



Verkeerskundig onderzoek nieuwe supermarkt Stenevate Heinkenszand (actualisatie)

Colofon

Titel: Verkeerskundig onderzoek nieuwe supermarkt
Stenevate Heinkenszand (actualisatie)
Kenmerk: BSL04/Jk/013
Datum: 5 augustus 2020

Westzuidwest | Graaf Florisweg 140 | 2805 AP Gouda | KvK 58231269
www.westzuidwest.com | info@westzuidwest.com | 06 11 866 946

Inhoudsopgave

1. Inleiding	4
2. Verkeer	7
2.1. Huidige situatie	7
2.2. Verkeersproductie van de nieuwe ontwikkeling	11
2.3. Prognose verkeersintensiteiten	13
2.4. Toets aan het GVVP en beoordeling	15
2.5. Verkeersafwikkeling nieuwe aansluiting Stenevate	19
2.6. Fietsverkeer	21
2.7. Beoordeling	22
3. Parkeren	24
3.1. Huidige parkeersituatie	24
3.2. Parkeervraag nieuwe ontwikkeling	27
3.3. Gehandicaptenparkeren	31
3.4. Fietsparkeren	32

1. Inleiding

Aanleiding

Supermarktketen Lidl heeft het initiatief genomen tot vestiging van een nieuwe supermarkt in Heinkensand. De nieuwe supermarkt is gepland aan de Stenevate, tussen het gemeentehuis en de bestaande supermarkt. Op deze plek staat momenteel bebouwing die met de komst van de supermarkt zal verdwijnen.

Vestiging van een nieuwe supermarkt aan de Stenevate heeft uiteraard verkeerskundige consequenties, zowel ten aanzien van het verkeersbeeld op de Stenevate (verkeersintensiteiten en de situatie ter hoogte van de betreffende uitrit of uitritten) als ten aanzien van parkeren. Verkeerskundig gezien is een supermarkt een relatief intensieve ontwikkeling, dat wil zeggen: met een relatief hoog aantal verkeersbewegingen per vierkante meter bedrijfsoppervlak.

Ten behoeve van de ruimtelijke onderbouwing en zorgvuldige besluitvorming is het nodig om de verkeerskundige consequenties van deze ontwikkeling te onderzoeken, zodat de effecten op verkeersverkeersafwikkeling, verkeersveiligheid en parkeren van de nieuwe ontwikkeling goed en objectief in beeld worden gebracht.

Ruimtelijke scenario's

De nieuwe supermarkt wordt ontwikkeld naast de bestaande supermarkt. Dat leidt tot de vraag hoe de samenhang tussen beide winkels er uit komt te zien. Het komt vaker voor dat een zgn. fullservice supermarkt en discountsupermarkt naast elkaar worden ontwikkeld. In dat geval – en om het comfort van de bezoeker zo goed mogelijk te bedienen – is het gebruikelijk dat parkeren wordt opgelost op één gezamenlijk parkeerterrein.

In de voorliggende situatie is er sprake van een bestaande winkel met een bestaande, eigen parkeerterrein en een nieuwe ontwikkeling. Dat betekent dat als uitgangspunt voor het verkeerskundig onderzoek wordt gehanteerd dat de nieuwe supermarkt op zichzelf wordt ontwikkeld en in zijn eigen parkeervraag voorziet. Vervolgens wordt in de rapportage wel ingegaan op het scenario waarin zou worden besloten dat beide supermarkten één gezamenlijk parkeerterrein gaan gebruiken.

Leeswijzer

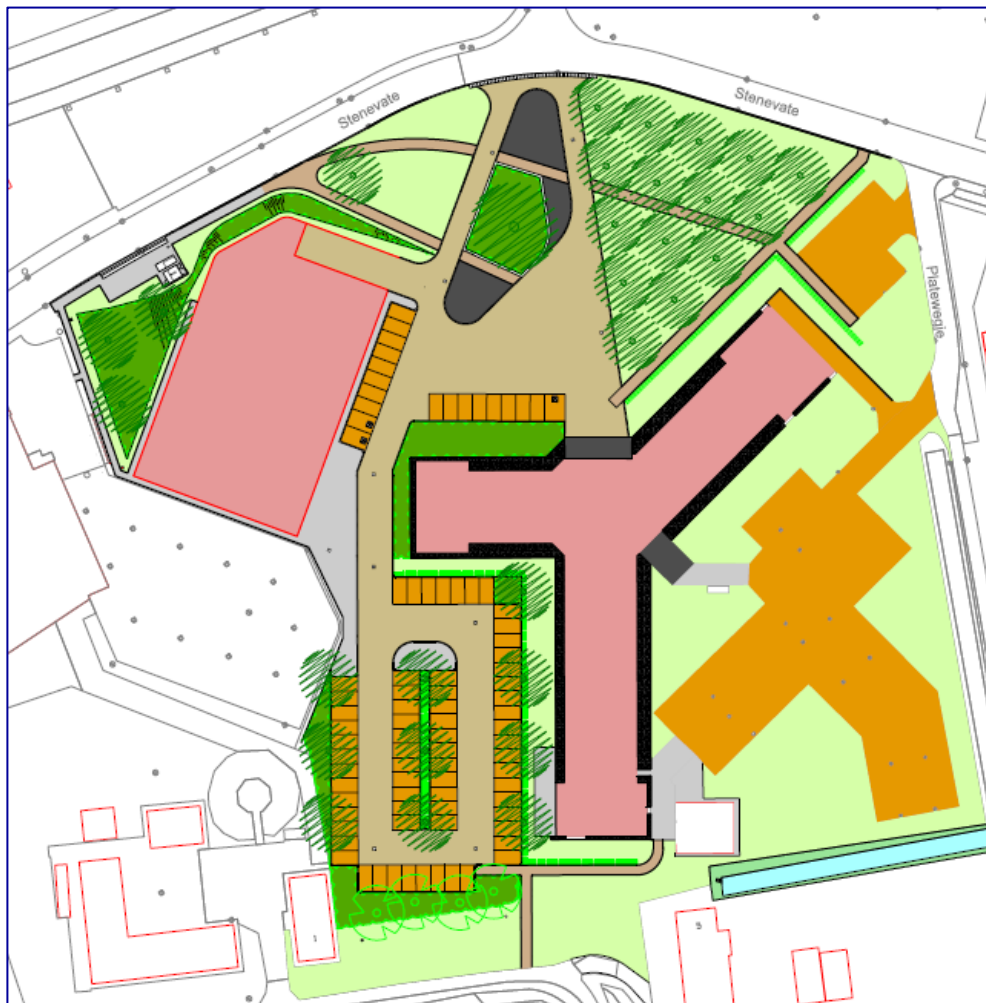
- Hoofdstuk 2 gaat in op de aspecten verkeersgeneratie en de gevolgen op de verkeersintensiteiten op het omliggende wegennet.
- Hoofdstuk 3 behandelt het onderwerp parkeren.

Actualisatie

De eerste versie van de rapportage van het verkeerskundig onderzoek (d.d. 9 november 2018, met kenmerk BSL04/Jk/011) is gebruikt als bouwsteen voor het voorontwerpbestemmingsplan (VOBP) en is als bijlage bij het VOBP gevoegd.

Inspiraakreacties op het VOBP hebben aanleiding gegeven tot aanpassing c.q. verduidelijking van het eerste rapport. Dit aangepaste rapport (d.d. 29 oktober 2019) is als bijlage bij het ontwerpbestemmingsplan (OBP) gevoegd dat begin 2020 ter inzage heeft gelegen.

De zienswijzen op het OBP hebben aanleiding gegeven tot enige verdere aanpassing van het rapport. Voorliggend rapport betreft derhalve een actualisatie naar aanleiding van de zienswijzen op het OBP.



Ontwerp openbare ruimte rond het gemeentehuis en de nieuwe supermarkt aan de Stenevate (bron: gemeente Borsele)



Ruimtelijke schets, bestaande en nieuwe supermarkt met een gezamenlijk parkeerterrein (bron: Bosch Slabbers)

2. Verkeer

Achtereenvolgens wordt ingegaan op:

- Een beschrijving van de huidige situatie
- De verkeersproductie van de nieuwe ontwikkeling
- Prognose van toekomstige verkeersintensiteiten
- Toets aan het GVVP en beoordeling
- Afwikkeling nieuwe aansluiting Stenevate
- Fietsverkeer

2.1. Huidige situatie

De Stenevate is één van de ontsluitende routes van Heinkenszand en vormt een verbinding tussen de provinciale weg N665 (Drieweg) en de kern. Vanaf de N665 is het eerste deel van de Stenevate een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 50 km/u. Fietsers rijden gescheiden van het autoverkeer op een vrijliggend fietspad aan de noordzijde van de Stenevate (in het verlengde van de tunnel onder de N665 die de noordtak van de rotonde N665-Stenevate kruist).

Ter hoogte van het gemeentehuis en de bestaande supermarkt is de weg gecategoriseerd als erftoegangsweg binnen de kom, 30 km/u. De overgang tussen 50 en 30 km/u-zone ligt net ten oosten van de kruising van de Stenevate met het Platewegje. Op ongeveer dezelfde plek ligt ook een fietsoversteek. Fietsers rijden op het 30 km/u-deel van de Stenevate op de rijbaan en moeten vanaf dit punt gebruik maken van het fietspad. Dit betekent dat fietsers uit het dorp richting N665 hier de rijbaan moeten oversteken.

Verkeerstellingen

Om de toekomstige verkeerssituatie te kunnen bepalen is het nodig om eerst kwantitatief, de huidige situatie in beeld te brengen. Dit is in de eerste plaats gedaan door het uitvoeren van slangtellingen op de wegen/wegvakken op en rond de Stenevate. Verkeerstellingen zijn uitgevoerd in de periodes april 2017 en september 2018 op de op onderstaande kaart aangegeven locaties. Het betreft tellingen in representatieve periodes (normale omstandigheden, geen vakantie, geen werkzaamheden).



Telslang op de Stenevate



Locaties verkeerstellingen

Met de slangtellingen is het autoverkeer op ieder van de hierboven aangegeven locaties in twee richtingen geteld. Hierin zitten ook weekenden, zodat uitspraken kunnen worden gedaan over de verkeersdruk op werkdagen en in het weekend.

