Ruimtelijke onderbouwing uitbreiding Lidl, Slijpsteen Enschede

Gemeente Enschede

<Status>

BRO
Ruimte | om *in* te leven

colofon

titel rapport
Ruimtelijke onderbouwing uitbreiding Lidl, Slijpsteen Enschede

datum
23 december 2021

projectnummer
P04310

opdrachtgever
Lidl Nederland GmbH

BRO
Projectleider
RFe

bron Kaft
BRO

BRO
Rhijnspoorplein 38
1018 TX Amsterdam
T +31 (0)20 506 19 99
E info@bro.nl
www.bro.nl

BRO
Ruimte om *in* te leven

Inhoudsopgave

1 Inleiding 4
1.1 Aanleiding 4
1.2 Opbouw ruimtelijke onderbouwing 4

2 Projectgebied 5
2.1 Huidige situatie 5
2.2 Toekomstige situatie 5

3 Beleid 6
3.1 Rijksbeleid 6
3.1.1 Nationale Omgevingsvisie (NOVI) 6
3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) 6
3.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking 6
3.2 Provinciaal beleid 8
3.2.1 Omgevingsvisie Overijssel 8
3.2.2 Omgevingsverordening Overijssel 9
3.3 Gemeentelijk beleid 10
3.3.1 Beleidskader Retail in Enschede 10
3.3.2 Overige beleidskaders 10

4 Omgevingsaspecten 11
4.1 Verkeer en parkeren 11
4.1.1 Verkeer 11
4.1.2 Parkeren auto 12
4.1.3 Parkeren fiets 12
4.1.4 conclusie 13
4.2 Geluid 13
4.2.1 Toetsingskader 13
4.2.2 Doorwerking projectgebied 13
4.2.3 Conclusie 13
4.3 Luchtkwaliteit 13
4.3.1 Toetsingskader 13
4.3.2 Doorwerking projectgebied 14
4.3.3 Conclusie 14
4.4 Bedrijven en milieuzonering 14
4.4.1 Toetsingskader 14
4.4.2 Doorwerking projectgebied 14
4.4.3 Conclusie 15
4.5 Externe veiligheid 15
4.5.1 Toetsingskader 15
4.5.2 Doorwerking projectgebied 16
4.5.3 Conclusie 16
4.6 Ecologie 16
4.6.1 Toetsingskader 16
4.6.2 Onderzoek 17
4.6.3 Conclusie 17
4.7 Bodem 17
4.7.1 Toetsingskader 17
4.7.2 Onderzoek 17
4.7.3 Conclusie 17
4.8 Archeologie 17
4.8.1 Toetsingskader 17
4.8.2 Onderzoek 17
4.8.3 Conclusie 17
4.9 Water 17
4.9.1 Toetsingskader 17
4.9.2 Onderzoek 19
4.9.3 Conclusie 19
4.10 Stikstof 19
4.10.1 Toetsingskader 19
4.10.2 Onderzoek 19
4.10.3 Conclusie 19
4.11 Toetsing Besluit m.e.r. / Vormvrije m.e.r.-beoordeling 19
4.11.1 Toetsingskader 19
4.11.2 Onderzoek 19

Bijlage 1 Stikstofdepositieonderzoek

Bijlage 2 DPO

Bijlage 3 Stedenbouwkundige studie herinrichting parkeerterrein en vergroening

Bijlage 4 Verkeerskundige toets

Bijlage 5 Parkeerdrukonderzoek

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Lidl is voornemens haar filiaal aan de Slijpsteen 11 te Enschede uit te breiden. Hiervoor zal het bedrijfspand aan de Broekheurnerweg 55 bij de vestiging betrokken worden.

De huidige winkel heeft een omvang van 1.438 m² bvo met een winkelvloeroppervlak (wvo) van 1.096 m². Het nieuw te betrekken pand en de uitbouw die nodig is de twee panden met elkaar te verbinden hebben een gezamenlijk oppervlakte van ca. 472 m² bvo. Dit zou betekenen dat de winkel wordt uitgebreid naar ca. 1.910 m². Dit is voor Lidl de actuele standaard.

Op figuur 1.1 is de begrenzing van het plangebied aangegeven. Kadastraal staat de locatie bekend als gemeente Enschede, sectie F, nummers 2184 en 2008, met een totaal perceeloppervlak van circa 2.967 m².

Figuur 1.1 Ligging plangebied

Ter plaatse van het plangebied geldt het bestemmingsplan “Getfert – Perik – Hogeland Noord”, zoals vastgesteld op 28 februari 2011. Het perceel waarop het te betrekken bedrijfspand staat aan de Broekheurnerweg 55 heeft in dit bestemmingsplan de bestemming ‘Bedrijven’ (artikel 4), zonder aanduiding ‘detailhandel’. Het beoogde plan past daarom niet binnen de gebruiksregels van dit bestemmingsplan.

Momenteel is tevens het een ontwerpbestemmingsplan ‘Getfert – Perik – Hogeland Noord 2020’ in procedure gebracht. Ook in dit bestemmingsplan heeft het perceel waarop het te betrekken bedrijfspand staat aan de Broekheurnerweg 55 de bestemming ‘Bedrijf’ (artikel 3) toegewezen gekregen (zie figuur 1.2). Ook binnen deze bestemming is de realisatie van een supermarkt niet mogelijk. Bovendien valt een deel van de beoogde uitbouw (ter plaatse van het laad- en losdock) buiten de contouren van het bouwvlak dat op deze locatie is opgenomen.

Middels een zienswijze op dit ontwerpbestemmingsplan heeft de Lidl richting de gemeente kenbaar gemaakt de beoogde uitbreiding in deze bestemmingsplanherziening mee te willen nemen. De gemeente heeft aangegeven in principe positief tegenover dit verzoek te staan. Wel dient er aangetoond te worden dat er sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Voorliggende ruimtelijke onderbouwing voorziet hierin.

Figuur 1.2 Uitsnede ontwerpbestemmingsplan ‘Getfert – Perik – Hogeland Noord 2020’

1.2 Opbouw ruimtelijke onderbouwing

Deze ruimtelijke onderbouwing is als volgt opgebouwd: in hoofdstuk 2 worden het gebiedsprofiel en het projectprofiel beschreven. Vervolgens komt in hoofdstuk 3 het rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleidskader aan de orde. In hoofdstuk 4 komt de toetsing aan de milieu- en overige onderzoeksaspecten aan bod. Hoofdstuk 5 beschrijft de belangenafweging en vormt daarmee een conclusie.

2 Projectgebied

2.1 Huidige situatie

Het plangebied waarop voorliggende ruimtelijke onderbouwing van toepassing is, betreft een locatie aan de Slijpsteen en de Broekheurnerweg te Enschede. Het plangebied ligt ten zuiden van het centrum van Enschede en wordt omringd door diverse functies: detailhandel, bedrijvigheid en wonen.

Het huidige Lidl filiaal ligt aan de zijde van de Slijpsteen. Hier bevindt zich tevens de entree en het laad- en losdock (zie figuur 2.1). De huidige winkel heeft een omvang van 1.438 m² bvo met een winkelvloeroppervlak (wvo) van 1.096 m².

Figuur 2.1 Zicht op Lidl-filiaal aan de Slijpsteen

Het te betrekken bedrijfspand aan de Broekheurnerweg 55 was tot voor kort een reclamebedrijf gehuisvest. Aan de voorzijde is in een uitbouw een kantoorruimte gesitueerd. Op het terrein ervoor is ruimte voor parkeren (zie figuur 2.2).

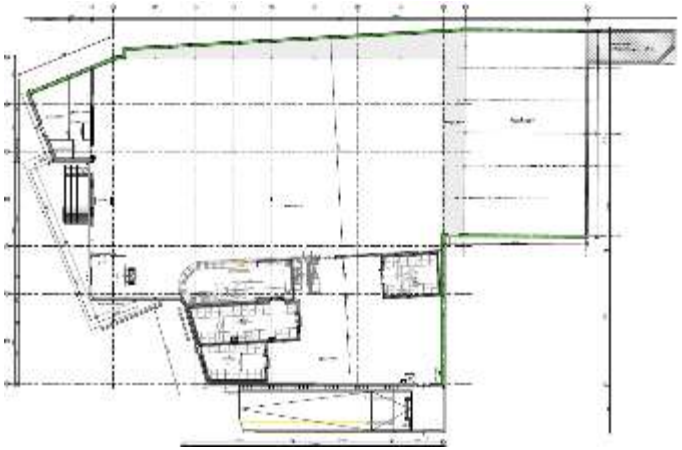
Figuur 2.2 Huidige situatie vanaf de Broekheurnerweg

2.2 Toekomstige situatie

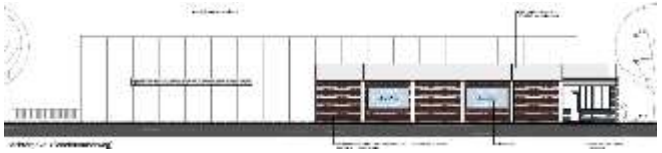
De Lidl is voornemens het bedrijfspand aan de Broekheurnerweg 55 bij de winkel te betrekken. De twee panden zullen door middel van een te realiseren uitbouw met elkaar verbonden worden. Bovendien zal de zuidelijke wand van het huidige pand iets richting het zuiden opschuiven, waardoor de twee panden op een logische wijze met elkaar verbonden worden (zie figuur 2.3).

De kantoorruimte aan de Broekheurnerweg zal gehandhaafd blijven, in deze ruimte zullen bedrijfsondersteunende functies gesitueerd worden. De gevel van deze kantoorruimte wordt ook gehandhaafd. De gevel van het overige deel van het bedrijfspand zal aangepast worden, door tussen de bestaande kolommen bruin metselwerk toe te passen, wat ten goede komt tot het aanzicht van het pand (zie figuur 2.4). Aan deze zijde zullen in de toekomst geen activiteiten plaatsvinden, maar zal enkel een nooduitgang gesitueerd zijn. Opslag van goederen en afval zal hier ook niet plaatsvinden, gezien dit inpandig wordt opgelost. Op het te betrekken pand zullen geen geluidproducerende installaties geplaatst worden die het woon- en leefklimaat ter plaatse van de woning aan de Broekheurnerweg 53 nadelig zullen beïnvloeden. Het buitenterrein aan de Broekheurnerweg zal fungeren als parkeerterrein voor personeel.

Ter plaatse van het huidige laad- en losdock zal een overkapping gerealiseerd worden met bij voorkeur een afgesloten wand aan de achterzijde. Dit zal ervoor zorgen dat het woon- en leefklimaat ter plaatse van achterliggende woningen verbetert ten opzichte van de huidige situatie.



Figuur 2.3 Plattegrond toekomstige situatie (zuidzijde boven)



Figuur 2.4 Gevelaanzicht Broekheurnerweg

3 Beleid

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

In de nationale omgevingsvisie geeft het Rijk een langetermijnvisie aan voor de toekomstige ontwikkelingen van de leefomgeving in Nederland. In Nederland staan we voor urgente maatschappelijke opgaven die zowel lokaal als regionaal, nationaal en internationaal gelden zoals klimaatverandering, de energietransitie, circulaire economie, bereikbaarheid en woningbouw. De Nationale Omgevingsvisie (NOVI) biedt een perspectief om voort te bouwen op bestaande landschappen en historische steden. In de NOVI zijn vier prioriteiten opgesteld:

- ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie;
- duurzaam economisch groeipotentieel;
- sterke en gezonde steden en regio's;
- toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

Doorwerking plangebied

In deze ruimtelijke onderbouwing zijn geen strijdigheden met de uitgangspunten uit de NOVI opgenomen. Bij de realisatie van het voorliggende initiatief is sprake van een dermate kleinschalige en lokale ontwikkeling dat geen nationale belangen in het spel zijn. De beoogde ontwikkeling is dan ook niet in strijd met de nationale belangen zoals verwoord in de Nationale Omgevingsvisie.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) is eind december 2011 in werking getreden. In het Barro zijn de nationale belangen, die juridische borging vereisen, opgenomen. Het Barro is gericht op doorwerking van de nationale belangen in gemeentelijke ruimtelijke plannen. Het Barro heeft geen gevolgen voor dit plan, aangezien er geen nationale belangen in het geding zijn en het initiatief zoals beschreven bijdraagt aan een cruciale opgave vanuit het rijksbeleid.

Doorwerking plangebied

Het plangebied bevindt zich niet in een gebied dat door het Rijk is aangewezen als van nationaal belang. Het Barro vormt dan ook geen belemmering voor onderhavig planvoornemen.

3.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking

Om zorgvuldig ruimtegebruik te bevorderen is per 1 oktober 2012 de ladder voor duurzame verstedelijking in het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.6 Bro) opgenomen (en in 2017 aangescherpt). De ladder ziet op een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten. De ladder is een motiveringsinstrument dat verplicht moet worden toegepast bij elk ruimtelijk besluit dat een 'nieuwe stedelijke ontwikkeling' mogelijk maakt. Wat er onder een nieuwe stedelijke ontwikkeling wordt verstaan, is in artikel 1.1.1 Bro bepaald: *"De ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen."* Uit de jurisprudentie komt naar voren dat het wel een nieuwe stedelijke ontwikkeling van enige omvang moet zijn.[1]

Per 1 juli 2017 is een gewijzigde Ladder in werking getreden. Hierin is de tekst van de Ladder teruggebracht naar de essentie, namelijk de noodzaak om aan te geven dat de voorgenomen nieuwe stedelijke ontwikkeling voorziet in een behoefte plus een motivering indien de stedelijke ontwikkeling niet binnen bestaand stedelijk gebied kan worden gerealiseerd: "De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien." (artikel 3.1.6 lid 2 Bro).

Doorwerking plangebied

In het voorliggende geval is sprake van een beperkte uitbreiding van een bestaande supermarkt. Desalniettemin dient in het kader van een goede ruimtelijke ordening wel nader gemotiveerd waarom dat er behoefte bestaat naar de beoogde uitbreiding. Het project is daarom getoetst aan de Ladder voor duurzame verstedelijking in de rapportage 'Enschede, ruimtelijk-functionele effectenanalyse uitbreiding Lidl-supermarkt' (BRO, mei 2020). Het rapport is toegevoegd als bijlage 1 bij onderhavige ruimtelijke onderbouwing. Uit de rapportage blijkt dat er sprake is van een behoefte aan het planinitiatief. Onderstaand wordt ingegaan op de belangrijkste conclusies van deze rapportage.

[1] O.a. ABRS 1 juni 2016 (ECLI:NL:RVS:2016:1503), ABRS 18 februari 2015 (ECLI:NL:RVS:2015:428) en ABRS 24 augustus 2016 (ECLI:NL:RVS:2016:2319).

