slenk-/Schoutstraat	n.v.t.	10	1,7	woning	17
Vrijstaande koopwoningen Dorpsweg	n.v.t.	4	1,9	woning	8 (**)

Tabel 3.3; Maximale parkeervraag "Slenke Es"

(*) De 1.682 m² is gebaseerd op de bvo van 1.841 m² verminderd met de inpandige laad- en losruimte van 159 m²

(**) Voor woningen geldt altijd dat de theoretische maximale parkeervraag op alle momenten lager ligt dan de 'parkeervraag o.b.v. kencijfer'. In geen enkel geval komt het voor dat zowel 100% van de bewoners als 100% van de bezoekers aanwezig zijn. In dit geval blijkt dan ook dat voor de woningen aan de Dorpsweg de theoretische maximale parkeervraag nooit boven de 7 komt. Hiermee geldt in dit geval dat de 3 extra openbare parkeerplaatsen voldoen. Zie toelichting later in deze paragraaf.

Voor de koopwoningen aan de Slenk-/Schoutstraat is het uitgangspunt dat het parkeren ook daar wordt opgelost. Voor het gebied gelegen tussen de Schoutstraat en Dorpsweg moet de parkeervraag van de supermarkt en dagwinkels ook daar worden opgelost.

Voor de woningen aan de Dorpsweg geldt dat er 1 parkeerplaats per woning op eigen terrein en 3 openbare parkeerplaatsen aan de Dorpsweg worden gerealiseerd. De parkeerdruk van ten gevolge van de 4 woningen komt in totaal niet boven de 7 (op basis van de aanwezigheidspercentages CROW), zie hiervoor tabel 3.4. De 3 openbare parkeerplaatsen voorzien hiermee in de theoretisch maximale parkeervraag van de 4 woningen aan de Dorpsweg.

4 woningen aan de Dorpsweg									
	P-norm	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Koop-avond	Werkdag-nacht	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
Bewonersdeel		50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
Bezoekersdeel		10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
Bewonersdeel	1,6	0,8	0,8	1,44	1,28	1,6	0,96	1,28	1,12
Bezoekersdeel	0,3	0,03	0,06	0,24	0,21	0	0,18	0,3	0,21
Subtotaal per woning		0,83	0,86	1,68	1,49	1,6	1,14	1,58	1,33
Totaal 4 woningen		3,32	3,44	6,72	5,96	6,4	4,56	6,32	5,32

Tabel 3.4; Maximale parkeervraag van de geplande 4 woningen aan de Dorpsweg

3.2.3 Berekening parkeervraag maatgevend moment

Berekeningen op basis van de Parkeernormennota geven dat op de zaterdagmiddag sprake is van het maatgevende moment. Op de zaterdagmiddag ziet de parkeervraag er ten gevolge van de geplande winkels in dit gebied als volgt uit:

▲ parkeervraag supermarkt	:	aanwezigheidspercentage 100 %	:	62
▲ parkeervraag dagwinkels	:	aanwezigheidspercentage 100 %	:	9

Op de zaterdagmiddag zijn op het huidige parkeerterrein op de locatie van het inbreidingsplan circa **25** parkeerplaatsen nodig als overloop voor het 'oude' centrum. Dit is het in de huidige situatie waargenomen aantal voertuigen op de zaterdagmiddag.

Deze parkeervraag moet worden gecompenseerd in hetzelfde gebied, naast de parkeervraag ten gevolge van het inbreidingsplan. De parkeervraag welke gerealiseerd dient te worden in het inbreidingsplan komt daarmee op circa **96** (71 + 25) parkeerplaatsen.

Voor de woningen op de hoek Slenk-/Schoutstraat moeten 9 parkeerplaatsen in de openbare ruimte worden gesitueerd (8 op eigen terrein).

3.2.4 De vrijdagmiddag (markt) en vrijdagavond (koopavond)

Hoewel de parkeerdruk ten gevolge van de geplande inbreiding op de zaterdagmiddag maximaal is, is ook de vrijdagmiddag maatgevend voor wat betreft de parkeervraag. In deze paragraaf wordt ter onderbouwing voor de vrijdagmiddag (markt) en de vrijdagavond (koopavond) de bepaalde parkeervraag weergegeven.

De vrijdagmiddag

Berekeningen op basis van de Parkeernormennota geven dat op de vrijdagmiddag de parkeervraag ten gevolge van het inbreidingsplan voor de winkels er als volgt uit ziet:

▲ parkeervraag supermarkt en dagwinkels	:	aanwezigheidspercentage 60%	:	43
---	---	-----------------------------	---	----

Op de vrijdagmiddag zijn op het huidige parkeerterrein op de locatie van het inbreidingsplan circa 55 parkeerplaatsen nodig als overloop voor het 'oude' centrum. De parkeervraag op de vrijdagmiddag komt hiermee op circa **98** (43 + 55) parkeerplaatsen.