In tabelvorm zijn de resultaten van de slangtellingen samengevat als volgt. De resultaten van de tellingen in detail zijn separaat beschikbaar. Per telpunt zijn de afzonderlijke richtingen en de beide richtingen samen opgenomen, voor zowel de gemiddelde werkdag als de gemiddelde zaterdag. Met richting noord wordt bedoeld richting het noorden/noordoosten, met richting zuid, richting het zuiden/zuidwesten. Het betreft gemiddelde intensiteiten autoverkeer per etmaal.

telpunt	werkdag			zaterdag		
	ri. noord	ri. zuid	samen	ri. noord	ri. zuid	samen
1. Stenevate	1.880	2.020	3.900	1.610	1.830	3.440
2. Stenevate	1.770	1.790	3.560	1.770	1.910	3.680
3. Dorpsstraat	1.120	1.120	2.240	1.130	1.120	2.250
4. Dorpsstraat	550	510	1.060	630	560	1.190
5. Dorpsstraat	550	610	1.160	630	710	1.340
6. Eendvogelstraat	1.330	1.300	2.630	1.340	1.310	2.650
7. Eendvogelstraat	690	800	1.490	710	780	1.490
8. Eendvogelstraat	790	760	1.550	740	730	1.480

Bevindingen:

- Het drukste wegvak is het oostelijk deel van de Stenevate. Dit is conform verwachting aangezien verkeer tussen de N665 en de Kraaiendijk hier extra rijdt ten opzichte van het westelijker op de Stenevate gelegen telpunt.
- De verkeerdruk op het oostelijk deel van de Stenevate is op werkdagen hoger dan op zaterdag, maar op het westelijk deel van de Stenevate op zaterdag hoger dan op werkdagen. Dit komt overeen met de resultaten van de kruispunttelling (zie hieronder).
- De Dorpsstraat ten noorden van de kruising met de Stenevate heeft een behoorlijke verkeersfunctie met ruim 2.200 mvt/etmaal, zowel op werkdagen als op zaterdag.
- Op de Dorpsstraat en Eendvogelstraat zijn de verkeersintensiteiten op werkdagen ongeveer even groot als op zaterdag. Op werkdagen is er meer woon-werkverkeer. Op zaterdag is er meer verkeer gerelateerd aan winkelen, boodschappen doen, sport, bezoek en recreatie.
- Uit het verloop van de verkeersintensiteiten op de drie telpunten op de Eendvogelstraat is duidelijk dat het punt nabij de kruising met de Dorpsstraat het drukste punt is (ruim 2.600 mvt/etmaal). Eveneens is duidelijk (aangezien de twee andere punten in de Eendvogelstraat) lager liggen, dat dit veel verkeer van en naar de achterliggende wijk zelf is. Anders gezegd: veel verkeer van en naar dit deel van Heinkenszand rijdt via de Stenevate naar de N665.

Kruispunttelling

Er is een kruispunttelling uitgevoerd op de aansluiting van het parkeerterrein van de bestaande supermarkt op de Stenevate en het parkeerterrein tegenover de supermarkt. Hiermee ontstaat, in meer detail dan uit de slangtellingen, inzicht in de verkeersstromen op de Stenevate ter hoogte van deze aansluitingen en de hoeveelheid verkeer van en naar beide parkeerterreinen. Op basis hiervan kunnen beter onderbouwd uitspraken worden gedaan over de verdeling van het verkeer op dit punt van en naar de nieuwe supermarkt. Dit is overigens geen vereiste. Omdat hier een bestaande supermarkt zit, is eigenlijk extra informatie beschikbaar. In veel andere gevallen is er geen sprake van een bestaande supermarkt naast de ontwikkellocatie van een nieuwe supermarkt, en moet op dit punt met aannames worden gewerkt.

De kruispunttelling is uitgevoerd op zaterdag 20 januari 2018. Op die dag was het circa 7 graden Celsius, het was de hele dag bewolkt en gedurende een groot deel van de dag regende het. Er waren die dag geen werkzaamheden of evenementen die zou kunnen leiden tot een niet-representatief verkeersbeeld. De telling is handmatig uitgevoerd door alle verkeersrichtingen ter hoogte van de beide aansluitingen te tellen. Er is geteld tussen 08:45 en 16:30 uur.

De volledige resultaten van de kruispunttelling zijn separaat als bijlage beschikbaar. De samengevatte resultaten zijn als volgt.

- Tijdens de getelde periode rijden er 1.053 voertuigen aan op de kruising vanaf de oosttak van de Stenevate (vanaf de N665 dorp in). Daarvan rijden er 595 rechtdoor richting de westtak van de Stenevate (dorp in) en 458 slaan af richting de supermarkt of het parkeerterrein.
- Er rijden 1.177 voertuigen aan op de kruising vanaf de westtak van de Stenevate (dorp uit richting N665). Daarvan rijden er 597 rechtdoor richting de oosttak van de Stenevate (dorp uit) en 580 slaan af richting de supermarkt of parkeerterrein.

- Dit betekent dat het aandeel supermarktverkeer op een zaterdag op de Stenevate heel groot is: van alle verkeer dat aanrijdt op de Stenevate vanuit de richting Dorpsstraat gaat 49% naar de supermarkt/parkeerterrein. Van het verkeer dat aanrijdt uit de richting N665 is dit 43%.
- Tijdens het drukste uur, op het moment dat het meeste verkeer afslaat van en naar de parkeerterreinen (zie hieronder) is dat aandeel nog groter en is de hoeveelheid verkeer die afslaat naar de supermarkt gelijk aan de hoeveelheid die rechtdoor rijdt op de Stenevate. Circa 50% van alle verkeer op de Stenevate gaat dan dus naar de supermarkt. Per kwartier bezien kan dit oplopen tot meer dan 60%.
- De oriëntatie van het verkeer van en naar de supermarkt is dusdanig dat circa 44% van en naar het oosten rijdt (richting N665) en circa 56% van en naar het westen rijdt (richting centrum).
- Dit betekent ook dat de westtak van de kruising (Stenevate richting centrum) de drukste tak is: in de telperiode zijn hier 2.366 mvt geteld (in twee richtingen). Op de oosttak (richting N665) zijn 2.066 mvt geteld.
- De drukste aaneengesloten vier kwartier, waarin het verkeersaanbod het grootst is, vallen tussen 10:45 en 11:45. Dit is daarmee het drukste en maatgevende uur.
- Het parkeerterrein naast de supermarkt aan de zuidzijde van de Stenevate wordt veel meer gebruikt dan het parkeerterrein er tegenover aan de noordzijde van de weg. In de getelde periode slaan 955 auto's af vanaf de Stenevate naar het parkeerterrein naast de supermarkt en 83 auto's naar het tegenovergelegen parkeerterrein.



Op drukke momenten rijdt veel verkeer het parkeerterrein op en af

2.2. Verkeersproductie van de nieuwe ontwikkeling

Om de toekomstige situatie te beoordelen, is een prognose opgesteld van de verkeersproductie van de nieuwe ontwikkeling. Hiervoor is gebruik gemaakt van CROW-publicatie 317. Op basis van het aantal meters bedrijfsoppervlak zijn de productie en attractie berekend. Dat wil zeggen: het aantal aankomende en vertrekkende verkeersbewegingen. Mogelijk is op termijn sprake van een uitbreiding van de supermarkt, maar deze wordt in het onderhavige bestemmingsplan nog niet mogelijk gemaakt en is daarom geen uitgangspunt voor dit verkeersonderzoek.

De uitgangspunten zijn als volgt.

Bron/toelichting		
Omvang ontwikkeling:	1.630 m2 bvo	Opgaaf gemeente
Omgevingsadressen-dichtheid:	296	CBS 2013
Stedelijkheidsgraad:	Niet-stedelijk	O.b.v. CBS en CROW-317
Zone:	Schil centrum	Centraal Heinkenszand maar decentraal andere kernen, geen parkeerregulering
Functie:	Discountsupermarkt	

De richtlijnen geven een bandbreedte voor de verkeersproductie (per 100 m2 bvo) van een dergelijke voorziening. De verkeersgeneratie bedraagt op basis van CROW-317 minimaal 86,5 en maximaal 122,4 mvt/etmaal. De meeste reële inschatting van de verkeersproductie binnen deze bandbreedte hangt samen met specifieke omstandigheden.

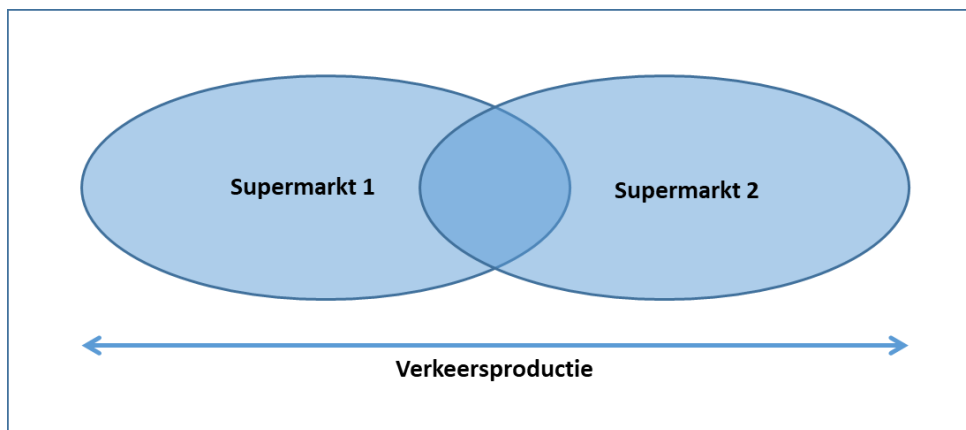
Voor de nieuwe supermarkt aan de Stenevate wordt uitgegaan van een verkeersproductie van 90 mvt/etmaal per 100 m2 bvo. Deze waarde ligt uiteraard binnen de genoemde bandbreedte zoals opgenomen in de CROW-richtlijn en ligt relatief dichtbij de onderkant van deze bandbreedte. Er zijn twee argumenten voor een waarde onderin de bandbreedte: in de eerste plaats de aanwezigheid van concurrentie en in de tweede plaats de verhouding tussen het bruto- en winkelvloeroppervlak. Op deze beide punten wordt hieronder nader ingegaan.

De aanwezigheid van concurrentie in de directe omgeving

De Lidl wordt gevestigd direct naast een bestaande supermarkt. Dit is weliswaar een ander soort supermarkt (full-service) maar dat neemt niet weg dat beide voorzieningen elkaar (in ieder geval deels) zullen beconcurreren. Het uitgevoerde DPO/marktonderzoek bevestigt dit en dit is logisch: het assortiment van beide supermarkten is deels overlappend.

In een dergelijk geval zal de verkeersproductie van een nieuwe supermarkt lager zijn dan wanneer een bestaande concurrent van deze omvang niet zo dichtbij zit. Met de keuze tussen twee supermarkten en een (deels) overlappend aanbod, kiest een deel van het winkelend publiek immers voor de andere supermarkt. Als gevolg van deze overlap in aanbod en de directe concurrentie, zal de verkeersproductie lager liggen dan wanneer er op zo'n korte afstand geen concurrentie aanwezig is.

Dit principe kan als volgt worden gevisualiseerd.



Visualisatie: de verkeersproductie (en parkeervraag) van een tweede supermarkt is kleiner naarmate de concurrentie (in afstand en in overlap qua assortiment) groter is omdat het aanbod tussen beide dan deels overlappend is. Ofwel: als twee winkels hetzelfde verkopen, trekken ze beide een deel van de klanten en allebei afzonderlijk minder dan wanneer er maar één winkel zou zijn.

Zie voor de nadere onderbouwing hiervan ook het uitgevoerde marktonderzoek. Hierin is beschreven dat wordt uitgegaan van een fors omzetteffect op de bestaande supermarkt als gevolg van de vestiging van de nieuwe supermarkt (concurrentie in overlappende artikelgroepen). Ook is beschreven dat een positief effect wordt verwacht op aanbieders in andere productgroepen in de nabijheid van het cluster van beide supermarkten, omdat een deel van de bezoekers aan de supermarkt(en) een combinatiebezoek maakt en ook andere winkels in Heinkenszand bezoekt.

De parkeerplaatsen van beide supermarkten worden met een voetpad met elkaar verbonden. Hierover kan met een winkelwagen worden gereden, maar twee winkelwagens kunnen elkaar niet passeren. Daarvoor is het voetpad te smal. Voor combinatiebezoeken tussen beide supermarkten is er dus de mogelijkheid om vanaf één parkeerplaats beide supermarkten te bezoeken, maar de verbinding is niet optimaal.