Verplaatsing naar ander winkelgebied niet mogelijk
Het gemeentelijke retailbeleid schrijft voor dat bij uitbreiding van solitaire supermarkten, eerst moet worden geanalyseerd of verplaatsing naar een wijkwinkelcentrum geen optie is. Hiervan is geen sprake. Er zijn binnen de wijkwinkelcentra geen leegstaande panden groot genoeg om Lidl eventueel te kunnen huisvesten. Ook blijkt uit navraag van gemeente dat er geen planlocaties nabij wijkwinkelcentra beschikbaar zijn voor Lidl. Overigens is de achterliggende reden voor dit beleidsuitgangspunt dat te sterke solitaire supermarkten de supermarkten binnen de wijkwinkelcentra kunnen aantasten, waardoor de beleidsmatig bepaalde winkelstructuur en/of de consumentenverzorging in gevaar kan komen. In voorliggende casus is hiervan echter geen sprake, zie ook het navolgende.

Behoefte aangetoond
De conclusie is dat er een kwalitatieve behoefte is aan de modernisering van de Lidl-supermarkt. Hiervoor zijn de volgende argumenten aan te dragen:

- De komende jaren zal het Binnensingelgebied verder verdichten en zal het gebied rondom de planlocatie verkleuren. Er zullen in de directe omgeving ca. 240 woningen worden toegevoegd. Voor deze nieuwe inwoners is de Lidl de dichtstbijzijnde supermarkt.
- Door de verdichting groeit ook het consumentendraagvlak voor de supermarkten in dit deel van de stad. Tegelijkertijd is een aantal supermarkten aan de radialen (op termijn) te klein en niet up-to-date. Daarbij is noemenswaardig dat wanneer ook Aldi aan de Deurningerstraat verplaatst, het Binnensingelgebied enkel nog 2 discounters heeft (te weten Lidl en Aldi). In relatie tot het planinitiatief betekent dit dat per deelgebied een zorgvuldige afweging plaats moet vinden. Waarbij enerzijds de toenemende consumentbehoefte moet worden bezien en anderzijds waar een eventuele versterking ruimtelijk realiseerbaar is.
- De Lidl-supermarkt voorziet in een consumentbehoefte. Dit blijkt ook uit de resultaten van het Koopstromenonderzoek Oost-Nederland 2019. De Lidl-vestiging haalt een bovengemiddelde omzet per m² wvo.
- Daarbij zet de schaalvergroting van de supermarkten door, omdat de consument vaker kiest voor de grotere supermarkten met een goede autobereikbaarheid. Lidl kan hierin voorzien.

Planinitiatieven

- Er zijn geen alternatieve ‘harde’ planontwikkelingen, die voorzien in de aangetoonde behoefte in de omgeving van de Lidl.

Aanvaardbare ruimtelijke (leegstand)effecten op het woon-, leef-, en ondernemersklimaat en retailstructuur
De effecten van de beperkte winkeluitbreiding van Lidl zijn aanvaardbaar voor het woon-, leef- en ondernemersklimaat. Hierbij is het volgende van belang:

- Over de hele linie zal de consumentenverzorging worden verbeterd. Als gevolg van de woningbouw neemt het consumentendraagvlak in de directe omgeving toe. Daarbij wordt het theoretische omzeteffect als gevolg van de groei van Lidl ten dele door deze nieuwe consumenten gecompenseerd.
- De sector dagelijkse artikelen in gemeente Enschede, functioneert met een wat lagere omzet per m² wvo dan landelijk gemiddeld. Dit staat overigens niet gelijk aan de rendabiliteit van het winkelaanbod. Hierop zijn andere factoren van invloed, waaronder de gemiddelde huurprijs van winkelvastgoed. Deze ligt in regio Twente eveneens wat lager dan landelijk gemiddeld.
- Ondanks de lagere omzet per m² wvo is het niet de verwachting dat er supermarkten zullen verdwijnen als gevolg van het initiatief. Het betreft immers een beperkte uitbreiding van een bestaande supermarkt met een bestaande klantenkring. Het consumentengedrag en de concurrentieposities van de supermarkten zullen niet drastisch wijzigen.
- De boodschappencentra in de omgeving (Stadsveld en Boswinkel) hebben naar verwachting, gelet op aanbod, ligging, uitstraling en profiel, een redelijke uitgangspositie.
- Ook de effecten op de supermarken in andere delen van Enschede zullen beperkt zijn. Het is namelijk niet zo dat door de beperkte modernisering van Lidl er grote wijzingen zullen plaatsvinden in de koopstromen tussen de stadsdelen. Wel zal Lidl mogelijk deels concurreren met andere Lidl-filialen. Dit is echter ingecalculeerd door Lidl.
- Er zullen naar verwachting geen supermarkten verdwijnen, of boodschappencentra in de omgeving worden aangetast. Desalniettemin is het op voorhand niet uit te sluiten dat het aanbod aan speciaalzaken nog iets krimpt als gevolg van autonome, landelijke ontwikkelingen.
- Gezien het voorgaande is het effect van het planinitiatief aanvaardbaar voor het woon-, leef- en ondernemersklimaat. Van een duurzame ontwrichting van de winkelstructuur is geen sprake.

Resumerend
Hoewel Lidl beleidsmatig niet tot de beleidsmatige hoofdstructuur behoort, is de locatie aan de Slijpsteen wel een locatie waar een toekomstbestendige boodschappenvoorziening kan worden gerealiseerd. Te meer, gelet op de verdichting van het Binnensingelgebied en de soms kleine supermarkten in de omgeving (radialen) met een mindere autobereikbaarheid. Tot slot noemenswaardig is

dat hoewel Enschede relatief veel supermarktmeters heeft, er wel moet worden gelet op de (toekomstige) rol van deze meters. Juist in een gebied met veel meters, moeten er mogelijkheden zijn om te vernieuwen. De ene supermarktmeter is de andere niet. Te kleine supermarkten, met beperkte parkeervoorziening en zonder perspectief om uit te breiden, zullen op termijn niet langer interessant zijn voor de consument en mogelijk zelfs gesloten worden door de formule. Tegelijkertijd worden grote supermarkten, steeds groter omdat juist daar de consument behoefte aan blijkt te hebben. Deze grotere supermarkten krijgen in wijken naar verwachting steeds meer een zogeheten Hub-functie krijgen met aanvullende dienstverlening.

Conclusie
Het initiatief om het bestaande Lidl-filiaal aan de Slijpsteen uit te breiden, voorziet in een kwantitatieve en kwalitatieve behoefte, zoals deze is opgenomen in het beleid. Derhalve is het ruimtelijk initiatief in lijn met de Ladder voor duurzame verstedelijking en het nationale beleid.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Omgevingsvisie Overijssel

Het ruimtelijk beleid van de provincie Overijssel staat vooral in de Omgevingsvisie en Omgevingsverordening. Op 12 april 2017 hebben Provinciale Staten van Overijssel een herziening van de visie en verordening vastgesteld en op 1 mei 2017 zijn deze in werking getreden.

De Omgevingsvisie is een integrale visie waarin de beleidsambities en doelstellingen staan die van provinciaal belang zijn voor de ontwikkeling van de fysieke leefomgeving van Overijssel. Het uitgangspunt is gericht op het jaar 2030. De visie biedt kaders in de vorm van ontwikkelingsperspectieven voor de groene omgeving en stedelijke omgeving. Daarbinnen krijgen gemeenten, waterschappen, maatschappelijke organisaties en andere initiatiefnemers mogelijkheden om ruimtelijke ontwikkelingen te realiseren.

De hoofdambitie van de visie is, net als in de oorspronkelijke omgevingsvisie van 2009, een toekomst vaste groei van welvaart en welzijn met een verantwoord beslag op de beschikbare natuurlijke hulpbronnen en voorraden. De opgaven en kansen waar de provincie Overijssel voor staat heeft men vertaald in centrale beleidsambities voor negen beleidsthema's. Deze benadert zij vanuit de drie overkoepelende 'rode draden': duurzaamheid, ruimtelijke kwaliteit en sociale kwaliteit.

Uitvoeringsmodel Omgevingsvisie
Om te bepalen of een initiatief bijdraagt aan de ambities, gebruikt de provincie het Uitvoeringsmodel Omgevingsvisie Overijssel. In dit uitvoeringsmodel staan de stappen of, waar en hoe centraal. Bij een initiatief kan aan de hand van deze drie stappen bepaald worden of een initiatief binnen de geschetste visie voor Overijssel mogelijk is (generieke beleidskeuzes), waar het past (ontwikkelperspectieven) en hoe het uitgevoerd kan worden (gebiedskenmerken)

In onderstaande afbeelding is het uitvoeringsmodel weergegeven. Vervolgens zijn de niveaus toegelicht. De '"vishaak" met de drie niveaus uit de Omgevingsvisie van 2009 is daarbij behouden gebleven. Boven het uitvoeringsmodel (in de paraplu) staan de rode draden en centrale beleidsambities weergegeven.

Figuur 3.1 uitvoeringsmodel provincie Overijssel

Generieke beleidskeuzes (of)
Generieke beleidskeuzes vloeien voort uit beleid van EU, Rijk of provincie. Het zijn keuzes die bepalen of een ontwikkeling nodig is of mogelijk. De generieke beleidskeuzes zijn veelal normstellend.

De herziene Omgevingsvisie maakt daarbij onderscheid in:

- Generieke beleidskeuzes voor heel Overijssel. Dit heeft zij gevat onder de 'Overijsselse ladder voor duurzame verstedelijking'. Dit is een nadere invulling van de nationale Ladder voor duurzame verstedelijking welke voor 'nieuwe stedelijke ontwikkelingen' verplicht moet worden doorlopen. De Overijsselse ladder geeft onder andere aan dat alle belangen die bij een ontwikkeling betrokken zijn, zorgvuldig tegen elkaar moeten worden afgewogen ('integraliteit'; is ook een eis uit het Bro). Ook wordt onder andere ingegaan op zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik (voorheen verwoord in de 'SER-ladder')

en '(boven)regionale afstemming' (gemeenten moeten hun ruimtelijke ontwikkelingsplannen afstemmen met buurgemeenten om te voorkomen dat inefficiënte concurrentie tussen gemeenten ontstaat).
- Gebiedsspecifieke beleidskeuzes, zoals aanduidingen voor grondwaterbeschermingsgebied, Natuurnetwerk Nederland (NNN) en Nationale Landschappen.

Ontwikkelingsperspectieven (waar)
Na de toetsing aan de generieke beleidskeuzes komen de ontwikkelingsperspectieven aan de orde. In de Omgevingsvisie staan zes ontwikkelperspectieven beschreven: drie voor de groene en drie voor de stedelijke omgeving. Daarbinnen is nog een onderverdeling gemaakt. De ontwikkelperspectieven zijn flexibel voor de toekomst en geven richting aan wat waar ontwikkeld zou kunnen worden.

Gebiedskenmerken (hoe)
Tot slot zijn de gebiedskenmerken van belang, die bestaan uit vier lagen (natuurlijke laag, laag van agrarische cultuurlandschappen, stedelijke laag en laag van de beleving. Voor elke laag gelden specifieke kwaliteitsvoorwaarden en -opgaven voor ruimtelijke ontwikkelingen. Het is de vraag 'hoe' een ontwikkeling invulling krijgt.

In de volgende subparagraaf wordt nader ingegaan op de generieke beleidskeuzes, de ontwikkelingsperspectieven en de gebiedskenmerken.

3.2.2 Omgevingsverordening Overijssel

De hoofdlijnen van de Omgevingsvisie zijn juridisch geborgd in de Omgevingsverordening. Het gaat om de onderwerpen uit de visie die de provincie zo belangrijk vindt dat deze dwingend worden opgelegd.

In de verordening staan algemene regels op het gebied van de ruimtelijke ordening, mobiliteit, milieu, water en bodem. De verordening als juridisch instrument om de doorwerking van provinciaal beleid af te dwingen, is beperkt tot die onderdelen van het beleid waarvoor de inzet van algemene regels noodzakelijk is om provinciale belangen veilig te stellen of om uitvoering te geven aan wettelijke verplichtingen. De Omgevingsverordening geeft regels aan gemeenten die bij het maken van bestemmingsplannen in acht genomen moeten worden. Onderstaand wordt het beoogde initiatief getoetst aan deze regels.

Doorwerking plangebied
Generieke beleidskeuzes (of)
Het plan past binnen de generieke beleidskeuzes voor heel Overijssel zoals gevat onder de 'Overijsselse ladder voor duurzame verstedelijking'. Zoals reeds aangetoond in paragraaf 3.1.3 voorziet het initiatief in een kwalitatieve en kwantitatieve behoefte en is het daarmee in lijn met de Ladder voor duurzame verstedelijking. In het provinciale beleid wordt ingezet op de uitgangspunten van de ladder, te weten duurzaam ruimtegebruik en inbreiding voor uitbreiding. Verder is retail primair een verantwoordelijkheid van de gemeenten.

Voor het plangebied gelden geen gebiedsspecifieke beleidskeuzes (zoals Natuurnetwerk Nederland (NNN)).

Ontwikkelingsperspectieven (waar)
Voor het plangebied geldt grotendeels het ontwikkelingsperspectief 'Woon- en werklocaties binnen stedelijke netwerken'. Binnen dit ontwikkelingsperspectief zorgen herstructurering en transformatie voor het vitaal en aantrekkelijk houden van het gebied, en het vergroten van de diversiteit aan milieus. Het beoogde initiatief voorziet in de transformatie van een momenteel leegstaand bedrijfspand, door deze bij de winkelruimte van een bestaand Lidl-filiaal te voegen. Bovendien worden de gevels van het te betrekken bedrijfspand vernieuwd , waarmee de kwaliteit en aanzicht van het pand verbeterd wordt ten opzichte van de huidige situatie. Eventueel benodigde parkeerplaatsen aan de zijde van de Broekheurnerweg zullen groen worden ingepast.

Gebiedskenmerken (hoe)
In het plangebied zijn de volgende gebiedskenmerken aangeduid binnen de diverse lagen:
- Natuurlijke laag: Dekzandvlakte en ruggen en Stuwwallen
- Laag van het agrarisch cultuurlandschap: niet van toepassing
- Stedelijke laag: Het detailhandelsgebied/ bedrijventerrein Slijptsteen betreft 'Bedrijventerreinen',
- Laag van de beleving: niet van toepassing

Het plan heeft geen relevante negatieve invloed op de hiervoor genoemde gebiedskenmerken. De kenmerken van de natuurlijke laag, de laag van beleving en de laag van het agrarisch cultuurlandschap zijn bovendien weinig meer aanwezig.