De vrijdagavond

Voor de vrijdagavond geldt voor de parkeervraag ten gevolge van het inbreidingsplan:

▲ parkeervraag supermarkt en dagwinkels	:	aanwezigheidspercentage 80%	:	57
---	---	-----------------------------	---	----

Aangezien op de vrijdagavond op het huidige parkeerterrein op de locatie van het inbreidingsplan 'slechts' ca. 25 parkeerplaatsen nodig zijn als overloop voor het 'oude' centrum, komt de parkeervraag voor de vrijdagavond op circa **82** (57 + 25) parkeerplaatsen.

3.3 Toekomstige bevoorradingsroute en check rijcurve

De bevoorradingsroute voor de winkels in de het projectgebied wordt in deze paragraaf beschreven en getoetst op berijdbaarheid. Bevoorradend verkeer zal komend vanaf de Veenweg de Schoutstraat inrijden. Dit houdt in dat het bevoorradend verkeer vanuit de Schoutstraat rechts achteruit richting de inpandige laad- en losplaats zal rijden.

Voor de dagwinkels geldt dat de bevoorrading met kleinere voertuigen zal plaatsvinden en dit naar verwachting vanaf de toekomstige parkeervoorziening zal doen. Gezien de dimensionering van de parkeervoorziening en de afmetingen van het bevoorradend verkeer zal dit niet tot problemen leiden.



Afbeelding 3.2; Inkomende rijcurve vanaf de Schoutstraat.



Afbeelding 3.3; Uitgaande rijcurve naar de Schoutstraat

4 Conclusies

4.1 Verkeerscirculatie en de toename van verkeer

Het aantal verkeersbewegingen, te verdelen over het "onderliggend" wegennet, neemt door de geplande ontwikkelingen met circa 1.170 motorvoertuigen per etmaal toe.

Gezien de huidige verkeersintensiteiten en de beperkte groei ten gevolge van de geplande ontwikkeling, zal deze toename niet tot problemen leiden.

4.2 Parkeren

Parkeervraag in relatie tot parkeerdruk ten gevolge van de inbreiding met winkels

De parkeervraag welke gefaciliteerd dient te worden op de parkeervoorziening voor de toekomstige winkels komt op maximaal 98 voertuigen op de vrijdagmiddag. Het aantal parkeerplaatsen in het gebied ingesloten door Schoutstraat, Slenkstraat en Dorpsweg komt ook op circa 100. Dit is inclusief de 10 parkeerplaatsen aan de achterzijde van de toekomstige woningen aan de Schoutstraat. Belangrijk uitgangspunt hierbij is dat deze parkeerplaatsen een openbaar karakter krijgen. Dit in verband met het toegekende dubbelgebruik. Gezien het aanwezigheidspercentage van bewoners op een vrijdagmiddag zal dit naar verwachting niet tot problemen leiden.

Op de zaterdagmiddag ligt de maximale parkeerdruk op 96. Ook dan zal er voor de bewoners voldoende capaciteit aanwezig zijn.

Voor de 4 geplande woningen aan de Dorpsweg worden 4 parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd en 3 in het openbaar gebied. De extra parkeervraag van 3 voertuigen voor het openbaar gebied ten gevolge van de geplande woningen zal dan ook naar verwachting geen problemen opleveren.

Voor de 10 woningen aan de Slenk-/Schoutstraat zijn in totaal 18 parkeervoorzieningen opgenomen, waarvan 8 op eigen terrein. De theoretische maximale parkeervraag voor de 10 woningen komt op maximaal 14 voor de nacht (bezoekersdeel is 0,3). Er wordt dan ook ruim voldaan aan de vraag. Hierbij wordt wel opgemerkt dat het de toekomstige bewoners duidelijk moet zijn dat de 10 openbare parkeerplaatsen ook gebruikt kunnen worden door winkelbezoekers.

4.3 Bevoorrading

Bevoorradend verkeer zal komend vanaf de Veenstraat de Schoutstraat inrijden. Vanaf de Schoutstraat wordt rechts achteruit de parkeerplaats opgereden. Opgemerkt wordt dat deze beweging niet de voorkeur heeft van een chauffeur. Wat betreft berijdbaarheid voldoet de beschikbare openbare ruimte, waarbij wordt opgemerkt dat de toets is uitgevoerd met een trekker met oplegger met starre achteras (in de praktijk zal dit een voertuig zijn met meesturende achteras).