De verhouding tussen het bruto vloeroppervlakte (bvo) en winkelvloeroppervlakte (wvo)

De kentallen voor de verkeersgeneratie zoals opgenomen in de CROW-richtlijnen geven een bandbreedte voor de verwachte verkeersgeneratie per 100 m² bruto vloeroppervlakte (bvo). De omvang van de winkel voor het winkelend publiek is het winkelvoeroppervlakte (wvo). De omvang van het wvo bepaalt de feitelijke omvang van de winkel voor het publiek en het assortiment dat de winkel kan aanbieden. In de richtlijnen wordt een verhouding gehanteerd tussen het bvo en het wvo, uitgaande van: $bvo = 1,25 \text{ maal } wvo$.

Voor de nieuwe winkel aan de Stenevate geldt dat het wvo ten opzichte van het bvo naar verhouding laag is. De omvang van de ontwikkeling bedraagt 1.630 m² bvo en heeft een wvo van 1.061 m².

Indien zou worden uitgegaan van de in de richtlijnen gehanteerde verhouding van 1,25 zou het bvo 1.326 m² bedragen op basis van het wvo van 1.061 m². Het hanteren van een waarde van de verkeersgeneratie op basis van het bvo, in het midden of bovenin de bandbreedte, leidt dan tot een niet realistische inschatting.

Indien de hier afwijkende verhouding tussen het bvo en het wvo wordt teruggerekend naar de in richtlijnen gehanteerde verhouding van 1,25, bedraagt de verkeersgeneratie 110 mvt/etmaal per 100 m2 bvo. Deze waarde ligt iets boven het gemiddelde van de in de richtlijnen opgenomen bandbreedte.

Toelichtende berekening:

- $1.630 \text{ m2 bvo} * 90 \text{ mvt per } 100 \text{ m2 bvo} = 1.467 \text{ mvt/etmaal}$
- $1.467 \text{ mvt/etmaal} / 1.326 \text{ m2 bvo} = 110 \text{ mvt per } 100 \text{ m2 bvo}$

Berekening verkeersproductie

De berekening van de verkeersproductie is dan als volgt.

- $1.630 \text{ m2 bvo} * 90 \text{ mvt/etm.} / 100 \text{ m2 bvo} = 1.467 \text{ mvt/etmaal, op een gemiddelde weekdag.}$

Op basis van referentieonderzoek is bekend dat de verkeersproductie op een zaterdag het grootst is en dat circa 25% van de bezoekers over de hele week op de zaterdag komt en 15% op een gemiddelde werkdag. De verkeersproductie als gevolg van de supermarktontwikkeling is dan als volgt.

Verkeersproductie	
Werkdag	1.540 mvt
Zaterdag	2.567 mvt
Weekdag	1.467 mvt

2.3. Prognose verkeersintensiteiten

Om een prognose op te stellen van de toekomstige verkeersintensiteiten op het omliggende wegennet, moet de als gevolg van de nieuwe supermarkt hoeveelheid autoverkeer worden opgeteld bij de getelde verkeersintensiteiten.

Daarbij is de vraag hoe dit (nieuwe) verkeer zich zal verdelen over de verschillende richtingen. Hierboven is beschreven dat de verdeling in de huidige situatie dusdanig is dat circa 56% van het verkeer van/naar de richting Dorpsstraat rijdt en 44% van/naar de richting Drieweg.

Voor de nieuwe ontwikkeling is de verwachting dat deze verdeling anders zal zijn. Daarvoor zijn twee redenen.

- De Lidl heeft een groter bedieningsgebied dan de bestaande supermarkt en zal klanten trekken die nu naar een discountsupermarkt in Goes gaan (zoals ook beschreven in het uitgevoerde marktonderzoek voor de nieuwe supermarkt). Daardoor zal meer verkeer via de N665 aanrijden.
- De verkeerstellingen op de Eendvogelstraat laten zien dat de verkeersdruk met name hoog is op het deel van de Eendvogelstraat nabij de Dorpsstraat en lager op het wegvak richting de Heinkenszandseweg. Hieruit is af te leiden dat niet zozeer doorgaand verkeer gebruik maakt van deze route tussen de Heinkenszandseweg en het centrum van Heinkenszand maar dat dit voor een groot deel verkeer is afkomstig uit de wijk die op de Eendvogelstraat is aangesloten. De komst van een nieuwe supermarkt zal niet naar rato leiden tot een toename van deze

verkeersstroom. Immers mensen uit deze wijk die op zaterdag naar de supermarkt gaan of bijvoorbeeld naar een discountsupermarkt in Goes, rijden nu voornamelijk al via de Stenevate. Als er een discountsupermarkt aan de Stenevate komt, blijft dit zo, maar de hoeveelheid verkeer zal niet toenemen (deze mensen gingen al naar een supermarkt).

Op basis hiervan wordt verondersteld dat het nieuwe verkeer van en naar de nieuwe supermarkt zich als volgt verdeelt: 35% van en naar het westen en 65% van en naar het oosten.

De prognose voor de toekomstige verkeersintensiteiten op de eerder genoemde telpunten zijn dan als volgt. Voor het noordelijk deel van de Dorpsstraat geldt dat verkeer uit het noordelijk deel van Heinkenszand dat nu via Clara's Pad en de Drieweg naar een discountsupermarkt in Goes rijdt, in de nieuwe situatie deels via de Dorpsstraat naar de Stenevate zal rijden (een deel zal naar verwachting ook "buitenom" rijden via de Drieweg). Voor het deel van de Dorpsstraat ten zuiden van de kruising met de Stenevate geldt dat dit een ongewenste route is voor het externe verkeer (van en naar de Heinkenszandseweg) maar dat er wel rekening mee moet worden gehouden dat mogelijk meer verkeer deze route gaat gebruiken. Het is daarom aan te raden de ontwikkeling van het verkeer hier te monitoren.

Bij het opstellen van de prognose is de vraag of het effect optreedt dat de netto toename kleiner is omdat een deel van het verkeer dat nu naar de bestaande supermarkt rijdt, straks naar de Lidl rijdt en dus geen extra verkeer oplevert. Dit effect zal uiteraard optreden. Het marktonderzoek naar de nieuwe supermarkt beschrijft echter ook dat de nieuwe supermarkt een toevoeging is aan het aanbod in Heinkenszand en dat als gevolg daarvan ook nieuwe bezoekers worden getrokken. Het "verlies" bij bestaande winkels wordt hierdoor grotendeels opgevuld door nieuwe vraag. Dit geldt derhalve ook voor de hoeveelheid verkeer. Bovendien is met het effect dat de nieuwe winkel een concurrerende voorziening is voor de bestaande winkel, in de prognose rekening gehouden door een kencijfer te hanteren onderin de bandbreedte.

De huidige verkeersintensiteit, de verwachte toename als gevolg van de supermarkt en de prognose van de toekomstige verkeersintensiteit, voor de verschillende punten in het wegennet, is dan als volgt, met onderscheid naar een gemiddelde werkdag en een zaterdag.

telpunt	werkdag			zaterdag		
	huidig	toename	prognose	huidig	toename	prognose
1. Stenevate	3.900	1.000	4.900	3.440	1.670	5.100
2. Stenevate	3.560	540	4.100	3.680	900	4.580
3. Dorpsstraat	2.240	150	2.390	2.250	260	2.510
4. Dorpsstraat	1.060	150	1.210	1.190	260	1.450
5. Dorpsstraat	1.160	150	1.310	1.340	260	1.600
6. Eendvogelstraat	2.630	230	2.860	2.650	390	3.040
7. Eendvogelstraat	1.490	230	1.720	1.490	390	1.880
8. Eendvogelstraat	1.550	230	1.780	1.480	390	1.870

2.4. Toets aan het GVVP en beoordeling

Het verkeersbeleid van de gemeente Borsele is vastgelegd in het gemeentelijk verkeer- en vervoerplan (GVVP). Het doel van het GVVP is om beleidsmatige sturing te geven aan het realiseren van de belangrijkste doelen van verkeers- en vervoersbeleid (autoverkeer, fietsverkeer, landbouwverkeer, etc.). Het GVVP is op 6 april 2014 vastgesteld door de gemeenteraad van Borsele.

Een belangrijk onderdeel van het GVVP is de wegcategorisering. De wegcategorisering is de vertaling van de landelijke principes van Duurzaam Veilig Verkeer (DV) naar het wegennet binnen de gemeente. Binnen een Duurzaam Veilig verkeerssysteem worden wegen op basis van hun functie in het netwerk gecategoriseerd en ingericht (voor een uitvoeriger beschrijving wordt verwezen naar het GVVP).

In hoofdstuk 3 van het GVVP worden binnen de bebouwde kom twee categorieën wegen onderscheiden:

- Gebiedsontsluitingswegen: 50 km/u, de hoofdwegen binnen de kom die als functie hebben een gebied te ontsluiten.
- Erftoegangswegen: 30 km/u, het onderliggende wegennet dat als voornaamste functie heeft het bieden van toegang tot bestemmingen aan die weg/straat.

Daarbij is ook uitgewerkt wat de bijbehorende uitgangspunten zijn voor de inrichting van beide categorieën wegen, zoals type verharding, breedte van de rijbaan, fietsvoorzieningen, etc.

De Stenevate ter hoogte van de aansluitingen van de Jumbo en het gemeentehuis is gecategoriseerd als erftoegangsweg binnen de bebouwde kom (30 km/u). De huidige inrichting komt hiermee overeen in die zin dat fietsers gebruik maken van de rijbaan en kruispunten gelijkwaardig zijn uitgevoerd. De inrichting komt niet overeen met de categorisering in die zin dat de weg is uitgevoerd in asfaltverharding (dit is ook in het GVVP benoemd als verbeterpunt voor dit deel van de Stenevate).

In hoofdstuk 11 van het GVVP is onder meer een beoordelingskader opgenomen voor het in behandeling nemen van meldingen over verkeersoverlast en verkeersonveilige situaties. Daarnaast bevat dit hoofdstuk een monitoringsprogramma om feitelijke informatie te verzamelen over de verkeerssituatie op bepaalde wegen in de kernen van Borsele. In het beoordelingskader is aangegeven welke verkeersintensiteiten bij eerder genoemde categorieën wegen horen, als indicator of het te druk wordt in een bepaalde straat:

- De indicator voor de verkeersintensiteit op gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom bedraagt 7.000 mvt per etmaal.
- De indicator op erftoegangswegen binnen de bebouwde kom bedraagt 2.500 mvt per etmaal.

De toets van de huidige en geprognoseerde verkeersintensiteit op de Stenevate aan het bovenstaande leidt tot de volgende conclusies.

- In de huidige situatie ligt de verkeersintensiteit op de Stenevate hoger dan de indicator die in het GVVP voor de wegcategorie erftoegangsweg is opgenomen. De verkeersdruk op de Stenevate ligt nu zowel op zaterdagen als op werkdagen boven 3.000 mvt per etmaal en op het oostelijk deel gaat dit richting 4.000 mvt per etmaal.

- Hetzelfde geldt – zij het in mindere mate – voor de Eendvogelstraat- eveneens een 30 km/u-straat. Op het deel van de Eendvogelstraat nabij de Dorpsstraat bedraagt de intensiteit zowel op werk- als zaterdag meer dan 2.600 mvt/etm.
- Als gevolg van de ontwikkeling van de nieuwe supermarkt zal de verkeerdruk op deze wegen toenemen en verder uitstijgen boven de in het GVVP opgenomen indicatieve verkeersintensiteit voor erftoegangswegen. Dit geldt het sterkst op de Stenevate, maar ook op de Eendvogelstraat en de Dorpsstraat.