Conclusie
Gelet op het kleinschalige, weinig ingrijpende karakter van het beoogde initiatief heeft de Omgevingsvisie Overijssel 2017 geen directe doorwerking op de beheerregeling van het plangebied. Geconcludeerd kan worden dat de in deze voorliggende ruimtelijke onderbouwing besloten ruimtelijke ontwikkeling in overeenstemming is met het in de Omgevingsvisie Overijssel 2017 verwoorde en in de Omgevingsverordening verankerde provinciaal ruimtelijk beleid.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Beleidskader Retail in Enschede

Het beleidskader Retail in Enschede is in 2019 vastgesteld. Het beleid kent 4 hoofdlijnen te weten:

1. Behoud en versterken hoofdstructuur.
2. Ruimte geven aan kwalitatieve concepten.
3. Retail als drager van gewenste stedelijke ontwikkelingen.
4. Toestaan van ondergeschikte en kleinschalige retail.

Weerbaarheidsscan

In het beleid is een aantal relevante overwegingen en uitgangspunten opgenomen t.a.v.de boodschappenwinkelstructuur en de planlocatie:

- Het aanbod in het binnensingelgebied verbetert naar verwachting door de verdere groei van inwoners.
- De supermarkten in de radialen zijn allen kleinschalig waardoor zij (naar verwachting) op termijn niet in deze vorm houdbaar zijn. Kleinschalige supermarkten in de radialen staan.
- Schaalvergroting van supermarken is nodig om te voldoen aan de vraag. Dit kan niet overal, vanwege de beperkte marktruimte. Daarom is een zorgvuldige afweging van supermarktinitiatieven nodig. Deze afweging moet gericht zijn op het optimaliseren van de consumentenverzorging.
- Er is in Enschede geen ruimte voor de komst van nieuwe supermarkten (gemaksconcepten uitgezonderd).
- Het binnensingelgebied gaat verkleuren naar een gemengd gebied waar naast detailhandel meer ruimte zal zijn voor horeca, diensten, culturele belevingsconcepten en werken, onderwijs en zorg. Ook zal de woningdichtheid in het centrum groeien, omdat meer en meer mensen een ‘hoogstedelijke’ woonomgeving zoeken.

Doorwerking plangebied

Specifiek voor de planlocatie (Slijpsteen) is het volgende opgenomen: De Slijpsteen is van origine een bedrijfsterrein (lichte categorie). In de loop van de tijd zijn daar enkel winkelvoorzieningen (PDV en niet PDV) gevestigd. Deze hebben geen samenhang. Dit gebied maakt geen onderdeel (meer) uit van de hoofdwinkelstructuur. Behoud van het huidige PDV-aanbod op deze plek is mogelijk. Wij constateren wel dat het huidige aanbod passender zou zijn op een ander PDV-cluster of een wijkwinkelcentrum. Voor de toekomst hebben we als gemeente nog geen visie of profiel voor dit gebied. In het kader van de herziening van het bestemmingsplan zijn omwonenden gevraagd naar een mogelijke toekomstige invulling. Dit gebied heeft de (beleidsmatige) aandacht vanuit de agenda voor radialen en de visie werklocaties.

De winkelstrips en solitaire supermarkten behoren niet tot de hoofdretailstructuur. Schaalvergroting of realisatie van solitair gelegen supermarkten is niet mogelijk. Ook niet in de kleine winkelstrips. Tenzij de initiatiefnemers kunnen motiveren dat:

- (ver)plaatsing in of naar een winkelgebied niet mogelijk is;
- de ontwikkeling wel voorziet in een consumentenbehoefte vanuit de directe omgeving en
- de effecten op de retailstructuur aanvaardbaar zijn.

Het gemeentelijk detailhandelsbeleid beschrijft dat de Slijpsteen, als winkelgebied geen onderdeel uitmaakt van de beleidsmatig wenselijke hoofdwinkelstructuur. Lidl is zodoende een solitaire supermarkt. Uitbreiding van solitaire supermarkten is mogelijk, maar wel onder voorwaarden.

De uitgevoerde effectenanalyse/ toets aan de Ladder voor duurzame verstedelijking (zie bijlagen) voorziet in deze motivatie.

3.3.2 Overige beleidskaders

Zoals beschreven in het ontwerpbestemmingsplan ‘Gefert-Perik – Hogeland Noord 2020’ zijn er verder nog diverse gemeentelijke beleidskaders van toepassing:

- Toekomstvisie Enschede 2020
- Stedelijke koers
- Richting aan Ruimte (RAR)
- Structuurvisie Enschede
- Watervisie
- Structuurvisie cultuurhistorie
- Structuurvisie Externe Veiligheid

Doorwerking plangebied

In de strategische beleidsdocumenten Toekomstvisie, Stedelijke Koers en de diverse structuurvisies zijn voor het plangebied van onderhavig initiatief geen specifieke beleidsdoelstellingen of ontwikkelingsrichtingen benoemd.

4 Omgevingsaspecten

In dit hoofdstuk worden de diverse relevante omgevingsaspecten aangehaald en wordt het plan hieraan getoetst.

4.1 Verkeer en parkeren

Met de uitbreiding van het Lidl-filiaal verandert de verkeersintensiteit en dient inzichtelijk gemaakt te worden dat er voldoende parkeergelegenheden zijn om in de veranderende parkeerbehoefte te voorzien.

4.1.1 Verkeer

Hieronder is inzichtelijk gemaakt wat de huidige en toekomstige verkeersaantrekkende werking is. Vervolgens is aangegeven welke eventuele verschillen er (kunnen) ontstaan en of deze kunnen leiden tot een onevenredige hinder.

Bij nieuwe ontwikkelingen dienen de verkeerscijfers van het CROW gehanteerd te worden. Hiervoor wordt door de gemeente in beginsel gebruik gemaakt van de gemiddelde kentallen in de publicatie “Toekomstbestendig parkeren - Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie” uitgegeven door het CROW (381). Bij het hanteren van de normen en kengetallen uit de CROW-nota is voor de betreffende locatie aan de Slijpsteen uitgegaan van een ligging in de ‘schil centrum’ van een ‘sterk stedelijk gebied’.

Het te betrekken bedrijfspand fungeert tot dusver als een reclamebureau. Voor de huidige functie van het te betrekken bedrijfspand is daarom uitgegaan van de richtgetallen voor ‘commerciële dienstverlening’. Een deel van het pand (uitbouw aan de voorzijde) fungeert als zelfstandige kantoorruimte en zal dit ook in de toekomst blijven doen.

Voor de nieuwe functie is uitgegaan van de richtgetallen voor een ‘full-service supermarkt’.

Huidige situatie

De verkeersgeneratie in de huidige situatie bedraagt momenteel ca. 31 motorvoertuigen per etmaal.

Tabel 4.1: huidige situatie

	Aantal bvo in m2	Verkeersgeneratie (gemiddelde van de bandbreedte) per 100 m2 bvo	Verkeers-generatie (mvt/etmaal)
Commerciële dienstverlening	334	8,7	29
Kantoor	39	5,3	2
		Totaal	**31**

Toekomstige situatie

De verkeersgeneratie in de toekomstige situatie bedraagt ca. 630 motorvoertuigen per etmaal.

Tabel 4.2: toekomstige situatie

	Aantal bvo in m2	Verkeersgeneratie (gemiddelde van de bandbreedte) per 100 m2 bvo	Verkeers-generatie (mvt/etmaal)
Supermarkt	472	96,6	456
Kantoor	39	5,3	2
		Totaal	**458**

Verschil

De uitbreiding van het Lidl-filiaal zal ertoe leiden dat er sprake is van een toename van **427 mvt/etmaal.**

De concrete effecten van deze verkeersaantrekkende werking op de infrastructuur is middels een nader verkeerskundig onderzoek inzichtelijk gemaakt. Dit onderzoek is opgenomen in de bijlagen van onderhavige ruimtelijke onderbouwing. Onderstaand wordt enkel ingegaan op de belangrijkste conclusies.

De volgende wegen zijn in het onderzoek behandeld en zijn allen gebiedsontsluitingswegen:

- Slijpsteen;
- Broekheurnerweg;
- Cromhoffsbleekweg;
- Getfertsingel;
- Haaksbergerstraat;
- Zuiderval;
- Pathmossingel;
- Burgemeester van Veenlaan;
- Straat Getfertsingel <-> Lidl (Straat Ontwikkeling).

Als gevolg van de uitbreiding van de Lidl-supermarkt en de sanering van het voormalige bedrijfspand neemt de verkeersgeneratie in het drukste avondspitsuur (het moment met de hoogste verkeersgeneratie) toe met 45 pae (personenauto equivalent).

Deze ontwikkeling leidt op korte termijn niet tot verkeersknelpunten, er zijn op de wegvakken geen I/C waarden van hoger dan 100% waargenomen. Kijkend naar 2030 ontstaat een beginnend verkeersknelpunt op de Pathmossingel richting de ontwikkeling, dit knelpunt is ook te verwachten exclusief de ontwikkeling en is hier geen direct gevolg van. Dit is echter geen werkelijk knelpunt.

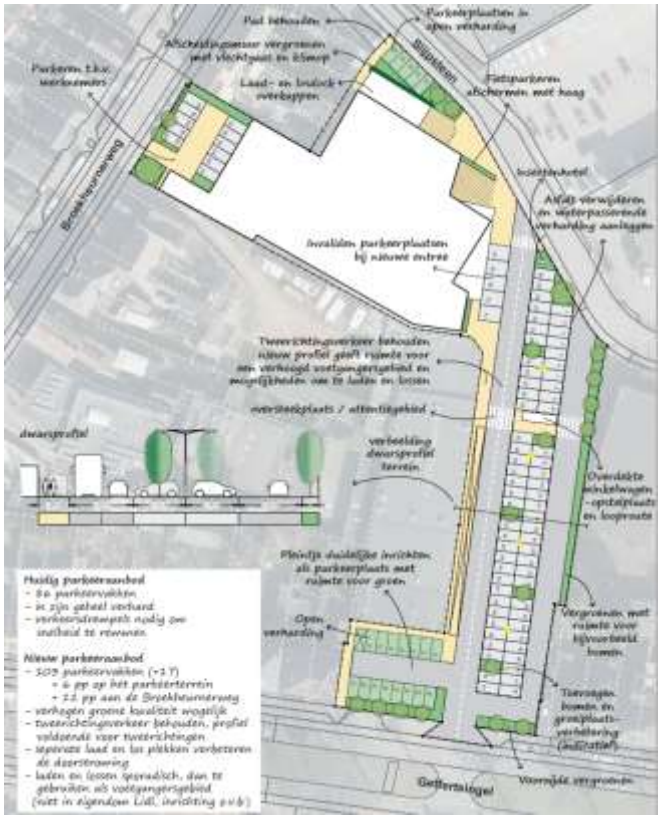
Ook op kruispuntniveau zijn op korte termijn geen verkeersknelpunten waargenomen. Kijkend naar 2030 ontstaat er een knelpunt op Kruispunt 1 (Broekheurnerweg – Getfertsingel – Burgemeester van Veenlaan). Dit knelpunt is ook te verwachten exclusief de ontwikkeling en is redelijkerwijs niet toe te schrijven aan de ontwikkeling.

Er wordt daarom geconcludeerd dat het aspect verkeer de ontwikkeling van de Lidl aan de Slijpsteen in Enschede niet in de weg staat.

4.1.2 Parkeren auto

Wat parkeren betreft moet rekening worden gehouden met de ‘Nota parkeernormen Enschede 2018’. Om inzichtelijk welk effect de beoogde uitbreiding heeft op de parkeerbehoefte en of er in de direct omgeving voldoende capaciteit beschikbaar is om in de parkeervraag van de supermarkt te voorzien, is een parkeerdrukonderzoek en –berekening uitgevoerd. Dit onderzoek is opgenomen in de bijlagen. Verderop in deze paragraaf wordt ingegaan op de belangrijkste conclusies uit dit onderzoek.

Er is bovendien een stedenbouwkundige studie uitgevoerd, om inzichtelijk te maken hoe op het eigen terrein voorzien kan worden in extra parkeervoorzieningen, terwijl tegelijkertijd het terrein wordt vergroend (zie figuur 4.1 en bijlagen)[2]. Uit deze studie blijkt dat er per saldo in totaal 17 extra parkeerplaatsen gerealiseerd kunnen worden ten opzichte van de huidige situatie én het terrein aanzienlijk vergroend kan worden. In het parkeerdrukonderzoek – en berekening is uitgegaan van dit aantal extra parkeerplaatsen.



Figuur 4.1: stedenbouwkundige studie herinrichting buitenruimte

Conclusies parkeerdrukonderzoek
Uit het uitgevoerde parkeerdrukonderzoek blijkt dat de uitbreiding van de Lidl tot een toename in de parkeervraag van 21 parkeerplaatsen voor bezoekers en 2 voor werknemers leidt. De huidige supermarkt inclusief kantoor leidt tot een parkeervraag van 67, waarvan 6 voor werknemers. Bij de beoogde ontwikkeling wordt een apart parkeerterrein aangelegd die voorziet in 11 parkeerplaatsen die met name zijn bedoeld voor werknemers van de Lidl. De parkeervraag voor werknemers is in totaal 9 parkeerplaatsen, dus voldoen de 11 parkeerplaatsen. Dit betekent dus dat er niet alleen 21 parkeerplaatsen aan parkeervraag op de parkeerterreinen voor bezoekers bij komen, maar ook dat er 7 parkeerplaatsen vanaf gaan door de parkeerplaats voor werknemers die nu op het bezoekersterrein parkeren maar in de toekomst de mogelijkheid hebben om op het separate terrein te parkeren. Netto is er op de parkeerterreinen dus een toename van 16 parkeerplaatsen.

De huidige parkeerdruk is gemeten op 11 december en 18 december en bedraagt respectievelijk 54% en 82%. Door de verscherping van de corona-beperkingen, die op 19 december van kracht ging, moesten niet-essentiële winkels sluiten. Daarom is de gemeten parkeerdruk op 18 december waarschijnlijk onrealistisch hoog. Ten opzichte van de telling van 11 december stijgt de parkeerdruk van 54 naar 59 procent en ten opzichte van de telling van 18 december van 82 naar 86%. Kortom, de toename in de parkeervraag kan worden opgevangen in beoogde toename in parkeercapaciteit bij de ontwikkeling van de Lidl.

4.1.3 Parkeren fiets

Ook wat fietsparkeren betreft moet rekening worden gehouden met de ‘Nota parkeernormen Enschede 2018’.

Huidige situatie
De fietsparkeerbehoefte in de huidige situatie bedraagt 7 parkeerplaatsen.