Overgang van 30 km/u naar 50 km/u op de Stenevate

In de beoordeling van deze situatie is een aantal overwegingen van belang.

- In alle gevallen leidt de vestiging van een nieuwe supermarkt aan de Stenevate tot een toename van de verkeersintensiteiten op het omliggende wegennet. De Eendvogelstraat, Dorpsstraat en (deels) Stenevate zijn 30 km/u-wegen waarvoor geldt dat het niet gewenst is dat deze een hogere verkeersfunctie krijgen. Voor de Eendvogelstraat geldt juist dat het gewenst is de straat meer als 30 km/u gebied in te richten om doorgaand verkeer hier tegen te gaan en gezien de menging van fiets- en autoverkeer. De Dorpsstraat is een centrumstraat met een verblijfsfunctie. Het westelijk deel van de Stenevate ligt in c.q. aan de rand van het centrum, met gemengd gebruik van de rijbaan door auto's en fietsers. Deze straten blijven derhalve 30 km/u-straten en de verkeersintensiteit is hier al hoger dan de in het GVVP genoemde indicatieve intensiteit voor erftoegangswegen en zal door de komst van de supermarkt verder toenemen.
- Er zijn landelijke richtlijnen (CROW; zie ook volgende paragraaf) waarin grenzen zijn opgenomen voor de intensiteiten waarbij autoverkeer en fietsverkeer nog op een verkeersveilige manier op een erftoegangsweg kunnen worden afgewikkeld. Bij een hogere verkeersdruk vermindert (in algemene zin) de oversteekbaarheid van deze straten en met name de Stenevate voor langzaam verkeer (fietsers en voetgangers). De combinatie van een relatief hoge verkeersintensiteit met een functie als fietsverbinding, zal leiden tot situaties waarin het comfort en de veiligheid van het fietsverkeer verminderen ten opzichte van de huidige situatie. Concreet is bijvoorbeeld te verwachten dat op drukke momenten fietsverkeer, dat op de rijbaan rijdt en linksaf moet slaan, stil moet staan op de rijbaan omdat de

stroom auto's in de tegenrichting dusdanig is dat het even duurt voor er een hiaat is en de fietsers kan oversteken. Achter die fietsers ontstaat dan snel een wachtrij auto's, waarbij zal optreden dat een deel van de automobilisten de fietser zal inhalen. Omdat de fietser op de rijbaan staat en geen eigen plek heeft, is dit niet altijd een comfortabele situatie en zullen fietsers zich onder druk voelen staan van het autoverkeer. In 30 km/u straten waar de intensiteit autoverkeer lager ligt treedt dit niet op omdat de stroom auto's dan minder zwaar is en er daardoor veel meer gelegenheid is tot afslaan en er niet zo snel een rijtjes auto's ontstaat achter een rijdende of stilstaande fietser. Bovendien kan een auto bij lage intensiteiten goed een fietser inhalen, terwijl dit lastiger wordt als de verkeersdruk hoger is en er meer autoverkeer uit de tegenrichting komt. Dit soort situaties leidt dan mogelijk tot het snel inhalen en afsnijden van fietsers. Met een toenemende verkeersdruk op de Stenevate zal dit effect meer optreden. Om die reden is het van groot belang goed naar de verkeersintensiteit te kijken in samenhang met de functie van de weg.

- In het GVVP van Borsele is voor de functie erftoegangsweg binnen de bebouwde kom een indicatieve waarde van 2.500 mvt/etmaal opgenomen. Daarbij moet worden opgemerkt dat binnen de categorie erftoegangsweg (of 30 km/u-sstraat) straten met een verschillende verkeersfunctie voorkomen. Binnen deze categorie vallen aan de ene kant typische woonstraten met uitsluitend bestemmingsverkeer, parkeren op de rijbaan en een sterke verblijfsfunctie (bijv. spelende kinderen op straat) en aan de andere kant wegen of straten met een zwaardere verkeersfunctie omdat op de betreffende straat verschillende woonstraten aansluiten of via de straat een bepaald gebied wordt ontsloten. Dit zijn de straten aan de bovenkant van het 30 km/u-spectrum. Het GVVP gaat niet op dit onderscheid in. De landelijke richtlijnen (CROW¹) maken dit onderscheid wel. De landelijke richtlijnen geven aan dat auto- en fietsverkeer op erftoegangswegen met een meer ontsluitende functie bij intensiteiten tot circa 6.000 mvt per etmaal veilig gemengd kunnen worden afgewikkeld.
- De Stenevate heeft een ontsluitende functie voor Heinkenszand. Vanaf de Drieweg is de route via de Stenevate de meest logische, maar ook de meest gewenste route naar de supermarktomgeving en het centrum van Heinkenszand. Verkeer dat hier rijdt is voor een groot deel geen verkeer met een bestemming aan de Stenevate zelf. Ook het 30 km/u-deel van de weg heeft daarmee een behoorlijke ontsluitende functie en moet worden gezien als een erftoegangsweg met een zwaardere verkeersfunctie. De inrichting van de straat past daar ook bij: de Stenevate heeft een voldoende breed profiel, er zijn geen haakse parkeerplaatsen of langspaarkeerplaatsen en de Stenevate is geen woonstraat waar kinderen op straat spelen.
- In de verkeersstructuur is het gewenst om het verkeer van buiten Heinkenszand zoveel mogelijk via de Drieweg en het oostelijk deel van de Stenevate naar het centrum en de supermarkten te leiden en – om de beschreven redenen – niet via de Eendvogelstraat. Om deze reden is het oostelijk deel van de Stenevate gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg (50 km/u, uitvoering in asfalt, fietsers gescheiden). Op deze manier wordt het autoverkeer hier zo goed mogelijk gefaciliteerd ten gunste van het gebruik van deze route.

¹ CROW is het landelijk kenniscentrum voor verkeer, vervoer en infrastructuur. CROW helpt overheden bij de beleidsontwikkeling en –uitwerking, onder meer op de thema's ontwerp en inrichting van infrastructuur en verkeersveiligheid. CROW geeft richtlijnen en publicaties uit die tot stand komen in werkgroepen met inhoudelijk deskundigen. Deze richtlijnen gelden landelijk als de door wegbeheerders gehanteerde norm voor de inrichting van de infrastructuur.

- Vanaf de Drieweg richting het centrum verandert de functie van de Stenevate. Het oostelijk deel heeft een ontsluitende functie en is ingericht met fietsers en autoverkeer gescheiden. Verder naar het westen verandert dit. Op het westelijke deel zitten meerdere aansluitingen en uitritten kort op elkaar en is er geen ruimte om fietsers en autoverkeer te scheiden. Het is ook niet logisch om de Stenevate verder naar het westen door te trekken als gebiedsontsluitingsweg: verder richting de Dorpsstraat rijdt verkeer het verblijfgebied van het centrum in (Dorpsstraat) en hier houdt de ontsluitende functie van de straat op.
- In de inrichtingsschets is er voor gekozen de overgang van de 50 km/u naar 30 km/u op de Stenevate neer te leggen ter hoogte van de aansluiting van het parkeerterrein van het gemeentehuis op de Stenevate. Op zich is het denkbaar om dit punt verder naar het westen op te schuiven, maar dit levert niet per definitie een betere en logischer verkeerssituatie op. Allereerst geldt dat ten westen van de nu beoogde overgang op korte afstand van elkaar een aantal aansluitingen op de Stenevate komt te liggen: (van oost naar west) de aansluiting van het gemeentehuis (waarbij is beoogd dat deze ook gaat fungeren als ontsluiting van de nieuwe woonwijk ten zuiden van de Stenevate – en daarmee drukker wordt), de aansluiting van de Kraaiendijk en daar tegenover de aansluiting van de nieuwe supermarkt en vervolgens de aansluiting van de bestaande supermarkt en daar tegenover van het parkeerterrein. Al deze aansluitingen zijn punten met uitwisseling van verkeer, zowel autoverkeer als langzaam verkeer, waarvoor geldt dat het nodig is dat de snelheid hier laag is. Een snelheidsregime van 50 km/u past hier niet bij (te hoge conflictsnelheid).

Ten tweede geldt dat het doortrekken van het 50 km/u-deel van de Stenevate inclusief het vrijliggende fietspad aan de noordzijde, verder naar het westen geen logische fietsstructuur oplevert. Fietsers uit het dorp (uit de richting Dorpsstraat) maken immers gebruik van de rijbaan en moeten rechtsaf afslaan richting zowel de bestaande als de nieuwe supermarkt als het gemeentehuis. Het is niet logisch dat deze fietsers eerst de Stenevate moeten oversteken naar het fietspad aan de noordzijde om vervolgens een 50 km/u-weg over te steken naar de overzijde. Het is dan logischer en veiliger om autoverkeer en fietsverkeer te mengen bij een lage snelheid.

- In dit scenario is het dan wel gewenst om functie en inrichting van de Stenevate met elkaar in overstemming te brengen: uitvoering in asfalt waar de weg de functie van gebiedsontsluitingsweg heeft en uitvoering in klinkers op het deel erftoegangsweg, met toepassing van plateaus op de kruispunten.

2.5. Verkeersafwikkeling nieuwe aansluiting Stenevate

Op basis van de prognose van de verkeersproductie in de nieuwe situatie, is een prognose opgesteld van de kruispuntstromen, ter hoogte van de nieuwe aansluiting op de Stenevate. Deze prognose is opgesteld door de kruispuntstromen zoals die zijn gemeten, op te hogen met de hoeveelheid verkeer als gevolg van de nieuwe ontwikkeling.

Met het programma Omni-X is vervolgens de verkeersafwikkeling ter hoogte van de aansluiting berekend (uitgaande van vormgeving als uitrit). De I/C-verhouding (als uitkomst van deze berekening) is de verhouding tussen de intensiteit (hoeveelheid verkeer) en de capaciteit (de hoeveelheid verkeer die kan worden verwerkt) en geeft daarmee aan in hoeverre de aansluiting nog ruimte heeft voor extra verkeer. Voor een goede verkeersafwikkeling wordt een grenswaarde van 0,8 gehanteerd.

De doorrekening is gedaan voor een aantal verschillende scenario's.

- Er is een prognose opgesteld voor de verkeersstromen ter hoogte van de aansluiting van de nieuwe supermarkt voor het drukste ochtendspitsuur en drukste avondspitsuur op een werkdag. Hieruit blijkt dat de avondspits de drukste en dus maatgevende periode is voor een werkdag (het verkeersaanbod is in de avondspits groter dan in de ochtendspits). Doorrekening van de verkeersafwikkeling laat zien dat het verkeer heel goed kan worden afgewikkeld. De verzadigingsgraad van het kruispunt is zeer laag (maximaal 0,3). Op een werkdag in het avondspitsuur is de hoeveelheid recht doorgaand verkeer op de Stenevate relatief groot, maar is het aanbod vanaf het parkeerterrein van de supermarkt relatief klein.
- Er is een prognose opgesteld voor het drukste uur op een zaterdag. Doorrekening laat zien dat dit voor de afwikkeling het drukste en maatgevende moment van de week is. De berekening laat zien dat de verkeersafwikkeling van de aansluiting van de nieuwe supermarkt het verkeer goed kan verwerken. De verzadigingsgraad bedraagt circa 0,4 op de zijtak (verkeer vanaf het parkeerterrein naar de Stenevate). Dit verkeer moet voorrang verlenen aan het verkeer op de Stenevate en is daarmee bepalend voor de afwikkeling.
- Er is vervolgens een prognose opgesteld voor een scenario waarin beide supermarkten op één aansluiting worden aangesloten. Dit is uiteraard het scenario met de hoogste kruispuntbelasting, uitgaande van het drukste uur op zaterdag. De verzadigingsgraad neemt in dat geval logischerwijs toe en bedraagt maximaal 0,7. Ook in dit geval is de afwikkeling nog voldoende. Wel neemt de gemiddelde wachttijd voor het verkeer vanaf het parkeerterrein uiteraard toe, maar de wachttijd en wachtrijlengte blijven acceptabel. Op drukke moment kan een wachtrij ontstaan van maximaal enkele auto's, maar dit mag worden verwacht bij een supermarkt, op het drukste moment van de week.

Op het scenario waarin beide supermarkten worden ontsloten met één aansluiting op de Stenevate, wordt hieronder nader ingegaan.

In de bijlage zijn de achterliggende uitgangspunten (verkeersintensiteiten) voor de hierboven beschreven berekeningen met het programma Omni-X opgenomen, evenals een nadere toelichting op het programma Omni-X.

Scenario met één gezamenlijk parkeerterrein

In beginsel wordt uitgegaan van het scenario waarin de nieuwe supermarkt los van de bestaande wordt ontwikkeld en beide supermarkten hun eigen aansluiting op de Stenevate en eigen parkeerterrein hebben. Het is denkbaar dat in de nadere uitwerking wordt gekomen tot één gezamenlijk parkeerterrein voor beide supermarkten. Vanuit het oogpunt van comfort voor de klanten is dit een gewenst scenario, aangezien één groot parkeerterrein beter functioneert dan twee afzonderlijke en op die manier beide supermarkten elkaar beter kunnen aanvullen (vanaf één parkeerplaats bezoek aan verschillende winkels).

In het geval wordt gekomen tot één gezamenlijk parkeerterrein is de vraag hoe de verkeerscirculatie er uit komt te zien en of beide aansluitingen op de Stenevate dan in stand moeten blijven. Daarbij wordt een aantal mogelijkheden gezien.

1. Ook als beide supermarkten één parkeerterrein krijgen, is het mogelijk dat beide aansluitingen op de Stenevate in stand blijven. Het verkeer zal zich dan verdelen over beide aansluitingen, afhankelijk van herkomst en bestemming. Het voordeel is dat het verkeer van en naar beide supermarkten zich verdeelt over twee aansluitingen, zodat het hier minder druk is dan wanneer deze worden gebundeld. Mogelijk zal optreden dat de aansluiting van de huidige supermarkt wat rustiger wordt aangezien met de nieuwe aansluiting van de nieuwe supermarkt wordt voorzien in een overzichtelijker aansluiting dan de huidige aansluiting (deze is minder overzichtelijk als gevolg van het hoogteverschil).
2. Een alternatief is een scenario waarin de Lidl en de bestaande supermarkt één aansluiting op de Stenevate krijgen. Het meest logisch is dan dat dit de nieuwe, oostelijke aansluiting op de Stenevate is. Deze is ruimer en overzichtelijker dan de bestaande aansluiting, met minder hoogteverschil, en door de ligging meer naar het oosten is aanrijden via de Drieweg en het oostelijk deel van de Stenevate logischer dan wanneer de aansluiting verder naar het westen ligt. Zoals beschreven is ook hiervan de verkeersafwikkeling doorgerekend. Deze is uiteraard drukker dan in het scenario waarin er sprake is van twee aansluitingen, maar de doorrekening toont aan dat het verkeer nog steeds voldoende goed kan worden verwerkt. Wel moet worden verwacht dat zowel voor het oprijden van de Stenevate vanaf het parkeerterrein als voor het links afslaan verkeer op de drukste momenten enige wachtrijen ontstaan (maximaal enkele auto's).
3. Een mogelijk bezwaar van de bestaande supermarkt tegen variant 2 is dat "binnenkomend verkeer" bij de Lidl uitkomt en voor de Jumbo verder moet doorrijden het parkeerterrein op. De vraag is overigens of dit werkelijk een argument is want supermarktbezoekers zullen bewust een keuze maken voor de ene of de andere supermarkt. Mocht dit echter toch een overweging zijn, dan is een variant denkbaar waarin de huidige aansluiting van de Jumbo in één richting wordt gemaakt waarbij het alleen is toegestaan vanaf de Stenevate hier in te rijden. De nieuwe aansluiting ter hoogte van de Kraaiendijk wordt wel in twee richtingen uitgevoerd in de vorm van een ruime en overzichtelijke aansluiting. Het voordeel is dat ter hoogte van de Jumbo alleen wordt ingereden. Door de helling is het zicht bij het uitrijden hier niet optimaal en dit is in deze variant niet meer aan de orde.

Toekomstige woningbouw Platepolder

In voorliggend onderzoek zijn de verkeerskundige effecten in beeld gebracht van de vestiging van een nieuwe supermarkt aan de Stenevate, ten opzichte van de huidige situatie. In de cijfers is in eerste instantie nog geen rekening gehouden met mogelijke woningbouw in de Platepolder. De reden hiervoor ligt in het feit dat hierover nog geen duidelijkheid is en er nog geen ruimtelijk besluit is genomen, op basis waarvan dit als gegeven moet worden beschouwd. De onderbouwing hiervan zal plaats moeten vinden als onderdeel van de ruimtelijke onderbouwing van de woningbouwontwikkeling.

Woningbouw in de Platepolder zal uiteraard leiden tot een verdere toename van de verkeersintensiteiten op de Stenevate en de omliggende wegen, afhankelijk van het aantal en het type woningen en de ontsluitingsstructuur van de woningbouw.

Omdat duidelijk is dat er woningbouw in de Platepolder zal plaatsvinden is hier, aanvullend bij de hierboven beschreven berekeningen, wel verkennend aan gerekend. Hierbij is gerekend aan de gevolgen op de aansluiting van de nieuwe supermarkt, waarvan de uitkomsten hierboven zijn beschreven, en aan de aansluiting van het Platewegje op de Stenevate, er van uitgaande dat in ieder geval de eerste fase van de woningbouw op deze aansluiting zal worden ontsloten.

Verkennd is daarbij gerekend met de effecten van 100 woningen in de Platepolder, ontsloten op de Stenevate via het Platewegje. De prognoses en doorrekeningen laten zien:

- Er is nauwelijks effect op de verkeersafwikkeling van de aansluiting van de nieuwe supermarkt op de Stenevate. Het hiervoor maatgevende moment is de zaterdagmiddag en de nieuwe woningen leiden niet tot een grote toename van de verkeersdruk op de Stenevate op dat moment. De verwachting is dat de oriëntatie van het verkeer van en naar de nieuwe woningen hoofdzakelijk van en naar de N665 is.
- Er is een doorrekening gemaakt van de aansluiting van het Platewegje op de Stenevate, uitgaande van vormgeving als gelijkwaardig kruispunt (30 km/u). Er is een berekening gemaakt van het drukste ochtend- en avondspitsuur op een werkdag en van het drukste uur op zaterdag. De conclusie is dat de afwikkeling ter hoogte van de aansluiting in alle gevallen goed is; de maximale verzadigingsgraad bedraagt 0,3.

2.6. Fietsverkeer

De landelijke richtlijnen (van CROW) voorzien in kentallen op basis waarvan een prognose kan worden opgesteld van de te verwachten hoeveelheid autoverkeer, zoals eerder in dit hoofdstuk toegepast. Voor het bepalen en beoordelen van de toekomstige verkeerssituatie (verkeersintensiteiten, wegcategorie, akoestische gevolgen, afwikkeling op kruispunten) is de intensiteiten van het autoverkeer maatgevend c.q. bepalend.

Kentallen voor de te verwachten hoeveelheid fietsverkeer als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen zijn niet op eenzelfde wijze beschikbaar. Het is echter volledigheidshalve

wel goed om, voor zover mogelijk, een beeld te krijgen van de hoeveelheid fietsverkeer die als gevolg van de ontwikkeling van de supermarkt mag worden verwacht.

Het betreft in dit geval, bij het ontbreken van landelijke kentallen, een schatting. Deze is gebaseerd op het aantal fietsparkeerplaatsen (zie het volgende hoofdstuk) en de “turnover” per fietsenstallingsplaats. Hiervoor wordt dezelfde turnover aangehouden als voor een autoparkeerplaats.

Op basis hiervan wordt gekomen tot een schatting van 750 fietsers en dus 1.500 fietsbewegingen (aankomsten en vertrekken) op een zaterdag. Voor een gemiddelde werkdag betreft het 900 fietsbewegingen (circa 450 bezoeken). Dit betreft dus een schatting en de hoeveelheid fietsverkeer zal bijvoorbeeld ook afhangen van het seizoen en weersinvloeden, maar hiermee is er wel een beeld van de orde van grootte.

De verdeling van het fietsverkeer over beide richtingen op de Stenevate zal naar verwachting anders zijn dan van het autoverkeer. Waar voor het autoverkeer het uitgangspunt is dat het grootste deel van het verkeer van en naar de N665 rijdt, is de inschatting dat het fietsverkeer met name van en naar de richting Dorpsstraat rijdt. Immers met name inwoners van Heinkenszand (kortere afstand) zullen op de fiets komen.

Zoals eerder in dit hoofdstuk beschreven (en ook in het GVVP Borsele en in de landelijke richtlijnen opgenomen) is het uitgangspunt op 30 km/u-straten dat auto- en fietsverkeer gemengd worden afgewikkeld. Op basis van de geldende richtlijnen kan dit tot een etmaalintensiteit van ca. 6.000 mvt op een veilige manier.

2.7. Beoordeling

Op basis van bovenstaande is de conclusie (samengevat) dat als gevolg van de vestiging van een nieuwe supermarkt aan de Stenevate de verkeersdruk op de Stenevate en de omliggende wegen zal toenemen. Becijferd is in welke mate het auto- en het fietsverkeer zullen toenemen. De verkeersintensiteiten autoverkeer op de Stenevate, maar ook de Eendvogelstraat en Dorpsstraat nemen toe, terwijl op dit moment de verkeersintensiteit hier al hoger is dan de in het GVVP opgenomen indicator van 2.500 mvt per etmaal voor 30 km/u-erftoegangswegen.

Ondanks deze toename is het wel te adviseren dat het westelijk deel van de Stenevate gecategoriseerd blijft als 30 km/u-erftoegangsweg. Het betreft immers een straat met op korte onderlinge afstand verschillende zijstraten en uitritten en met uitwisseling van auto- en fietsverkeer (op- en afrijdend en overstekend verkeer). Het uitgangspunt moet dan zijn dat de snelheid laag is en de weg daarbij passend wordt ingericht.

In de beoordeling van de toekomstige situatie zijn zowel de in het GVVP opgenomen indicator van 2.500 mvt/etmaal relevant (de intensiteit ligt immers hoger) als de uitgangspunten zoals opgenomen in de landelijke richtlijnen (CROW). In de landelijke richtlijnen wordt uitgegaan van een etmaalintensiteit van 6.000 mvt op een erftoegangsweg 30 km/u waarbij fietsers en autoverkeer nog gemengd kunnen worden afgewikkeld. Met een prognose (op zaterdagen) van circa 4.600 mvt/etmaal op het westelijke deel en circa 5.100 mvt/etmaal op het oostelijke deel van de Stenevate, liggen de toekomstige intensiteiten lager.

Volledigheidshalve wordt daarbij opgemerkt dat het eerste deel, vanaf de N665 Drieweg, tot aan de overgang van 50 naar 30 km/u, de Stenevate een gebiedsontsluitingsweg is,

met scheiding van fiets- en autoverkeer, waarvoor in het GVVP een intensiteit van 7.000 mvt per etmaal geldt. De bovenbeschreven beoordeling heeft derhalve betrekking op het 30 km/u-deel, waar auto's en fietsverkeer gemengd worden afgewikkeld.