[2] De stedenbouwkundige studie is primair bedoeld om inzichtelijk te maken dat de benodigde parkeervraag op eigen terrein opgelost kan worden. De daadwerkelijke herinrichting van de buitenruimte kan afwijken van deze stedenbouwkundige studie

Tabel 4.5: huidige situatie

	Aantal bvo in m2	Norm fiets	Parkeerbehoefte
Commerciële dienstverlening	334	2	6,7
Kantoor	39	2	0,8
Supermarkt	0	12	0
		Totaal	**7**

Toekomstige situatie

De fietsparkeerbehoefte in de toekomstige situatie bedraagt 57 parkeerplaatsen.

Tabel 4.6: toekomstige situatie

	Aantal bvo in m2	Norm fiets	Parkeerbehoefte
Commerciële dienstverlening	0	2	0
Kantoor	39	2	0,8
Supermarkt	472	12	56,6
		Totaal	**57**

Verschil

De uitbreiding van het Lidl-filiaal zal ertoe leiden dat er sprake is van een toename van een parkeerbehoefte van 50 fietsparkeerplaatsen. De nota biedt ruimte om de extra parkeervraag op te lossen binnen de bestaande situatie. Uit de stedenbouwkundige studie blijkt dat er aan de noordzijde van de entree voldoende ruimte is deze parkeervraag op te vangen.

4.1.4 conclusie

Het aspect ‘verkeer en parkeren’ zorgt niet voor belemmeringen met betrekking tot de beoogde ontwikkeling.

4.2 Geluid

4.2.1 Toetsingskader

Wegverkeer

Op basis van de Wet geluidhinder (artikel 77 Wgh) dient bij een bestemmingsplan een akoestisch onderzoek te worden uitgevoerd als het plan mogelijkheden biedt voor:

- de toevoeging van een nieuwe woning of andere geluidsgevoelige functie binnen de zone van een weg;
- de aanleg van een nieuwe weg;
- de reconstructie van een bestaande weg.

De breedte van de zone van een weg is afhankelijk van het aantal rijstroken, het stedelijk gebied en de maximumsnelheid. In een akoestisch onderzoek kunnen wegen waarvoor een maximumsnelheid van 30 km/uur geldt buiten beschouwing worden gelaten.

4.2.2 Doorwerking projectgebied

Door middel van onderhavige ontwikkeling wordt geen nieuwe geluidsgevoelige functie mogelijk gemaakt; een supermarkt wordt niet als zodanig aangemerkt in de Wet geluidhinder. De Wet geluidhinder is niet van toepassing. Een akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai is dan ook niet aan de orde. Vanuit het aspect ‘akoestiek’ bestaan er geen belemmeringen met betrekking tot de beoogde ontwikkeling.

4.2.3 Conclusie

Het aspect ‘akoestiek’ zorgt niet voor belemmeringen met betrekking tot de beoogde ontwikkeling.

4.3 Luchtkwaliteit

4.3.1 Toetsingskader

De hoofdlijnen voor regelgeving rondom luchtkwaliteitseisen staan beschreven in de Wet milieubeheer (hoofdstuk 5, titel 5.2 Wm). Hierin zijn grenswaarden opgenomen voor luchtvervuilende stoffen. Voor ruimtelijke projecten zijn fijn stof (PM10 en PM2,5) en stikstofdioxide (NO2) de belangrijkste stoffen. Een project is toelaatbaar als aan één van de volgende voorwaarden wordt voldaan:

- er is geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;
- het project leidt per saldo niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
- het project draagt alleen niet in betekenende mate bij aan de luchtverontreiniging;
- het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) of een regionaal programma van maatregelen.

Om te bepalen of een project "niet in betekenende mate" bijdraagt aan de luchtkwaliteit is een algemene maatregel van bestuur 'Niet in betekenende mate' (Besluit NIBM) en een ministeriële regeling NIBM (Regeling NIBM) vastgesteld waarin de uitvoeringsregels zijn vastgelegd. Een project kan in twee situaties NIBM bijdragen aan de luchtkwaliteit:

- het project behoort tot de lijst met categorieën van gevallen (inrichtingen, kantoor- en woningbouwlocaties) die is opgenomen in de Regeling NIBM;
- het project heeft een toename van minder dan 3% van de jaargemiddelde concentratie NO2 en PM10 (1,2µg/m3).

In de Regeling NIBM is aangegeven in welke gevallen een project in ieder geval NIBM is:

- 1.500 woningen (netto) bij minimaal 1 ontsluitingsweg;
- 100.000 m^2 kantoren bij minimaal 1 ontsluitingsweg;

- of een combinatie daarvan

4.3.2 Doorwerking projectgebied

Met de NIBM-tool is berekend wat in een worst-case scenario de fijn stofbelasting (PM_{10}) en stikstofdioxide (NO_2) is in ug/m^3. Uitgaande van een totaal aantal van 630 extra voertuigbewegingen per dag, waarvan het aandeel 3% vrachtverkeer is, kan geconcludeerd worden dat de bijdrage van alle voertuigbewegingen niet in betekenende mate bijdragen aan hoge concentraties fijn stof en stikstofdioxide (zie figuur 4.1). Een goed verblijfsklimaat is gewaarborgd voor wat betreft het aspect luchtkwaliteit.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit

	Jaar van planrealisatie	2022
Extra verkeer als gevolg van het plan		
	Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	630
	Aandeel vrachtverkeer	3,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO_2 in µg/m^3	0,54
	PM_{10} in µg/m^3	0,11
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m^3		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate: geen nader onderzoek nodig		

Figuur 4.1: uitsnede NIBM-tool

4.3.3 Conclusie

Het aspect 'luchtkwaliteit' vormt geen belemmering voor onderhavig planvoornemen.

4.4 Bedrijven en milieuzonering

4.4.1 Toetsingskader

Onder milieuzonering wordt verstaan het waar nodig zorgen voor een voldoende ruimtelijke scheiding tussen enerzijds bedrijven of overige milieubelastende functies en anderzijds milieugevoelige functies zoals woningen. Bij de planontwikkeling dient rekening te worden gehouden met milieuzonering om de kwaliteit van het woon- en leefmilieu te handhaven en te bevorderen en daarnaast bedrijven voldoende zekerheid te bieden dat zij hun activiteiten duurzaam binnen aanvaardbare voorwaarden kunnen uitvoeren.

Richtafstanden

Bij de milieuzonering wordt gebruik gemaakt van de door de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) opgestelde publicatie 'Bedrijven en milieuzonering'3. In de publicatie is een lijst opgenomen met bedrijfstypen. Voor de bedrijfstypen zijn indicatieve (richt)afstanden bepaald voor de milieuaspecten geur, stof, geluid en gevaar. De richtafstanden vormen een indicatie van de aanvaardbaarheid in de situatie dat gevoelige functies in de nabijheid van milieubelastende functies worden gesitueerd. Indien bekend is welke activiteiten concreet worden beoogd of aanwezig zijn, kan gemotiveerd worden uitgegaan van de daadwerkelijk te verwachten milieubelasting (in plaats van de richtafstanden).

Omgevingstype

De richtafstanden zijn afgestemd op de omgevingskwaliteit zoals die wordt nagestreefd in een rustige woonwijk of een vergelijkbaar omgevingstype (zoals een rustig buitengebied, een stiltegebied of een natuurgebied). Het gebied kan worden gekwalificeerd als een gemengd gebied; in het gebied zijn alleen functies zoals bedrijven en kantoren toegestaan. Binnen gemengde gebieden heeft men te maken met milieubelastende en milieugevoelige functies die op korte afstand van elkaar zijn gesitueerd.

Geluidnota Enschede

Bij besluit van 15 januari 2013 is door Burgemeester en Wethouders de werkingsduur van de "Geluidnota Enschede 2009-2012"verlengd, totdat een nieuwe Geluidnota is vastgesteld. In deze beleidsregel geven zij een nadere invulling aan het landelijke wettelijk kader. Bij besluit van 3 april 2018 is door Burgemeester en Wethouders een (gedeeltelijke) herziening van de Geluidnota vastgesteld.

De geluidnota bevat voor 8 verschillende gebiedstypen beleid met betrekking tot wegverkeerslawaai en industrielawaai. Het gebiedstype bedrijventerrein (waarbinnen de planlocatie ligt) wordt opgesplitst in gezoneerde industrieterreinen en niet-gezoneerde bedrijventerreinen. Het verschil zit in de soort bedrijvigheid die zich op een terrein mag vestigen.

Binnenstedelijk zijn de niet-gezoneerde bedrijventerreinen gelegen, zoals het gebied rondom de Slijpsteen. Op deze terreinen mogen zich geen inrichtingen vestigen, bedoeld in art 2.4 van het Ivb. Deze terreinen liggen aan de randen of in sommige gevallen te midden van woonbebouwing. Op deze terreinen bevinden zich over het algemeen opslag- en distributiecentra, woonboulevards, detailhandel, kantoren en lichte industrie. Incidenteel kan bewoning op bedrijventerreinen voorkomen.

4.4.2 Doorwerking projectgebied

Op basis van de Geluidnota is voor de Lidl bij besluit van 24 oktober 2017 een maatwerkvoorschrift geluid, voor het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau, vastgesteld (kenmerk V-2017-55371700107894). Het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau (LAr,LT) veroorzaakt door de in de inrichting aanwezige toestellen en installaties en door de in

3 'Bedrijven en Milieuzonering', Uitgave VNG, Den Haag, 2009.

de inrichting verrichte werkzaamheden en activiteiten, mag ter plaatse van een geluidsgevoelig object, danwel op een afstand van 50 meter vanaf de grens van de inrichting, niet meer bedragen dan:

- 55 dB(A) tussen 07.00 en 19.00 uur;
- 50 dB(A) tussen 19.00 en 23.00 uur;
- 45 dB(A) tussen 23.00 en 07.00 uur.

In de nieuwe situatie blijft het laden/lossen op dezelfde plaats. Er zullen hooguit tijdens de reguliere momenten meer goederen gelost worden. Ook overige geluid producerende activiteiten (winkelkarretjes/ entree) blijven op dezelfde locatie. De akoestische belasting op omliggende geluidsgevoelige objecten (waaronder de dichtstbijzijnde woningen aan de Broekheurnerweg 47-53) zal ten opzichte van de huidige situatie daarom niet veranderen.

Aan de achterzijde van het pand zijn geen activiteiten beoogd. Hier zal enkel een nooduitgang gesitueerd zijn welke zeer zelden gebruikt zal worden en zal er een entree zijn voor personeelsleden. Ten opzichte van de huidige situatie, waar de hoofdentree van het bedrijfspand zich aan de Broekheurnerweg bevindt en ook bezoekers aan deze zijde van het pand parkeren, zal het aantal activiteiten aan deze zijde aanzienlijk afnemen. Ter plaatse van het te betrekken bedrijfspand is bovendien in het momenteel vigerende bestemmingsplan bedrijvigheid toegestaan t/m de milieucategorie 2. Een supermarkt is in de VNG-uitgave bedrijven en milieuzonering als een milieucategorie 1 bedrijf aangeduid, waarmee er dus sprake is van een verbetering van het woon- en leefklimaat ter plaatse van de woonbestemming.

Ten slotte zijn er op het dak van het te betrekken bedrijfspand geen installaties beoogd welke de naastgelegen woonbestemming zullen belemmeren.

Er kan geconcludeerd worden dat de beoogde ontwikkeling het woon- en leefklimaat ter plaatse van naastgelegen woonbestemming niet negatief zal beïnvloeden. Er zal zelfs sprake zijn van een verbetering van het woon- en leefklimaat.

4.4.3 Conclusie

Het aspect ‘Bedrijven en milieuzonering’ vormt geen belemmering voor onderhavig planvoornemen.

4.5 Externe veiligheid

4.5.1 Toetsingskader

Externe veiligheid beschrijft de risico's die ontstaan als gevolg van de opslag van of handelingen met gevaarlijke stoffen. Dit kan betrekking hebben op inrichtingen (bedrijven) of transportroutes. Op beide categorieën is landelijke wet- en regelgeving van toepassing.

In de landelijke wet- en regelgeving zijn kwaliteitseisen en normen op het gebied van externe veiligheid geformuleerd. Doel is om bepaalde risico's, waaraan burgers in hun leefomgeving worden blootgesteld, tot een aanvaardbaar minimum te beperken. Deze bedoelde risico's hangen vooral samen met:

- activiteiten met gevaarlijke stoffen in inrichtingen;
- transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen;
- transport van gevaarlijke stoffen over de weg, het spoor en het water.

Ook zijn er onder meer landelijke regels voor de opslag en verkoop van vuurwerk. Verder wordt bij de plaatsing van windmolens ook de externe veiligheid in ogenschouw genomen.

De risico's voor externe veiligheid komen tot uitdrukking via het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

Plaatsgebonden Risico (PR)
Het plaatsgebonden risico geeft de kans, op een bepaalde plaats, om te overlijden ten gevolge van een ongeval bij een risicovolle activiteit. De kans heeft betrekking op een fictief persoon die de hele tijd op die plaats aanwezig is. Het PR kan op de kaart van het gebied worden weergeven met zogeheten risicocontouren: lijnen die punten verbinden met eenzelfde PR. Binnen de 10-6 contour (welke als wettelijk harde norm fungeert) mogen geen nieuwe kwetsbare objecten geprojecteerd worden. Voor beperkt kwetsbare objecten geldt de 10-6 contour niet als grenswaarde, maar als een richtwaarde.

Groepsrisico (GR)
Het groepsrisico is een maat voor de kans dat bij een ongeval een groep slachtoffers valt met een bepaalde omvang. Bij het groepsrisico wordt beoordeeld hoeveel personen zich, redelijkerwijs, feitelijk in de omgeving kunnen bevinden. Voor het groepsrisico geldt geen grenswaarde, maar een oriëntatiewaarde. Dit is een richtwaarde waaraan veranderingen getoetst moeten worden. Deze oriëntatiewaarde mag overschreden worden, mits goed beargumenteerd door het bevoegd gezag. Samen met de hoogte van groepsrisico moet andere kwalitatieve aspecten worden meegewogen in de beoordeling van het groepsrisico. Onder deze aspecten vallen zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid. Deze argumentatie is een onderdeel van de verantwoording van het groepsrisico. Onderdeel van deze verantwoording is overleg met (advies vragen aan) de regionale brandweer.

Het plaatsgebonden risico (PR) is de kans, per jaar, op overlijden van een onbeschermd individu ten gevolge van ongevallen met gevaarlijke stoffen. De aanwezigheid van een persoon is fictief. Niet wordt beoordeeld hoe groot de kans op de aanwezigheid van een persoon feitelijk is.

Het groepsrisico (GR) is een maat voor de kans per jaar dat een groep van bijvoorbeeld 10, 100 of 1000 personen het slachtoffer wordt van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het groepsrisico wordt ook beschouwd als een maat voor de maatschappelijke ontwrichting.

4.5.2 Doorwerking projectgebied

Transport over het water

Binnen het plangebied of in de directe nabijheid daarvan zijn geen waterwegen aanwezig die in het Basisnet zijn aangewezen als transportroute voor gevaarlijke stoffen over water.

Transport over de weg en het spoor

Binnen het plangebied of in de directe nabijheid daarvan is geen spoorweg aanwezig die in het Basisnet is aangewezen als transportroute voor gevaarlijke stoffen over de weg of over het spoor.

Buisleidingen

De planlocatie bevindt zich niet binnen het invloedsgebied van een buisleiding. De risico's als gevolg van een buisleiding vormen geen belemmering voor het plan.

Inrichtingen

Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en het Besluit Risico's Zware Ongevallen (BRZO) zijn het wettelijk kader voor risicovolle activiteiten bij inrichtingen. Binnen het plangebied of in de directe nabijheid daarvan zijn geen bedrijven of inrichtingen aanwezig waarop het Bevi en/of het BRZO van toepassing is.

4.5.3 Conclusie

Op basis van het bovenstaande kan worden geconcludeerd dat de externe veiligheid geen belemmering vormt voor de uitvoerbaarheid van het beoogde initiatief.

4.6 Ecologie

4.6.1 Toetsingskader

De Wet natuurbescherming beslaat soortbescherming, gebiedsbescherming en in specifieke gevallen de bescherming van houtopstanden. Daarnaast is gebiedsbescherming in Nederland geregeld via beleid uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. Voor wat betreft de soortbescherming in de Wet natuurbescherming zijn er verschillende beschermingsregimes. Het gaat om soorten die op basis van Europese wetgeving beschermd zijn vanuit Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn en soorten die nationaal als beschermde soort zijn aangewezen. Middels een provinciale verordening kunnen deze nationaal beschermde soorten worden vrijgesteld van de verbodsbepalingen uit de wet. De vrijgestelde soorten kunnen verschillen per provincie.

Gebiedsbescherming

Natura 2000-gebieden

Het is conform artikel 2.7, tweede lid van de Wet natuurbescherming verboden zonder vergunning van Gedeputeerde Staten projecten te realiseren of andere handelingen te verrichten die gelet op de instandhoudingsdoelstellingen voor een Natura 2000-gebied de kwaliteit van de natuurlijke habitats of de habitats van soorten in dat gebied kunnen verslechteren of een significant verstorend effect kunnen hebben op de soorten waarvoor dat gebied is aangewezen.

Natuurnetwerk Nederland (NNN)

De regels omtrent NNN-gebieden zijn door het Rijk en de provincies met elkaar afgesproken. De afspraken zijn vastgelegd in het document 'Spelregels EHS'. Het ruimtelijke beleid voor de NNN is gericht op behoud en ontwikkeling van de wezenlijke kenmerken en waarden van een gebied. In het NNN geldt daarom het 'nee, tenzij'-regime. Of een ingreep mag worden uitgevoerd in de NNN, hangt naast de instandhouding van de omvang van het NNN, in eerste instantie af van de mate van aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden van het gebied.

Soortenbescherming

De Wet natuurbescherming onderscheidt beschermingsregimes voor soorten op grond van internationale verdragen, aangevuld met soorten die vanuit een nationaal oogpunt beschermd worden. Hierdoor zijn er in de Wet natuurbescherming drie verschillende verbodsartikelen per categorie soorten:

- soorten van de Vogelrichtlijn (artikel 3.1);
- soorten van de Habitatrichtlijn en de verdragen van Bern en Bonn (artikel 3.5);
- andere soorten (artikel 3.10).

Per beschermingsregime is aangegeven welke verboden er gelden en onder welke voorwaarden ontheffing of vrijstelling kan worden verleend door het bevoegd gezag. Volgens artikel 3.31 zijn de verboden, bedoeld in de artikelen 3.1, 3.5 en 3.10 niet van toepassing op handelingen die zijn beschreven in en aantoonbaar worden uitgevoerd overeenkomstig een door het Ministerie van Economische Zaken goedgekeurde gedragscode en die plaatsvinden in het kader van bestendig beheer, bestendig gebruik, of ruimtelijke ontwikkeling of inrichting.

4.6.2 Onderzoek

Het gebouw aan de Broekheurnerweg 55 heeft een plat dak met bitumen dakbedekking. Hierdoor ontbreken ruimten onder het dak, welke mogelijk als nestlocaties voor huismus en gierzwaluw of rust- of verblijfplaats voor een vleermuissoort kunnen dienen. Daarnaast is de bovenste halve meter van de gevels met metalen golfplaten bedekt, waardoor openingen naar onder het dak tevens ontbreken. In de gevels zijn geen openingen aanwezig. Daarnaast grenst de oostgevel tevens te dicht tegen het pand van de Lidl, waardoor voldoende invliegruimte ontbreekt. De aanwezigheid van nestlocaties van huismus en gierzwaluw en rust- of verblijfplaatsen van een vleermuissoort kan redelijkerwijs worden uitgesloten.

Negatieve effecten en overtredingen ten aanzien van andere beschermde soorten, zoals reptielen, amfibieën en ongewervelden, zijn op voorhand uitgesloten, gezien het ontbreken van geschikt leefgebied en de binnenstedelijke ligging van plangebied.

4.6.3 Conclusie

Op basis van het bovenstaande kan worden geconcludeerd dat ecologie geen belemmering vormt voor de uitvoerbaarheid van het beoogde initiatief.

4.7 Bodem

4.7.1 Toetsingskader

In het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.6 lid 1 onder d) is bepaald dat voor de uitvoerbaarheid van een plan rekening gehouden moet worden met de bodemgesteldheid in het besluitgebied. Bij functiewijzigingen dient te worden bepaald of de bodemkwaliteit voldoende is voor de beoogde functie en moet worden bepaald of nader onderzoek en eventueel saneringen noodzakelijk zijn. In de Wet bodembescherming is bepaald dat indien de desbetreffende bodemkwaliteit niet voldoet aan de norm voor de beoogde functie, de grond zodanig dient te worden gesaneerd dat zij kan worden gebruikt door de desbetreffende functie (functiegericht saneren). Nieuwe bestemmingen dienen bij voorkeur op schone grond te worden gerealiseerd. Derhalve is een bodemonderzoek en verkennend asbestonderzoek noodzakelijk.

4.7.2 Onderzoek

Voor de beoogde bestemmingswijziging van ‘Bedrijf’ naar ‘Detailhandel’ geldt dat er geen sprake is van een gevoeliger gebruik. In de huidige situatie is er in het te betrekken bedrijfspand een reclamebureau gevestigd, waar mensen langdurig aanwezig zijn. Ook in de te realiseren uitbouw van de supermarkt zullen langdurig mensen aanwezig zijn. Het gebruik wordt dus niet gevoeliger. Bodemonderzoek kan dan ook achterweg blijven.

4.7.3 Conclusie

Op basis van het bovenstaande kan worden geconcludeerd dat bodem geen belemmering vormt voor de uitvoerbaarheid van het beoogde initiatief.

4.8 Archeologie

4.8.1 Toetsingskader

De bescherming van archeologisch erfgoed in Nederland is vastgelegd in de Erfgoedwet, die op 1 juli 2016 in werking is getreden. De Erfgoedwet is in de plaats gekomen van zes wetten en regelingen op het gebied van cultureel erfgoed, waaronder de Monumentenwet 1988. Onderdelen van de Monumentenwet die van toepassing waren op de fysieke leefomgeving gaan naar de Omgevingswet die in 2019 van kracht wordt. Voor deze onderdelen is daartoe in de Erfgoedwet voor de periode 2016-2019 een overgangsregeling opgenomen. De basis van de bescherming van archeologisch erfgoed in de Erfgoedwet is het verdrag van Valletta (ook wel het verdrag van Malta). De bescherming heeft als doel om archeologisch erfgoed zoveel mogelijk in situ, dus in de grond, te behouden. Dankzij het principe van “de verstoorder betaalt” uit het verdrag van Valletta worden meer archeologische resten in situ behouden. Indien ruimtelijke ontwikkelingen plaatsvinden dient te worden beoordeeld of archeologische waarden in het geding raken.

4.8.2 Onderzoek

Het plangebied is gelegen binnen de in het vigerende bestemmingsplan opgenomen gebiedsaanduiding ‘overige zone – archeologisch onderzoeksgebied b’. In deze gebieden dient bij planvorming en voorafgaand aan vergunningverlening bij een onderzoekslocatie groter dan 2.500 m² en bodemingrepen dieper dan 50 cm -mv er vroegtijdig inventariserend archeologisch onderzoek te worden uitgevoerd.

Deze grenswaarden worden met het beoogde initiatief niet overschreden. Nader onderzoek is niet noodzakelijk.

4.8.3 Conclusie

Op basis van het bovenstaande kan worden geconcludeerd dat archeologie geen belemmering vormt voor de uitvoerbaarheid van het beoogde initiatief.

4.9 Water

4.9.1 Toetsingskader

Op grond van artikel 3.1.6 van het Bro wordt in een bestemmingsplan een beschrijving opgenomen van de wijze waarop in het plan rekening is gehouden met de waterhuishouding.

Hemelwater
Uitgangspunt in het beleid van zowel gemeente als waterschap is het voorkomen van wateroverlast, ook bij hevige buiten. In het gemeentelijk rioleringsplan (GRP) is als beleidsuitgangspunt vastgelegd dat in bestaand stedelijk gebied hemelwater zo min mogelijk wordt afgevoerd via de riolering en in het buitengebied hemelwater niet wordt afgevoerd via de riolering. Bij een toename van verhard oppervlak komt meer hemelwater versneld tot afvoer, hierop is het oppervlaktewatersysteem niet berekend. Het extra afstromend hemelwater moet op eigen terrein worden verwerkt. Indien dit aantoonbaar niet op doelmatige wijze mogelijk is, mag het hemelwater vertraagd worden afgevoerd naar een aanwezige greppel, oppervlaktewater of ander afwateringssysteem in de nabije omgeving. Hiervoor is het nodig het hemelwater tijdelijk op eigen terrein te bergen, zodat het vertraagd kan worden afgevoerd naar voorzieningen in de openbare ruimte. De tijdelijke bergingsopgave bedraagt in het bestaand stedelijk gebied tenminste 20 millimeter, oftewel 20 liter per vierkante meter verhard oppervlak. In het buitengebied en bij uitbreiding van bebouwd oppervlak in bestaand stedelijk gebied bedraagt de tijdelijke bergingsopgave tenminste 40 millimeter, oftewel 40 liter per vierkante meter verhard oppervlak. Om een goede en doelmatige afvoer naar voorzieningen in de openbare ruimte te kunnen garanderen hanteert het waterschap Vechtstromen een maximum norm van 2,4 liter per seconde per hectare. Alleen wanneer het redelijkerwijs niet mogelijk is om op eigen terrein op doelmatige wijze hemelwater te bergen kan dit (deels) in de openbare ruimte worden gerealiseerd. Vervuiling van hemelwater dient zoveel mogelijk voorkomen te worden door geen uitlogende bouwmaterialen te gebruiken.

Afvalwater
Uitgangspunt in het gemeentelijk beleid voor de waterhuishouding is dat het ontstaan van afvalwater wordt beperkt. In nieuwe situaties (nieuwbouw, herontwikkeling) wordt afvalwater gescheiden van het hemelwater aangeboden en afgevoerd. De gemeente zorgt er voor dat het afvalwater vanaf de perceelsgrens wordt getransporteerd naar de rioolwaterzuiveringsinstallatie van het waterschap Vechtstromen.

Oppervlaktewater
Uitgangspunt in het gemeentelijk beleid voor de waterhuishouding bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen is dat bestaand oppervlaktewater (sloten en vijvers) gehandhaafd blijft. Bij de herinrichting van het oppervlaktewatersysteem zijn de benodigde afvoercapaciteit, de streefbeelden en de kwaliteitsdoelstellingen van het waterschap Vechtstromen en de gemeente Enschede leidend. Het oppervlaktewater wordt liefst op fraaie wijze geïntegreerd in het stedenbouwkundig plan, zodanig dat het water beleefd kan worden en goed te beheren is. Eventueel nieuw oppervlaktewater mag geen permanente verlaging van de grondwaterstand veroorzaken, tenzij dit oppervlaktewater mede als doel heeft grondwateroverlast in bestaand stedelijk gebied te beperken. De aanleghoogte van nieuw oppervlaktewater dient zodanig te zijn dat de overstromingskans vanuit oppervlaktewater beperkt wordt tot eens per 100 jaar (T=100). Bij ontwikkelingen nabij watergangen geeft het waterschap Vechtstromen een aanleghoogte advies.
Grondwater en ontwatering
In de Waterwet is vastgelegd dat perceeleigenaren zelf verantwoordelijk zijn voor het grondwater op hun perceel. De ontwatering van een perceel is afhankelijk van het gebruik van de grond. Onder ontwatering wordt verstaan: het verschil tussen het peil van de weg of van de bebouwing en de gemiddeld hoogste grondwaterstand (GHG). Om ongewenste effecten van hoge grondwaterstanden te voorkomen wordt geadviseerd de in onderstaande tabel genoemde ontwateringshoogtes aan te houden:

Grondgebruik	**Ontwatering (m – GHG)**
Primaire wegen	0,7
Secundaire wegen en erfontsluitingswegen	0,5
Bouwwerken met kruipruimten	0,7
Bouwwerken zonder kruipruimten	0,5
Groen	0,5

De gemeente zorgt in voorkomende gevallen in de openbare ruimte voor passende en doelmatige maatregelen indien er in een gebied sprake is van structureel nadelige gevolgen door de grondwaterstand en de te treffen maatregelen niet tot de zorg van de provincie of het waterschap behoren.

Afwatering
Om op perceelsniveau te kunnen voorkomen dat afstromend regenwater problemen veroorzaakt gelden de volgende advieswaarden voor peilhoogtes:
- Het vloerpeil minimaal 0,20 m boven straatpeil (kruin van de weg t.o.v. toegang ter plaatse);
- Het perceel vlak of richting de weg af laten lopen;
- De maaiveldpeilen en vloerpeilen van de verschillende percelen op elkaar afstemmen.

4.9.2 Onderzoek

Hemelwater
Bij voorliggend plan is voornamelijk sprake van een functiewijziging van een bestaand pand. Omdat de panden gekoppeld zullen gaan worden, zal het verhard oppervlakte beperkt toenemen. Er vindt echter geen uitbreiding van bebouwing plaats ten opzichte van de mogelijkheden die worden geboden in het vigerende bestemmingsplan, waarin de gehele percelen bebouwd mogen worden.