Aangezien uit de doorrekening ook blijkt dat de aansluiting van de supermarkt op de Stenevate het verkeer goed kan afwikkelen, is de conclusie dat in de nieuwe situatie de verkeersintensiteit hoger ligt dan de in het GVVP genoemde indicatieve intensiteit van 2.500 mvt/etmaal, maar dat er op basis van landelijke richtlijnen sprake is van een verkeersveilige situatie met voldoende verkeersafwikkeling.

3. Parkeren

3.1. Huidige parkeersituatie

De huidige parkeersituatie rond de huidige supermarkt is in beeld gebracht. Dit is van belang om het huidige aanbod van parkeerplaatsen te bepalen en het gebruik daarvan, op basis waarvan kan worden bepaald in hoeverre parkeerplaatsen in de directe omgeving tot het aanbod voor de nieuwe ontwikkeling kan worden gerekend en hoeveel capaciteit daar beschikbaar is.

De huidige situatie is in beeld gebracht door gedurende een zaterdagmiddag de bezetting van parkeerplaatsen te meten. Deze meting heeft plaatsgevonden op dezelfde dag als de kruispunttelling (zaterdag 20 januari 2018).



Overzicht parkeergelegenheid in de huidige situatie

In onderstaande tabellen is van de parkeergelegenheden de capaciteit in beeld gebracht en de bezetting op verschillende momenten. Vervolgens is een toelichting bij het gebruik opgenomen, zoals waargenomen tijdens de metingen.

absoluut	cap	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00
Parkeerterrein supermarkt	59	60	54	55	50	49	33
Kruidvat	6	6	6	6	6	6	6
Politie (straatkant)	2	2	2	0	1	1	0
Parkeerterrein overzijde	36	27	22	17	20	20	16
Bakker	10	7	3	4	3	2	1

parkeerdruk	cap	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00
Supermarkt	59	102%	92%	93%	85%	83%	56%
Kruidvat	6	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Politie (straatkant)	2	100%	100%	0%	50%	50%	0%
Parkeerterrein overzijde	36	75%	61%	47%	56%	56%	44%
Bakker	10	70%	30%	40%	30%	20%	10%

Parkeerterrein supermarkt

Dit betreft het parkeerterrein langs de zijkant van de supermarkt dat de belangrijkste parkeervoorziening voor de supermarkt/Kruidvat is. Het parkeerterrein heeft een capaciteit van 59 plaatsen (inclusief de drie plaatsen langs de zijkant van het voormalig politiebureau). Tijdens de drukste periode is het parkeerterrein regelmatig volledig bezet. Er wordt tijdens die periode aan de zijkant van het gebouw geparkeerd, waar formeel geen parkeerplekken zijn, aangezien bezoekers geen parkeerplaats op het terrein kunnen vinden. Langs de zijkant van het gebouw kunnen tot 5 auto's staan. Door de verzadiging van het parkeerterrein ontstaan wachtrijen: auto's staan te wachten bij het begin van het parkeerterrein tot er een plekje vrijkomt. Deze wachtrij slaat regelmatig terug tot de afvalcontainers nabij de Stenevate.

Kruidvat

Dit betreft het parkeerterreintje ter hoogte van de westpunt van het supermarktgebouw c.q. nabij het Kruidvat, direct ontsloten op de Stenevate. De capaciteit bedraagt 6 parkeerplaatsen. Deze locatie wordt zeer druk gebruikt. Gedurende de meting was dit terrein praktisch altijd bezet. Lege plekken werden altijd weer snel opgevuld. Dit is goed verklaarbaar: bezoekers uit de richting van het centrum die bekend zijn, zullen weten dat het grote parkeerterrein (te) vol kan/zal zijn en zullen daarom hier parkeren als ze hier een vrije plek zien. Via de ingang aan de voorzijde is er vlotte toegang tot de supermarkt en het Kruidvat.

Politie (straatkant)

Dit betreft de twee langspaarkeerplaatsen langs de Stenevate aan de voorzijde van het politiebureau. Op het drukste moment waren beide plaatsen bezet, en vaak was één plaats bezet. Daarbij wordt ook opgemerkt dat door slordig parkeren op één plaats, de andere soms minder makkelijk te gebruiken was. Daarnaast liggen de plaatsen wat minder handig voor gebruik met een winkelwagentje (want: achter elkaar geparkeerd en relatief smalle stoep terplekke) wat waarschijnlijk verklaart dat beide plekken niet continu bezet waren.

Parkeerterrein overzijde Stenevate

Dit is het openbare parkeerterrein aan de overzijde van de Stenevate, tegenover de entree naar het parkeerterrein van de supermarkt. De capaciteit bedraagt 36 plaatsen. Gedurende de meetperiode was het parkeerterrein gedeeltelijk bezet. Geobserveerd is dat het terrein deels wordt gebruikt door bezoekers van de supermarkt/Kruidvat. Dit is in de regel wel voor een snelle boodschap. Het is niet aantrekkelijk om hier te parkeren en met een winkelwagen heen en weer te rijden naar de supermarkt. Dit gebeurt dan ook nauwelijks.

Een deel van de parkeerders heeft daarnaast een ander motief, bijvoorbeeld bezoek aan het centrum of het betreft auto's van woningen in de buurt. Dit betekent ook dat het terrein niet wordt gebruikt terwijl het parkeerterrein bij de supermarkt zichtbaar (over)vol is en hier een wachtrij staat. Bezoekers kiezen er dan toch voor om te wachten (of verkeerd te parkeren langs het gebouw) en niet voor de zekerheid van een parkeerplaats aan de andere kant van de Stenevate.

Parkeerterrein bakkerij

Dit betreft het eigen parkeerterrein van de bakker aan de Stenevate. Het parkeerterrein is met name in ochtend drukker en daarna rustiger.

Bezoekersparkeren gemeentehuis

Het parkeerterrein voor bezoekers van het gemeentehuis ligt aan de voorzijde van het gemeentehuis, aan de Stenevate, naast het politiebureau. Het betreft 21 parkeerplaatsen. Op de teldag is waargenomen dat dit parkeerterrein niet wordt gebruikt door bezoekers aan de supermarkt en dat, behoudends een enkele auto op sommige momenten, het parkeerterrein leeg was. Gezien de afstand is dit te verwachten.



Parkeren langs de zijkant van de supermarkt als het parkeerterrein zelf vol is

3.2. Parkeervraag nieuwe ontwikkeling

Het is belangrijk dat met een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling voldoende parkeerplaatsen worden ontwikkeld. Dit is een belang vanuit de bedrijfsvoering van de supermarkt (comfort, gemak, klantvriendelijkheid) en vanuit de gemeente (voorkomen van rondrijdend zoekverkeer, irritatie en daardoor onveilig gedrag en wildparkeren).

Het uitgangspunt voor het bepalen van de parkeervraag is in eerste instantie dat de nieuwe supermarkt op zichzelf wordt ontwikkeld, zonder samenhang met de bestaande supermarkt. Wel worden de parkeerplaatsen van beide supermarkten met een voetpad met elkaar verbonden. Er kan over het pad met een winkelwagen worden gereden, maar twee winkelwagens kunnen elkaar niet passeren. Voor combinatiebezoeken tussen beide supermarkten is er dus de mogelijkheid om vanaf één parkeerplaats beide supermarkten te bezoeken, maar de verbinding is niet optimaal. Op pagina 29 wordt ingegaan op het scenario waarin wel wordt gekomen tot één volwaardig gezamenlijk parkeerterrein.

Het aantal parkeerplaatsen dat nodig is voor de nieuwe supermarkt kan worden bepaald op basis van de parkeerkcijfers van CROW (publicatie 317). De uitgangspunten zijn uiteraard dezelfde als voor de verkeersgeneratie, zoals beschreven in paragraaf 2.2.

Ook voor het parkeerkcijfer geeft CROW een bandbreedte. Uitgaande van de beschreven uitgangspunten zijn die:

- minimaal 4,8 parkeerplaatsen per 100 m² bvo
- maximaal 6,8 parkeerplaatsen per 100 m² bvo

In paragraaf 2.2. is met betrekking tot de verkeersproductie uitvoerig beschreven wat de argumenten zijn om uit te gaan van een waarde onderin de bandbreedte. Om diezelfde redenen wordt er uitgegaan van een parkeerkental onderin de hierboven genoemde bandbreedte en wordt een kental gehanteerd van 4,8 parkeerplaats per 100 m² bvo.

De aanwezigheid van concurrentie en het relatief kleine winkelvloeroppervlak (wvo) ten opzichte het bruto vloeroppervlak (bvo) zijn hiervoor de argumenten.

Als, zoals in paragraaf 2.2. gedaan voor de verkeersgeneratie, het parkeerkental wordt teruggerekend uitgaande van de in de richtlijn gehanteerde verhouding tussen het bvo en het wvo (1:1,25), dan bedraagt het parkeerkental 6,0 pp per 100 m² bvo. Dit ligt iets boven het midden van de genoemde bandbreedte.

Het aantal benodigde parkeerplaatsen voor de nieuwe supermarkt is dan:
 $1.630 \text{ m}^2 \text{ bvo} \cdot 4,8 \text{ pp}/100\text{m}^2 \text{ bvo} = 78,2 = 79 \text{ parkeerplaatsen.}$

Uit de ligging van de nieuwe supermarkt en de resultaten van de parkeerdrukmeting zoals beschreven in de vorige paragraaf, is de conclusie dat direct naast de nieuwe supermarkt volledig dient te worden voorzien in de parkeerbehoefte.

Immers:

- Het bestaande parkeerterrein bij de supermarkt is op drukke momenten (meer dan) volledig bezet en biedt geen restcapaciteit. Als dat wel het geval zou zijn, zou een voorwaarde zijn dat beide parkeerterreinen met elkaar verbonden zijn, maar dit is dus sowieso niet aan de orde aangezien hier geen resterende vrije parkeerplekken zijn.

- De bestaande parkeerplaatsen aan de noordkant van de Stenevate liggen op te grote afstand van de nieuwe supermarkt om hiervoor een functie te hebben. Dit parkeerterrein wordt ook voor de bestaande supermarkt beperkt gebruikt, zelfs als de andere plekken vol zijn. Ten opzichte van de nieuwe supermarkt ligt dit parkeerterrein nog verder weg en de oriëntatie van de nieuwe supermarkt is dusdanig dat gebruik van dit terrein niet voor de hand ligt. De hier beschikbare plaatsen kunnen dus niet worden gerekend als in de directe omgeving beschikbare capaciteit.

De parkeerbalans voor de nieuwe supermarkt is daarmee als volgt.

Benodigd aantal parkeerplaatsen nieuwe ontwikkeling:	79 plaatsen
Restcapaciteit in de directe omgeving:	0 plaatsen (*)
Te realiseren aantal plaatsen:	79 plaatsen

() De huidige bezoekersparkeerplaats bij het gemeentehuis heeft 21 plaatsen. Deze komen echter te vervallen en kunnen niet als beschikbare capaciteit worden gerekend. Het aantal te realiseren parkeerplaatsen voor de nieuwe supermarkt kan wel worden gebruikt voor het bezoekersparkeren voor het gemeentehuis (zie hieronder).*

In het stedenbouwkundige ontwerp voor het scenario waarin de Lidl los van de Jumbo wordt ontwikkeld (schets zoals opgenomen in hoofdstuk 1) en parkeren op het terrein van de Lidl wordt opgelost, is uitgegaan van 88 parkeerplaatsen. Daarmee is de conclusie dat het ontwerp qua parkeercapaciteit voldoet.