Afvalwater
Met voorliggend plan wordt geen functie mogelijk gemaakt die zorgt voor extra afvalwater ten opzichte van de huidige situatie. Het afvalwater in het plangebied wordt op de gebruikelijke wijze verwerkt.

Oppervlaktewater
Op de projectlocatie is geen oppervlaktewater aanwezig. Er wordt daarbij geen nieuw oppervlaktewater gerealiseerd.

Grondwater en ontwatering
Bij de realisatie van de uitbouw wordt rekening gehouden met de ontwateringsdiepte.

Afwatering
Het vloerpeil van het huidige te betrekken bedrijfspand wordt gehandhaafd. Bij de realisatie van de nieuwe woning wordt rekening gehouden met de advieswaarden.

4.9.3 Conclusie

Op basis van het bovenstaande kan worden geconcludeerd dat de waterhuishouding geen belemmering vormt voor de uitvoerbaarheid van het initiatief.

4.10 Stikstof

4.10.1 Toetsingskader

De bescherming van de natuur is per 1 januari 2017 in Nederland vastgelegd in de Wet natuurbescherming (Wnb). De Wnb is een Nederlandse wet die de bescherming regelt van gebieden in het kader van de Habitatrichtlijn en de Vogelrichtlijn, waaronder de Natura 2000-gebieden. Natura 2000-gebieden maken onderdeel uit van het Europese netwerk van natuurgebieden. Als er naar aanleiding van projecten, plannen en activiteiten mogelijkerwijs negatieve effecten optreden, dienen deze vooraf in kaart gebracht en beoordeeld te worden.

4.10.2 Onderzoek

Het projectgebied ligt niet binnen de grenzen van een gebied dat aangewezen is als Natura 2000-gebied. De meest nabijgelegen Natura 2000-gebieden zijn ‘Lonnekermeer’, ‘Aamsveen’, ‘Dinkelland’, ‘Landgoederen Oldenzaal’, ‘Buurserzand & Haaksbergerveen’, ‘Witte Veen’ en ‘Amtsvenn u. Hündfelder Moor (Duitsland’. Deze zijn afgebeeld in het figuur hiernaast. Het meest nabijgelegen Natura 2000 gebied is Aamsveen en ligt op circa 4,8 kilometer van het plangebied.

Indien er sprake zou zijn van een effect, betreft dit een extern effect, zoals toename van depositie van stikstof. Aangezien de voorgenomen ontwikkeling de uitbreiding van een supermarkt betreft, kan een toename aan stikstofdepositie tijdens de aanleg- en gebruiksfase op omliggende Natura 2000-gebieden niet op voorhand worden uitgesloten. In een separaat stikstofdepositieonderzoek zijn daarom de stikstofeffecten in beeld gebracht. Dit rapport is opgenomen in de bijlagen van deze ruimtelijke onderbouwing.

Uit de uitgevoerde berekeningen blijkt dat bij zowel de aanlegfase als de gebruiksfase geen depositieresultaten hoger zijn dan 0,00 mol/ha/j. Daarmee kunnen op voorhand negatieve effecten op Natura 2000-gebieden vanwege stikstofdepositie uitgesloten worden.

4.10.3 Conclusie

Op basis van het bovenstaande kan worden geconcludeerd dat stikstof geen belemmering vormt voor de uitvoerbaarheid van het initiatief.

4.11 Toetsing Besluit m.e.r. / Vormvrije m.e.r.-beoordeling

4.11.1 Toetsingskader

Gemeenten en provincies moeten ook bij kleine bouwprojecten beoordelen of een m.e.r.-beoordeling nodig is. Achterliggende gedachte hierbij is dat ook kleine projecten het milieu relatief zwaar kunnen belasten en ook bij kleine projecten van geval tot geval moet worden beoordeeld of een m.e.r.-procedure nodig is. Een m.e.r.-beoordeling is een toets van het bevoegd gezag om te beoordelen of bij een project belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen optreden. Wanneer uit de toets blijkt dat er belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen optreden moet er een m.e.r.-procedure worden doorlopen. Met andere woorden dan is het opstellen van een MER nodig.

4.11.2 Onderzoek

In voorgaande paragrafen zijn de voorgenomen activiteit en bijbehorende milieueffecten beschreven. De voorgenomen activiteit is een activiteit die genoemd wordt in het Besluit m.e.r., onderdeel D 11.2 (stedelijk ontwikkelingsproject). Het planvoornemen voorziet in de uitbreiding van een supermarkt en blijft ver onder de drempelwaarde van 100 hectare.

Daarbij vindt de ontwikkeling grotendeels plaats binnen een bestaand bedrijfspand. De uitbreiding draagt niet in betekende mate bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit en er is geen sprake van een onaanvaardbaar akoestisch klimaat. Er vindt geen aantasting van soorten en gebieden plaats, er wordt voldaan aan de eisen die gesteld worden in de Wet natuurbescherming en er wordt voldaan aan de eisen die gesteld worden aan de waterhuishouding. Op basis van de voorgaande bevindingen wordt geconcludeerd, dat er van een stedelijk ontwikkelingsproject zoals bedoeld in onderdeel D 11.2 van het Besluit m.e.r., gezien de aard en omvang van het project en de beschreven gevolgen, geen sprake is. Een m.e.r.-(beoordelings)plicht is daarom niet aan de orde. De gemeente hoeft hierover geen formeel besluit te nemen.

Bijlage 1

Stikstofdepositieonderzoek

AERIUS berekening Lidl Slijpsteen te Enschede

<Status>

Ruimte | om *in* te leven

colofon

titel rapport
AERIUS berekening Lidl Slijpsteen te Enschede

datum
21 april 2021

projectnummer
P04310

opdrachtgever
particulier

BRO
Projectteam
TSc

bron Kaft
BRO

BRO
Bosscheweg 107
5282 WV Boxtel
T +31 (0)411 850 400
E info@bro.nl
www.bro.nl

BRO
Ruimte | om *in* te leven

Inhoudsopgave

1 Inleiding **3**

2 AERIUS berekening **4**

2.1 Aanlegfase 4

2.1.1 (Mobiele) werktuigen 4

2.1.2 Verkeer bouw en aanleg 4

2.1.3 Conclusie 4

2.2 Gebruiksfase 5

2.2.1 Conclusie 5

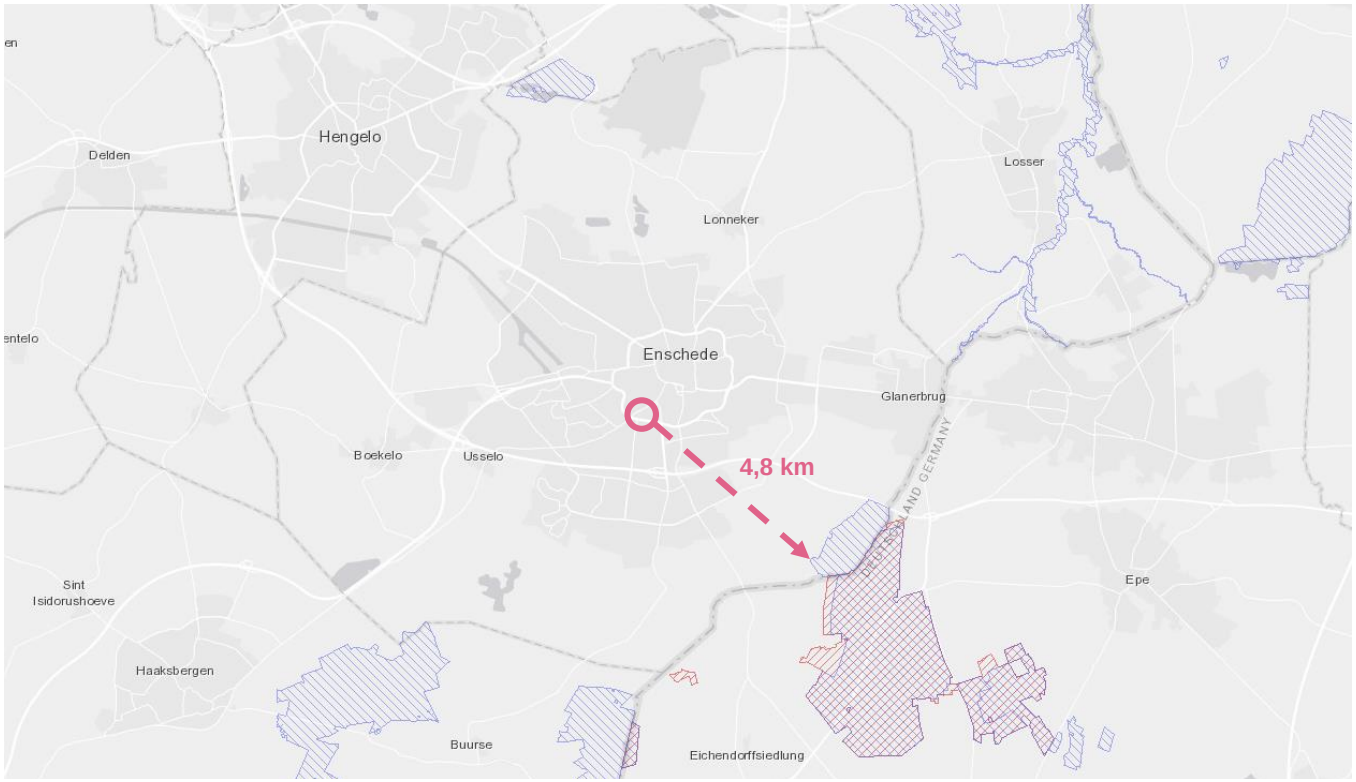
3 Resultaat en conclusie **6**

1 Inleiding

De bescherming van de natuur is per 1 januari 2017 in Nederland vastgelegd in de Wet natuurbescherming (Wnb). De Wnb is een Nederlandse wet die de bescherming regelt van gebieden in het kader van de Habitatrichtlijn en de Vogelrichtlijn, waaronder de Natura 2000-gebieden. Natura 2000-gebieden maken onderdeel uit van het Europese netwerk van natuurgebieden. Als er naar aanleiding van projecten, plannen en activiteiten mogelijkerwijs negatieve effecten optreden, dienen deze vooraf in kaart gebracht en beoordeeld te worden.

Het projectgebied ligt niet binnen de grenzen van een gebied dat aangewezen is als Natura 2000-gebied. De meest nabijgelegen Natura 2000-gebieden zijn ‘Lonnekermeer’, ‘Aamsveen’, ‘Dinkelland’, ‘Landgoederen Oldenzaal’, ‘Buurserzand & Haaksbergerveen’, ‘Witte Veen’ en ‘Amtsvenn u. Hündfelder Moor (Duitsland’. Deze zijn afgebeeld in het figuur hiernaast. Het meest nabijgelegen Natura 2000 gebied is Aamsveen en ligt op circa 4,8 kilometer van het plangebied.

Indien er sprake zou zijn van een effect, betreft dit een extern effect, zoals toename van depositie van stikstof. Aangezien de voorgenomen ontwikkeling de uitbreiding van een supermarkt betreft, kan een toename aan stikstofdepositie tijdens de aanleg- en gebruiksfase op omliggende Natura 2000-gebieden niet op voorhand worden uitgesloten. In dit rapport worden de stikstofeffecten in beeld gebracht.



Figuur 1: Ligging van het projectgebied (rood omcirkeld) ten opzichte van nabijgelegen Natura 2000-gebieden (blauw en rood gearceerd) (bron: Natura 2000 Network Viewer)

2 AERIUS berekening

Om op voorhand negatieve effecten op Natura 2000-gebieden vanwege stikstofdepositie uit te sluiten is een AERIUS-berekening uitgevoerd. Uit deze berekeningen blijkt dat bij de aanlegfase en gebruiksfase geen rekenresultaten hoger zijn dan 0,00 mol/ha/j. In de bijlagen zijn de door AERIUS gegenereerde rapportages voor de aanlegfase en gebruiksfase opgenomen. In het voorliggende document wordt de invoer op sommige punten kort toegelicht.

2.1 Aanlegfase

Het planvoornemen betreft de uitbreiding van een supermarkt in Enschede. Hierbij wordt een bestaand pand wat in gebruik werd genomen door een reclamebedrijf bij de huidige supermarkt betrokken. Er is geen sprake van sloop. Wel wordt er een kleine strook bij de huidige supermarkt aangebouwd. De huidige supermarkt heeft op dit moment een bruto vloeroppervlak van 1.438 m². Er wordt 334 m^2 van het naastgelegen gebouw betrokken bij het vloeroppervlak van de supermarkt en er wordt nog circa 138 m^2 uitgebouwd.

Met de uitbreiding van de supermarkt wordt dus gezorgd voor een uitbouw en worden verbouwingswerkzaamheden uitgevoerd (ook aan de buitengevel).

Bij de realisatie van de uitbreiding wordt gebruik gemaakt van meerdere (mobiele) werktuigen en vinden verkeersbewegingen plaats. Dit zorgt voor een emissie van stikstof. Deze emissie is berekend.

2.1.1 (Mobiele) werktuigen

Voor de inzet van (mobiele) werktuigen is uitgegaan van een gemiddeld gebruik van mobiele werktuigen bij de bouw van uitbreiding als bij de verbouwwerkzaamheden, gebaseerd op informatie uit eerdere berekeningen. Daarnaast is rekening gehouden met de emissies als gevolg van stationair draaien. Zie hiervoor tabel 1 en bijgevoegde AERIUS-rapportage.

Tabel 2 Mobiele werktuigen

Werktuig	Bouwjaar	Brandstof	Vermogen (kW)	Belasting (%)	Draaiuren	Totale emissie NOx (kg/j)	Totale emissie NH_3 (kg/j)
Hijskraan	va. 2014	Diesel	200	69	150	20,7	0,06
Graafmachine	va. 2014	Diesel	200	69	40	4,42	0,01
Betonstorter	va. 2014	Diesel	200	69	16	2,21	0,01
Laadschop	va. 2014	Diesel	100	55	80	7,92	0,02
Totaal						**35,25**	**0,1**
Stationair draaien (+30%)						*10,575*	*0,03*

2.1.2 Verkeer bouw en aanleg

Ten behoeve van de bouw en aanleg vinden ook verkeersbewegingen plaats, onder andere in de vorm van vrachtwagens en busjes. De totale verkeersgeneratie is weergegeven in de navolgende tabel 2. De bewegingen zijn over de aanliggende wegen gemodelleerd, waarbij de bewegingen in twee richtingen zijn ingevoerd. Hiermee zijn dus meer verkeersbewegingen in de berekeningen meegenomen dan feitelijk gaan plaatsvinden. Voor meer informatie verwijzen we u naar de bijgevoegde AERIUS-rapportage.