Bezoekersparkeren voor het gemeentehuis

Voor de bezoekersparkeerplaatsen van het gemeentehuis geldt dat deze niet door gebruikers van de bestaande supermarkt worden gebruikt. Dit is gezien de afstand logisch. In het stedenbouwkundig plan komen deze plaatsen te vervallen en worden deels teruggebracht nabij de ingang van het gemeentehuis. Gezien de ligging van het parkeerterrein van de nieuwe supermarkt, ten opzichte van het gemeentehuis (in het stedenbouwkundig plan) is dubbelgebruik van plaatsen mogelijk: de parkeerplaatsen ter hoogte van het nieuwe supermarktgebouw kunnen ook worden gebruikt door bezoekers aan het gemeentehuis.

Dit dubbelgebruik is mogelijk aangezien de voor de supermarkt drukste periode (zaterdagmiddag) niet samenvalt met het moment waarop er bezoekers bij het gemeentehuis zijn. In voorkomende (niet structurele) gevallen zijn op dat moment ook de personeelsparkeerplaatsen bij het gemeentehuis beschikbaar.

Op een werkdagmiddag zijn er zowel supermarktbezoekers, als bezoekers aan het gemeentehuis. Het aanwezigheidspercentage voor de supermarkt bedraagt op werkdagen gemiddeld 60% (bron: CROW-publicatie 317). Dat betekent dat er dan 48 parkeerplaatsen nodig zijn voor de supermarkt. De op dat moment aanwezige restcapaciteit (40 parkeerplaatsen) is groter dan het nu beschikbare aantal bezoekersparkeerplaatsen bij het gemeentehuis (21 parkeerplaatsen).

Op een werkdagochtend ligt het aanwezigheidspercentage voor de supermarkt op 30% en is er derhalve meer restcapaciteit dan op een werkdagmiddag en voldoende parkeergelegenheid voor bezoekers aan het gemeentehuis.

Op een koopavond bedraagt het aanwezigheidspercentage van de supermarkt 80% en bedraagt de parkeervraag derhalve 64 parkeerplaatsen. Ook dan is de restcapaciteit (24

parkeerplaatsen) groter dan de bestaande parkeercapaciteit voor het gemeentehuis. De parkeervraag voor het gemeentehuis is in de avond kleiner dan overdag omdat de publieksfuncties dan niet geopend zijn, maar het kan wel voorkomen dat er op een koopavond een bijeenkomst in het gemeentehuis wordt georganiseerd. Op dat moment zijn overigens ook de personeelsparkeerplaatsen bij het gemeentehuis beschikbaar.

Op basis hiervan is de conclusie dat dubbelgebruik van de parkeerplaatsen voor de nieuwe supermarkt en voor het bezoekersparkeren voor het gemeentehuis mogelijk is. Als gevolg van verschillende aanwezigheidspercentages tussen beide functies, voorziet het in het ontwerp opgenomen aantal parkeerplaatsen op ieder moment in voldoende capaciteit om te voorzien in de parkeervraag van beide functies.



Parkeerterrein supermarkt

Scenario met één gezamenlijk parkeerterrein

In beginsel maakt het voor de ruimtelijke onderbouwing niet uit of de nieuwe supermarkt parkeren oplost met een eigen parkeerterrein of dat wordt gekomen tot één gezamenlijk parkeerterrein met de bestaande supermarkt. Immers: de nieuwe ontwikkeling dient te worden getoetst aan de geldende parkeernormen en te voorzien in voldoende parkeerplaatsen op basis daarvan, maar dat geldt niet voor bestaande voorzieningen en bestaande situaties.

Ook als beide supermarkten één parkeerterrein krijgen, is de Jumbo een bestaande voorziening die niet opnieuw wordt getoetst. Bovendien wordt een tekort aan parkeerplaatsen van een bestaande voorziening in de regel niet toegerekend aan een nieuwe ontwikkeling (lees: een nieuwe ontwikkeling hoeft niet een bestaand parkeerprobleem op te lossen) en wordt de nieuwe ontwikkeling an sich beoordeeld.

In deze paragraaf is een berekening opgenomen van de parkeervraag op basis van de geldende parkeerkentallen voor de bestaande en nieuwe voorzieningen. Met het oog op bovenstaande is dit wellicht een theoretische doorrekening, maar deze geeft wel inzicht in de totale parkeerbehoefte van alle voorzieningen samen, na realisatie van de nieuwe supermarkt. Dit is relevant omdat bij de afweging om te komen tot één gezamenlijk

parkeerterrein de vraag zal zijn in hoeverre het nieuwe parkeerterrein wordt belast met een tekort aan parkeerplaatsen in de huidige situatie.

Wanneer op basis van de nu geldende landelijke kencijfers het aantal benodigde parkeerplaatsen voor de bestaande supermarkt wordt berekend, leidt dat tot de volgende berekening.

De bestaande supermarkt betreft een ander soort supermarkt, die in de richtlijn wordt getypeerd als een full service supermarkt (laag en middellaag prijsniveau).

De parkeerkencijfers zijn dan:

- minimaal 4,6 parkeerplaatsen per 100 m² bvo
- maximaal 6,6 parkeerplaatsen per 100 m² bvo

Omdat in de nieuwe situatie er een directe concurrent in de nabije omgeving wordt gevestigd geldt ook hier dat een laag parkeerkencijfer moet worden aangehouden: 4,6 parkeerplaatsen per 100 m² bvo.

Het bruto vloeroppervlak (bvo) van de Jumbo bedraagt 2.362 m². Normaal gesproken kan op basis van het bvo de verkeersproductie en het aantal benodigde parkeerplaatsen worden berekend, zoals dat voor de Lidl is gedaan. Voor de Jumbo geldt echter dat de verhouding tussen het bvo en vvo (winkelvloeroppervlak) lager ligt dan gemiddeld en dan waar in de richtlijnen van uit wordt gegaan. Het vvo van de Jumbo bedraagt 1.572 m². De verhouding vvo/bvo is daarmee 0,66. In de richtlijnen wordt uitgegaan van een gemiddelde verhouding van 0,8. Door te rekenen met het bvo zou worden gekomen tot een overschatting van het aantal benodigde parkeerplaatsen aangezien het vvo (het feitelijke winkeloppervlak) lager ligt dan op basis van het bvo zou worden verwacht. In dit geval kan het aantal parkeerplaatsen het meest nauwkeurig worden berekend op basis van het vvo.

De berekening is dan als volgt $(1.572 \text{ m}^2 \text{ vvo} / 0,8) * 4,6 \text{ parkeerplaatsen} = 90 \text{ parkeerplaatsen}$.

Het aantal benodigde parkeerplaatsen ligt daarmee hoger dan het huidige aanbod van parkeerplaatsen. Dit klopt met het beeld van de huidige parkeersituatie, aangezien:

- Er nu te weinig parkeerplaatsen zijn: gedurende de zaterdagmiddag is de parkeervraag hoger dan het aantal parkeerplaatsen.
- Het parkeerterrein aan de noordzijde van de Stenevate wordt ook deels door bezoekers aan de supermarkt gebruikt.

Eveneens moet in dit scenario worden meegenomen het filiaal van het Kruidvat dat direct naar de Jumbo is gevestigd. Bezoekers aan deze winkel maken immers gebruik van hetzelfde parkeerterrein. Het bedrijfsoppervlak (bvo) bedraagt circa 350 m². Een voorziening als een Kruidvat (drogisterij) wordt in de richtlijnen beschouwd als een dorpscentrumvoorziening (winkelvoorziening voor specifieke boodschappen, ondersteunend aan een centrumvoorziening). Het parkeerkencijfer voor een dergelijke voorziening ligt tussen 2,4 en 4,4 parkeerplaatsen per 100 m² bvo. Ook hier moet worden uitgegaan van een kencijfer onderin de bandbreedte. Immers: de bestaande en nieuwe supermarkt zijn deels concurrerend met producten die bij het Kruidvat worden verkocht en in het centrum van Heinkenszand bevinden zich eveneens concurrerende winkels).

De totale parkeerbehoefte voor de nieuwe en bestaande winkels is daarmee als volgt.

Voorziening	Parkeervraag
Jumbo	90 parkeerplaatsen
Kruidvat	8 parkeerplaatsen
Lidl	79 parkeerplaatsen
Totaal	177 parkeerplaatsen

Er van uitgaande dat de 6 beschikbare parkeerplaatsen aan de voorzijde van de Jumbo / het Kruidvat behouden blijven, moeten in dit scenario op het gezamenlijke parkeerterrein 171 parkeerplaatsen worden gerealiseerd.

In het stedenbouwkundige ontwerp voor het scenario waarin er één parkeerterrein komt voor de Lidl en de Jumbo samen is er sprake van in totaal 147 parkeerplaatsen. Daarmee is de conclusie dat het ontwerp qua parkeercapaciteit niet voldoet aan deze theoretische doorrekening.

Daar kan nog als kanttekening bij worden geplaatst dat het parkeerterrein tegenover de Jumbo, aan de noordzijde van de Stenevate in ieder geval deels door bezoekers aan de supermarkt wordt gebruikt en voorziet in een deel van de parkeervraag van de supermarkt. Dit blijkt in de praktijk het geval. Anderzijds is dit, zoals beschreven, vooral het geval voor een snelle boodschap en dient het parkeerterrein niet als volwaardige parkeervoorziening voor de supermarkt aangezien het niet aantrekkelijk is om met een winkelwagen heen en weer te rijden. Het beeld dat ook op de drukste momenten bij zichtbare wachtrijen voor het grote parkeerterrein, mensen er toch voor kiezen hier te wachten en niet het parkeerterrein aan de overzijde te gebruiken, bevestigt dit.

Uitgaande van gebruik door mensen die een snelle boodschap doen en hier wel parkeren, kan een aantal parkeerplaatsen worden afgetrokken van het berekende aantal van 171 op het gezamenlijke parkeerterrein. Indien hiervoor wordt uitgegaan van 12 parkeerplaatsen, resteren 159 parkeerplaatsen te realiseren op het gezamenlijke terrein.

3.3. Gehandicaptenparkeren

De richtlijn voor de inrichting van infrastructuur binnen de bebouwde kom (ASVV; CROW) geeft aan dat voor grotere (openbare) parkeerterreinen moet worden uitgegaan van 1 gehandicaptenplek op 50 parkeerplaatsen (2%). Dit is in Nederland de algemeen gehanteerde norm en ook de norm die door belangenorganisaties van gehandicapten wordt gebruikt bij het beoordelen van parkeervoorzieningen.

Indien de Lidl op zichzelf wordt ontwikkeld en er niet een gecombineerd parkeerterrein met de Jumbo wordt gerealiseerd, dient (op basis van 79 parkeerplaatsen) uit te worden gegaan van 2 parkeerplaatsen voor gehandicapten. Dit moeten de parkeerplekken zijn die het dichtstbij de ingang van de supermarkt liggen.

Indien wel sprake is van een gecombineerd parkeerterrein met de Jumbo, wordt ook voor de bestaande supermarkt een herberekening gemaakt. In dat geval dienen beide voorzieningen nog steeds wel apart voldoende gehandicaptenplaatsen te hebben aangezien het twee aparte winkels zijn. De conclusie mag dus niet zijn dat, uitgaande

van totaal 177 plaatsen, er 4 gehandicaptenplaatsen nodig zijn die op één locatie worden neergelegd.