Tabel 1 Bouwverkeer

Verkeersbewegingen bouwverkeer	Totale verkeersgeneratie
Bedrijfsbusjes (licht verkeer)	8 p/etmaal
Middelzwaar verkeer (aan- en afvoer materialen)	500 p/jaar
Zwaar vrachtverkeer (aan- en afvoer materialen)	300 p/jaar

Onderhavig initiatief betreft een kleinschalige ontwikkeling. Aangezien er slechts sprake is van een beperkte bouwperiode van enkele weken/maanden, is de totale verkeersgeneratie van de vrachtauto's ingevoerd voor een jaar.

2.1.3 Conclusie

Het depositieresultaat met de ingevoerde mobiele werktuigen en het daarbij horende bouwverkeer is niet hoger dan 0,00 mol/ha/j.

2.2 Gebruiksfase

De supermarkt worden gasloos opgeleverd en zorgen dan ook niet voor stikstofemissie. De verkeersbewegingen die met de gebruiksfase samenhangen zorgen hier echter wel voor.

In de ruimtelijke onderbouwing is de verkeersgeneratie berekend. Op basis van CROW-kengetallen kan geconcludeerd worden dat de uitbreiding van de supermarkt zorgt voor circa 630 mvt/etmaal. De bewegingen zijn over de aanliggende wegen gemodelleerd, waarbij de bewegingen in twee richtingen zijn ingevoerd. Hiermee zijn dus meer verkeersbewegingen in de berekeningen meegenomen dan feitelijk gaan plaatsvinden. Voor de volledigheid zijn ook 2 zware vrachtbewegingen meegenomen per etmaal (eventueel extra laden en lossen).

Voor meer informatie verwijzen we u naar de bijgevoegde AERIUS-rapportage.

2.2.1 Conclusie

Het depositieresultaat met de ingevoerde verkeersgeneratie is niet hoger dan 0,00 mol/ha/j.

3 Resultaat en conclusie

Uit de uitgevoerde berekeningen blijkt dat bij zowel de aanlegfase als de gebruiksfase geen depositieresultaten hoger zijn dan 0,00 mol/ha/j. Daarmee kunnen op voorhand negatieve effecten op Natura 2000-gebieden vanwege stikstofdepositie uitgesloten worden.

Bijlage 1

AERIUS-berekening Aanlegfase

AERIUS CALCULATOR

Dit document bevat rekenresultaten van AERIUS Calculator. Het betreft de hoogst berekende stikstofbijdragen per stikstofgevoelig Natura 2000-gebied, op basis van rekenpunten die overlappen met habitattypen en/of leefgebieden die aangewezen zijn in het kader van de Wet natuurbescherming, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant.

De berekening op basis van stikstofemissies gaat uit van de componenten ammoniak (NH_3) en/of stikstofoxide (NO_x).

Wilt u verder rekenen of gegevens wijzigen? Importeer de pdf dan in Calculator. Voor meer toelichting verwijzen wij u naar de website www.aerius.nl.

Berekening Aanlegfase

- Kenmerken
- Samenvatting emissies
- Depositieresultaten
- Gedetailleerde emissiegegevens

Verdere toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via: https://www.aerius.nl/handleidingen-en-leeswijzers.

AERIUS CALCULATOR

Contact

Rechtspersoon	Inrichtingslocatie
BRO	Broekheurnerweg 55 / Slijpsteen 11, - Enschede

Activiteit

Omschrijving	AERIUS kenmerk
Uitbreiding LIDL Slijpsteen te Enschede	Rd6mdtSc5h3k

Datum berekening	Rekenjaar	Rekenconfiguratie
01 juli 2021, 16:29	2021	Berekend voor natuurgebieden

Totale emissie

	Situatie 1
NOx	48,89 kg/j
NH3	< 1 kg/j

Resultaten

Hectare met hoogste bijdrage (mol/ha/j)

Natuurgebied
Uw berekening heeft geen depositieresultaten opgeleverd boven 0,00 mol/ha/jr.

Toelichting

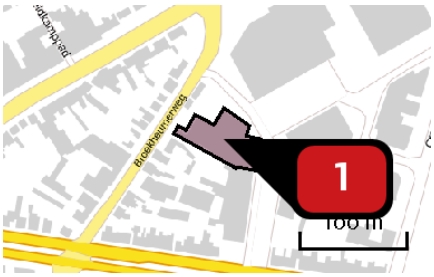
Aanlegfase uitbreiding Lidl supermarkt Slijpsteen te Enschede

Locatie
Aanlegfase

Emissie
Aanlegfase

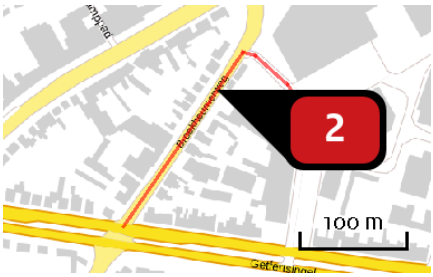
Bron Sector			Emissie NH3	Emissie NOx
1		Uitbreiding supermarkt Mobiele werktuigen | Bouw en Industrie	< 1 kg/j	45,82 kg/j
2		Bouwverkeer route 1 Wegverkeer | Binnen bebouwde kom	< 1 kg/j	1,23 kg/j
3		Bouwverkeer route 2 Wegverkeer | Binnen bebouwde kom	< 1 kg/j	1,84 kg/j

Emissie (per bron)
Aanlegfase



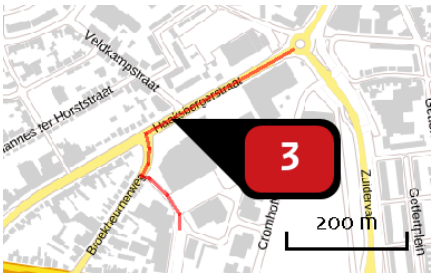
Naam: Uitbreiding supermarkt
Locatie (X,Y): 257291, 470357
NOx: 45,82 kg/j
NH3: < 1 kg/j

Voertuig	Omschrijving	Uitstoot hoogte (m)	Spreiding (m)	Warmte inhoud (MW)	Stof	Emissie
AFW	Hijskraan	4,0	4,0	0,0	NOx NH3	20,70 kg/j < 1 kg/j
AFW	Graafmachine	4,0	4,0	0,0	NOx NH3	4,42 kg/j < 1 kg/j
AFW	Betonstorter	4,0	4,0	0,0	NOx NH3	2,21 kg/j < 1 kg/j
AFW	Laadschop	4,0	4,0	0,0	NOx NH3	7,92 kg/j < 1 kg/j
AFW	Stationair draaien +30%	4,0	4,0	0,0	NOx NH3	10,57 kg/j < 1 kg/j



Naam: Bouwverkeer route 1
Locatie (X,Y): 257246, 470385
NOx: 1,23 kg/j
NH3: < 1 kg/j

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	8,0 / etmaal	NOx NH3	< 1 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	300,0 / jaar	NOx NH3	< 1 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Middelzwaar vrachtverkeer	500,0 / jaar	NOx NH3	< 1 kg/j < 1 kg/j



Naam	Bouwverkeer route 2
Locatie (X,Y)	257319, 470516
NOx	1,84 kg/j
NH3	< 1 kg/j

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	8,0 / etmaal	NOx NH3	< 1 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	300,0 / jaar	NOx NH3	< 1 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Middelzwaar vrachtverkeer	500,0 / jaar	NOx NH3	< 1 kg/j < 1 kg/j

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van:

AERIUS	versie 2020_20210525_2040287d5b
Database	versie 2020_20210525_2040287d5b

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:
https://www.aerius.nl/nl/factsheets/release/aerius-calculator-2020

Bijlage 2

AERIUS-berekening Gebruiksfase

AERIUS CALCULATOR

Dit document bevat rekenresultaten van AERIUS Calculator. Het betreft de hoogst berekende stikstofbijdragen per stikstofgevoelig Natura 2000-gebied, op basis van rekenpunten die overlappen met habitattypen en/of leefgebieden die aangewezen zijn in het kader van de Wet natuurbescherming, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant.

De berekening op basis van stikstofemissies gaat uit van de componenten ammoniak (NH_3) en/of stikstofoxide (NO_x).

Wilt u verder rekenen of gegevens wijzigen? Importeer de pdf dan in Calculator. Voor meer toelichting verwijzen wij u naar de website www.aerius.nl.

Berekening Gebruiksfase

- Kenmerken
- Samenvatting emissies
- Depositieresultaten
- Gedetailleerde emissiegegevens

Verdere toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via: https://www.aerius.nl/handleidingen-en-leeswijzers.

AERIUS CALCULATOR

Contact

Rechtspersoon	Inrichtingslocatie
BRO	Broekheurnerweg 55 / Slijpsteen 11, - Enschede

Activiteit

Omschrijving	AERIUS kenmerk
Uitbreiding LIDL Slijpsteen te Enschede	S4pnw3UQdajG

Datum berekening	Rekenjaar	Rekenconfiguratie
01 juli 2021, 16:20	2021	Berekend voor natuurgebieden

Totale emissie

	Situatie 1
NOx	61,77 kg/j
NH3	3,87 kg/j

Resultaten

Hectare met hoogste bijdrage (mol/ha/j)

Natuurgebied
Uw berekening heeft geen depositieresultaten opgeleverd boven 0,00 mol/ha/jr.

Toelichting

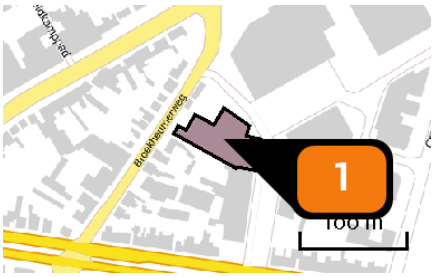
Gebruiksfase uitbreiding Lidl supermarkt Slijpsteen te Enschede

Locatie
Gebruiksfase

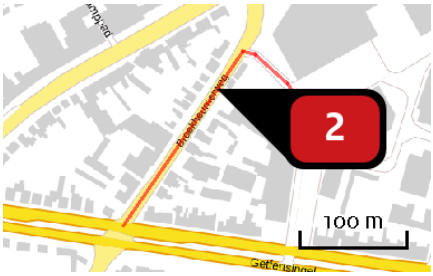
Emissie
Gebruiksfase

Bron Sector			Emissie NH3	Emissie NOx
1		Gebruik supermarkt Wonen en Werken | Kantoren en winkels	-	-
2		Wegverkeer route 1 Wegverkeer | Binnen bebouwde kom	1,55 kg/j	24,66 kg/j
3		Wegverkeer route 2 Wegverkeer | Binnen bebouwde kom	2,33 kg/j	37,11 kg/j

Emissie (per bron)
Gebruiksfase

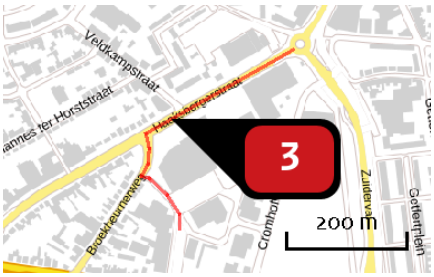


Naam	Gebruik supermarkt
Locatie (X,Y)	257291, 470357
Uitstoothoogte	11,0 m
Oppervlakte	0,2 ha
Spreiding	5,5 m
Warmteinhoud	0,014 MW
Temporele variatie	Standaard profiel industrie



Naam	Wegverkeer route 1
Locatie (X,Y)	257246, 470385
NOx	24,66 kg/j
NH3	1,55 kg/j

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	630,0 / etmaal	NOx	23,62 kg/j
			NH3	1,53 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	2,0 / etmaal	NOx	1,04 kg/j
			NH3	< 1 kg/j



Naam	Wegverkeer route 2
Locatie (X,Y)	257319, 470516
NOx	37,11 kg/j
NH3	2,33 kg/j

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	630,0 / etmaal	NOx	35,54 kg/j
			NH3	2,30 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	2,0 / etmaal	NOx	1,57 kg/j
			NH3	< 1 kg/j

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van:

AERIUS	versie 2020_20210525_2040287d5b
Database	versie 2020_20210525_2040287d5b

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:
https://www.aerius.nl/nl/factsheets/release/aerius-calculator-2020

Hoofdvestiging Boxtel
Bosscheweg 107
5282 WV Boxtel
T +31 (0)411 850 400

Vestiging Amsterdam
Rhijnspoorplein 38
1018 TX Amsterdam
T +31 (0)20 506 19 99

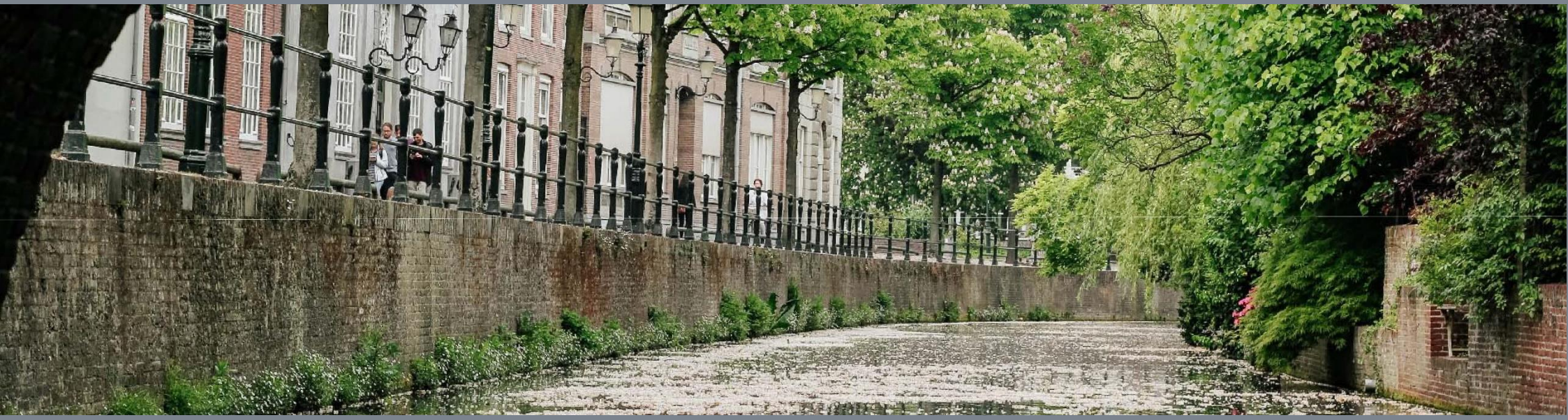
Vestiging Venlo
Industriestraat 94
5931 PK Tegelen
T +31 (0)77 373 06 01

www.bro.nl | info@bro.nl

Bijlage 2
DPO

Enschede, ruimtelijk-functionele effectenanalyse uitbreiding Lidl-supermarkt

Lidl Nederland GmbH



BRO
Ruimte | om *in* te leven

colofon

titel rapport
Enschede, ruimtelijk-functionele effecten-analyse uitbreiding Lidl-supermarkt

datum
15 mei 2020

projectnummer
P03098

opdrachtgever
Lidl Nederland GmbH

BRO
Projectleider
DG

Projectteam
DG

bron Kaft
BRO

BRO
Bosscheweg 107
5282 WV Boxtel
T +31 (0)411 850 400
E info@bro.nl
www.bro.nl

BRO
Ruimte | om *in* te leven

Inhoudsopgave

1 Inleiding en concluderende toets aan de Ladder 3
1.1 Inleiding en opzet onderzoek 3
1.2 Conclusies en toets aan de ladder 4