Uitgaande van 90 parkeerplaatsen voor de Jumbo en 8 voor het Kruidvat (samen 98) wordt hiervoor uitgegaan van 2 gehandicaptenparkeerplaatsen. Voor deze plaatsen geldt dan ook dat dit de parkeerplaatsen zijn die ten opzichte van de ingang zo gunstig mogelijk liggen.



De bestaande supermarkt heeft één gehandicaptenparkeerplaats

3.4. Fietsparkeren

CROW-publicatie 317 geeft kencijfers voor het aantal fietsparkeerplaatsen voor een supermarkt. Hierbij wordt geen onderscheid gemaakt naar het type supermarkt of de stedelijkheidsgraad. Het kencijfer bedraagt 2,9 fietsparkeerplaatsen (stallingsplaatsen) per 100 m² bvo. Daarbij is ook aangegeven dat er verschillen optreden, per gemeenten en per locatie en de bandbreedte tussen 1,6 en 4,3 ligt.

Voor de nadere onderbouwing is gekeken naar het fietsgebruik in Borsele ten opzichte van het landelijk gemiddelde (bron: CBS). Daaruit blijkt dat het fietsgebruik overeenkomt met het landelijk gemiddelde en geen aanleiding geeft tot een afwijkend (hoger of lager) kencijfer.

Eveneens is van belang de ligging van de supermarkt ten opzichte van het bedieningsgebied. De kern Heinkenszand zelf is uiteraard in belangrijke mate het bedieningsgebied van de nieuwe supermarkt en gezien de afstanden kunnen bezoekers uit Heinkenszand met de fiets komen. Daar staat tegenover dat een nieuwe discountsupermarkt veel wordt gebruikt voor het doen van veel (wekelijks) boodschappen gelijk en minder voor een dagelijkse boodschap en in dat geval de auto wordt gebruikt, ook op korte afstand. Eveneens weegt mee dat het bedieningsgebied groter is dan Heinkenszand en veel andere dorpen binnen de gemeente Borsele omvat.

Alles overziend wordt er geen reden gezien om af te wijken van het geldende kencijfer en wordt uitgegaan van 2,9 fietsparkeerplaatsen per 100 m² bvo.

Voor de ontwikkeling van de Lidl betekent dit, uitgaande van een bvo van 1.630 m², een totaal van 48 fietsparkeerplaatsen. Deze dienen dichtbij de ingang van de supermarkt te worden gepositioneerd.

Indien er één parkeerterrein met de Jumbo wordt gerealiseerd, geldt ook hier dat beide voorzieningen apart moeten worden beschouwd aangezien een fietser een gerichte keuze maakt voor de ene of andere supermarkt. Er is ook dan dus geen sprake van één fietsparkeervoorziening. Bezoekers aan de Jumbo en het Kruidvat maken in de huidige situatie geen gebruik van het parkeerterrein “beneden” waar de auto’s staan, maar stallen hun fiets aan de voorzijde van het gebouw en kunnen via die weg naar beide winkels. Dit is de kortste weg naar de ingang van beide winkels en hiermee hoeven ze niet naar beneden en weer naar boven te fietsen. Ook in de nieuwe situatie is dit voor deze winkels de meest logische oplossing.

Ook hier geldt dat voor de Jumbo de beste berekening kan worden gemaakt op basis van het vvo (om de eerder beschreven reden). Voor de Jumbo en het Kruidvat samen dienen dan 67 stallingsplaatsen beschikbaar te zijn.

Bijlagen

Bij deze rapportage horen de volgende bijlagen:

- Bijlage 1. Toelichting berekeningen verkeersafwikkeling aansluiting Stenevate (Omni-X)
- Bijlage 2. Verkeerstellingen (slangtellingen) autoverkeer (losse bijlage)
- Bijlage 3. Kruispunttelling t.h.v. bestaande supermarkt (losse bijlage)
- Bijlage 4. Verdeling verkeer naar dagdelen en voertuigcategorie (losse bijlage)

Bijlage 1 – Toelichting berekeningen verkeersafwikkeling aansluiting Stenevate (Omni-X)

a. Toelichting

De verkeersafwikkeling van verschillende kruispuntsvormen kan worden doorgerekend met het programma Omni-X. Omni-X is een door adviesbureau Goudappel Coffeng ontwikkeld programma dat landelijk geldt als één van de beschikbare instrumenten om de verkeersafwikkeling van een kruispunt te berekenen. Omni-X wordt door verschillende verkeerskundige adviesbureaus en wegbeheerders (gemeenten, provincies) gebruikt.

De invoer van het programma betreft (onder meer) de vormgeving van het kruispunt (zoals een gelijkwaardig kruispunt, voorrangskruispunt, al dan niet met opstelvakken of een met verkeerslichten geregeld kruispunt) en de verkeersintensiteiten op de verschillende takken van het kruispunt.

Op basis van op onderzoek gebaseerde parameters met betrekking tot hiaatacceptatie (de onderbreking van de verkeersstroom waaraan een verkeersdeelnemer voorrang moet verlenen, die bepaalt of hij op dat moment besluit wel of niet over te steken of op te rijden), oprijdbaarheid en verkeersafwikkeling, kan met het programma een berekening worden gemaakt van de afwikkeling van een kruispunt.

Het programma geeft diverse parameters als uitkomst, op basis waarvan de verkeersafwikkeling kan worden beoordeeld. De belangrijkste is de I/C-verhouding. Dit is de verhouding tussen de intensiteit (I) en de capaciteit (C). Bij een I/C-waarde van 1,0 is de intensiteit gelijk aan de capaciteit en kan er niet meer verkeer worden afgewikkeld. Een lage I/C-waarde geeft aan dat de intensiteit beduidend lager ligt dan de capaciteit en dus dat er restcapaciteit is en de verkeersafwikkeling goed is.

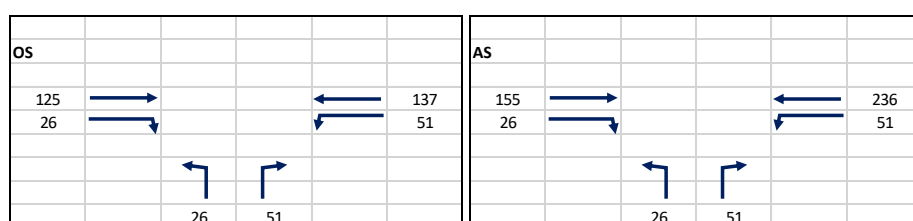
Als grenswaarde voor een goede afwikkeling wordt een I/C-verhouding van 0,8 gehanteerd. Dit betekent dat de intensiteit lager ligt dan de capaciteit. Op deze manier wordt een "buffer" ingebouwd en is er voldoende restcapaciteit om verdere groei en pieken in het verkeersaanbod op te vangen.

b. Prognose verkeersstromen

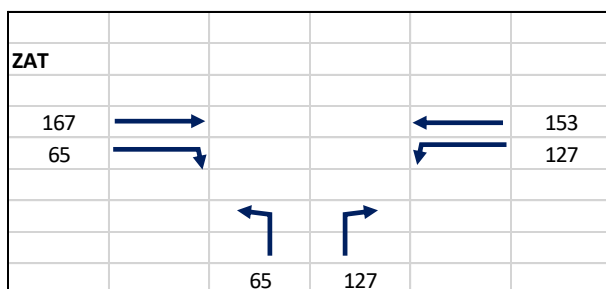
Zoals in de rapportage beschreven, zijn er prognoses opgesteld van de toekomstige kruispuntbelastingen, op basis van de tellingen van de huidige situatie en de verwachte verkeersproductie als gevolg van de nieuwe ontwikkelingen. Met deze opgestelde prognoses zijn de kruispuntberekeningen met Omni-X uitgevoerd. De daarbij opgestelde prognoses verkeersstromen autoverkeer zijn als volgt.

Aansluiting nieuwe supermarkt Stenevate

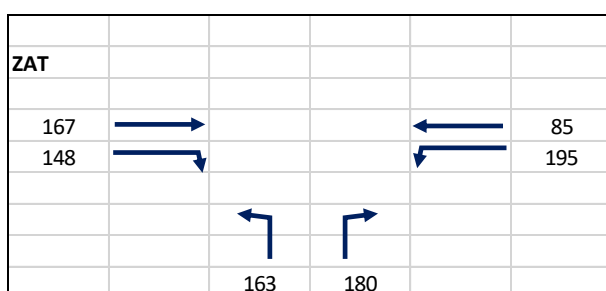
Aansluiting nieuwe supermarkt, ochtendspitsuur en avondspitsuur werkdag:



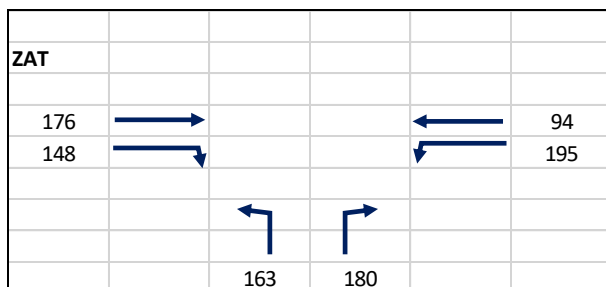
Aansluiting nieuwe supermarkt, drukste uur zaterdag:



Beide supermarkten op één aansluiting, drukste uur zaterdag:

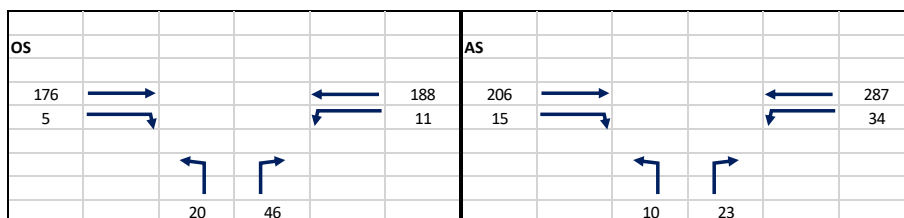


Beide supermarkten op één aansluiting, drukste uur zaterdag
(inclusief 100 woningen Platepolder):

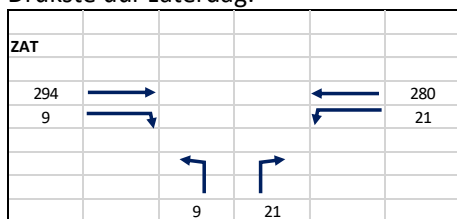


Aansluiting Platewegje, uitgaande van bouw 100 woningen

Werkdag, ochtendspits en avondspitsuur:



Drukste uur zaterdag:



c. Samenvatting I/C-verhouding scenario's kruispuntbelasting

De samenvatting van de Omni-X-berekeningen is hieronder weergegeven. In de rapportage is hier nader op ingegaan. In alle gevallen is in de berekeningen rekening gehouden met de aanwezigheid van fietsverkeer.

Scenario	max. I/C
Aansluiting nieuwe supermarkt, werkdag, avondspits	0,3
Aansluiting nieuwe supermarkt, zaterdag, drukste uur	0,4
Eén aansluiting beide supermarkten, zaterdag drukste uur	0,7
Eén aansl. beide supermarkten, zat. drukste uur, incl. 100 won. Platepolder	0,7
Aansluiting Platewegje, 100 woningen, werkdag ochtendspits	0,2
Aansluiting Platewegje, 100 woningen, werkdag avondspits	0,3
Aansluiting Platewegje, 100 woningen, zaterdag	0,3