2 Kwalitatieve analyse 6
2.1 Trends en ontwikkelingen 6
2.2 Aanbod en leegstandsanalyse 6
2.3 Relevante planinitiatieven en beleidskaders 7

3 Kwantitatieve analyse 9
3.1 Dpo-benadering 9
3.2 Effectenanalyse directe omgeving 10

Bijlage 1: Begrippenlijst 13

Bijlage 2: Beleidskader 15

Bijlage 3: Uitgangspunten dpo-benadering 18

Bijlage 4: Vloerproductiviteit en rendabiliteit 20

Bijlage 5: Europese Dienstenrichtlijn 22

1 Inleiding en concluderende toets aan de Ladder

1.1 Inleiding en opzet onderzoek

Inleiding en aanleiding

Voor de Lidl-vestiging aan de Slijpsteen in Enschede zijn er uitbreidingsplannen. De huidige winkel heeft een omvang van 1.438 m² bvo met een winkelvloeroppervlak (wvo) van 1.096 m². Lidl wil de winkel uitbreiden naar ca. 2.100 m² bvo met een wvo van ca. 1.550 m². Dit is voor Lidl de actuele standaard. De totale oppervlakte van de uitbreiding bedraagt ca. 450 m² wvo. Het plan is met gemeente Enschede besproken en zij hebben de volgende vraagstelling geformuleerd:

Gemeente heeft de aanvraag getoetst aan het "beleidskader Retail in Enschede". Het beleidskader neemt als uitgangspunt dat schaalvergroting of realisatie van solitair gelegen supermarkten niet mogelijk is. Dat geldt ook voor de kleinere winkelstrips. Om van dit beleidskader te kunnen afwijken moeten wij gemotiveerd kunnen onderbouwen dat:
1. Verplaatsing van de supermarkt in of naar een winkelgebied niet mogelijk is;
2. De schaalvergroting van de huidige supermarkt voorziet in een consumentenbehoefte vanuit de direct omgeving en
3. Ten slotte dat de effecten op de bestaande Retailstructuur aanvaardbaar zijn.

BRO is gevraagd voorliggende ruimtelijk-functionele effectenanalyse op te stellen.

Onderbouwing plan vanuit methodiek ladder voor duurzame verstedelijking

De vragen van gemeente Enschede worden beantwoord in een toets aan de Ladder voor Duurzame Verstedelijking (zie volgend kader). Dit is een wettelijk verplicht toetsingskader voor een nieuwe stedelijke ontwikkeling, zoals de beoogde uitbreiding van Lidl. De essentie van de toets aan de Ladder is namelijk aantonen dat er behoefte is en dat de eventuele (leegstands)effecten aanvaardbaar zijn voor het woon-, leef- en ondernemersklimaat. Daarnaast zal o.a. moeten worden aangetoond dat het initiatief logischerwijs niet binnen eventuele bestaande leegstaande (winkel)panden gehuisvest kan worden en dat het initiatief past binnen de overige beleidskaders.

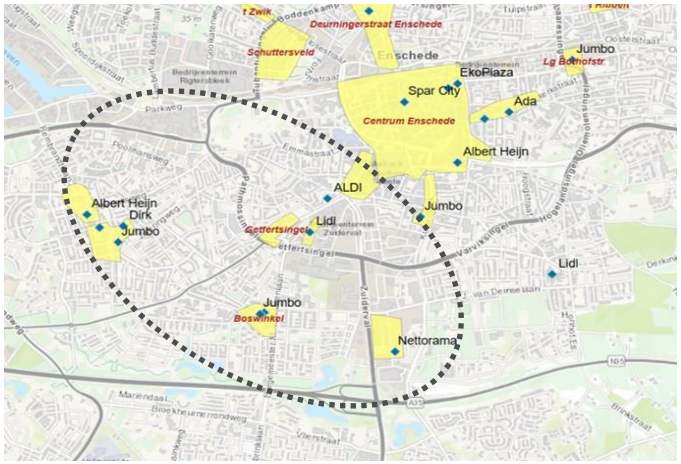
De Ladder voor duurzame verstedelijking (art. 3.1.6. lid 2 Bro) *heeft zorgvuldig ruimtegebruik als doel en geeft invulling aan het zorgvuldig en transparant afwegen van besluitvorming bij ruimtelijke ontwikkelingen. Daarom bevat de toelichting bij een omgevingsvergunning, op basis van art. 3.1.6. lid twee, een beschrijving van:*

- *de behoefte aan die ontwikkeling binnen het verzorgingsgebied;*
- *indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.*

Planlocatie en verzorgingsgebied

De Lidl-supermarkt is gevestigd aan de Slijpsteen, op het gelijknamige bedrijventerrein (zie figuur 1). In de omgeving zijn diverse supermarkten en/of winkelgebieden gevestigd.

Uit koopstromenonderzoeken en ervaring blijkt dat het overgrote deel van de omzet van de supermarkten in stedelijke gemeenten zoals Enschede, uit de eigen gemeente komt. Om deze reden wordt een modelmatige dpo-benadering opgesteld voor de gemeente Enschede en wordt er ook ingezoomd op de omgeving van de Lidl-supermarkt (wijkniveau) om meer adequaat in te gaan op de behoefte en eventuele effecten van het initiatief. Op wijkniveau zijn echter geen eenduidige koopstroomgegevens voorhanden. De gehanteerde winkeldata zijn afkomstig van Locatus Retailverkenner.



Figuur 1: Overzichtskaart supermarkten in de omgeving van Lidl-Slijpsteen (Locatus Retailverkenner, 2020)

1.2 Conclusies en toets aan de ladder

Navolgend worden de drie vragen van de gemeente beantwoord, om de modernisering van Lidl te onderbouwen. Hieraan is de toets aan de ladder gekoppeld. Voor een verdere toelichting en uitwerking wordt verwezen naar de volgende hoofdstukken en bijlagen.

Verplaatsing naar ander winkelgebied niet mogelijk

Het gemeentelijke retailbeleid schrijft voor dat bij uitbreiding van solitaire supermarkten, eerst moet worden geanalyseerd of verplaatsing naar een wijkwinkelcentrum geen optie is. Hiervan is geen sprake. Er zijn binnen de wijkwinkelcentra geen leegstaande panden groot genoeg om Lidl eventueel te kunnen huisvesten. Ook blijkt uit navraag van gemeente dat er geen planlocaties nabij wijkwinkelcentra beschikbaar zijn voor Lidl. Overigens is de achterliggende reden voor dit beleidsuitgangspunt dat te sterke solitaire supermarkten de supermarkten binnen de wijkwinkelcentra kunnen aantasten, waardoor de beleidsmatig bepaalde winkelstructuur en/of de consumentenverzorging in gevaar kan komen. In voorliggende casus is hiervan echter geen sprake, zie ook het navolgende.

Behoefte aangetoond

De conclusie is dat er een kwalitatieve behoefte is aan de modernisering van de Lidl-supermarkt. Hiervoor zijn de volgende argumenten aan te dragen:

- De komende jaren zal het Binnensingelgebied verder verdichten en zal het gebied rondom de planlocatie verkleuren. Er zullen in de directe omgeving ca. 240 woningen worden toegevoegd. Voor deze nieuwe inwoners is de Lidl de dichtstbijzijnde supermarkt.
- Door de verdichting groeit ook het consumentendraagvlak voor de supermarkten in dit deel van de stad. Tegelijkertijd is een aantal supermarkten aan de radialen (op termijn) te klein en niet up-to-date. Daarbij is noemenswaardig dat wanneer ook Aldi aan de Deurningerstraat verplaatst, het binnensingelgebied enkel nog 2 discounters heeft (te weten Lidl en Aldi). In relatie tot het planinitiatief betekent dit dat per deelgebied een zorgvuldige afweging plaats moet vinden. Waarbij enerzijds de toenemende consumentbehoefte moet worden bezien en anderzijds waar een eventuele versterking ruimtelijk realiseerbaar is.
- De Lidl-supermarkt voorziet in een consumentbehoefte. Dit blijkt ook uit de resultaten van het Koopstromenonderzoek Oost-Nederland 2019. De Lidl-vestiging haalt een bovengemiddelde omzet per m² wvo.
- Daarbij zet de schaalvergroting van de supermarkten door, omdat de consument vaker kiest voor de grotere supermarkten met een goede autobereikbaarheid. Lidl kan hierin voorzien.

Planinitiatieven

- Er zijn geen alternatieve ‘harde’ planontwikkelingen, die voorzien in de aangetoonde behoefte in de omgeving van de Lidl.

Aanvaardbare ruimtelijke (leegstand)effecten op het woon-, leef-, en ondernemersklimaat en retailstructuur

De effecten van de beperkte winkeluitbreiding van Lidl zijn aanvaardbaar voor het woon-, leef- en ondernemersklimaat. Hierbij is het volgende van belang:

- Over de hele linie zal de consumentenverzorging worden verbeterd. Als gevolg van de woningbouw neemt het consumentendraagvlak in de directe omgeving toe. Daarbij wordt het theoretische omzeteffect als gevolg van de groei van Lidl ten dele door deze nieuwe consumenten gecompenseerd.
- De sector dagelijkse artikelen in gemeente Enschede, functioneert met een wat lagere omzet per m² wvo dan landelijk gemiddeld. Dit staat overigens niet gelijk aan de rendabiliteit van het winkelaanbod. Hierop zijn andere factoren van invloed, waaronder de gemiddelde huurprijs van winkelvastgoed. Deze ligt in regio Twente eveneens wat lager dan landelijk gemiddeld.
- Ondanks de lagere omzet per m² wvo is het niet de verwachting dat er supermarkten zullen verdwijnen als gevolg van het initiatief. Het betreft immers een beperkte uitbreiding van een bestaande supermarkt met een bestaande klantenkring. Het consumentengedrag en de concurrentieposities van de supermarkten zullen niet drastisch wijzigen.
- De boodschappencentra in de omgeving (Stadsveld en Boswinkel) hebben naar verwachting, gelet op aanbod, ligging, uitstraling en profiel, een redelijke uitgangspositie.
- Ook de effecten op de supermarken in andere delen van Enschede zullen beperkt zijn. Het is namelijk niet zo dat

door de beperkte modernisering van Lidl er grote wijzingen zullen plaatsvinden in de koopstromen tussen de stadsdelen. Wel zal Lidl mogelijk deels concurreren met andere Lidl-filialen. Dit is echter ingecalculeerd door Lidl.
- Er zullen naar verwachting geen supermarkten verdwijnen, of boodschappencentra in de omgeving worden aangetast. Desalniettemin is het op voorhand niet uit te sluiten dat het aanbod aan speciaalzaken nog iets krimpt als gevolg van autonome, landelijke ontwikkelingen.
- Gezien het voorgaande is het effect van het planinitiatief aanvaardbaar voor het woon-, leef- en ondernemersklimaat. Van een duurzame ontwrichting van de winkelstructuur is geen sprake.

Resumerend

Hoewel Lidl beleidsmatig niet tot de beleidsmatige hoofdstructuur behoort, is de locatie aan de Slijpsteen wel een locatie waar een toekomstbestendige boodschappenvoorziening kan worden gerealiseerd. Te meer, gelet op de verdichting van het Binnensingelgebied en de soms kleine supermarkten in de omgeving (radialen) met een mindere autobereikbaarheid. Tot slot noemenswaardig is dat hoewel Enschede relatief veel supermarktmeters heeft, er wel moet worden gelet op de (toekomstige) rol van deze meters. Juist in een gebied met veel meters, moeten er mogelijkheden zijn om te vernieuwen. De ene supermarktmeter is de andere niet. Te kleine supermarkten, met beperkte parkeervoorziening en zonder perspectief om uit te breiden, zullen op termijn niet langer interessant zijn voor de consument en mogelijk zelfs gesloten worden door de formule. Tegelijkertijd worden grote supermarkten, steeds groter omdat juist daar de consument behoefte aan blijkt te hebben. Deze grotere supermarkten krijgen in wijken naar verwachting steeds meer een zogeheten Hub-functie krijgen met aanvullende dienstverlening.

2 Kwalitatieve analyse

2.1 Trends en ontwikkelingen

De detailhandel in dagelijkse artikelen is volop in beweging. Hierna worden de relevante trends geschetst.

Trends in consumentengedrag

- De hedendaagse consument is steeds beter geïnformeerd via internet en besteedt steeds minder tijd aan de boodschappen en aan het bereiden van een maaltijd[1].
- De consument is kritisch en mobiel. Voor het doen van de boodschappen kiest deze voor de grotere, goed bereikbare supermarkten met een ruime keus en een goede parkeervoorziening.
- De totale besteding aan boodschappen neemt toe. De winkels in voedings- en genotmiddelen hebben in 2018 in totaal 3,2% meer omgezet dan in 2017. Supermarkten zetten bijna 4% procent meer om in diezelfde periode. Dat is de hoogste omzetgroei voor deze branche sinds de crisis[2]. Hierdoor groeit ook de behoefte aan voldoende en moderne boodschappenvoorzieningen.
- Ook in de recente Corona-crisis zullen de bestedingen aan dagelijkse artikelen eerder toe- dan afnemen. Dit komt deels door hamstergedrag, maar vooral door verplaatsing van bestedingen van de horeca naar de supermarkten. In tijden van crisis kiest de consument namelijk eerder voor thuis lekker dineren dan voor horecabezoek.
- Het eetpatroon verandert. Er zijn steeds meer eetmomenten op een dag en het moment van aankoop en consumptie vallen steeds vaker samen.

Aanbodontwikkelingen supermarkten en de sector dagelijks

- Beleving en comfort worden in de supermarkten steeds belangrijker, want hierdoor kunnen zij zich onderscheiden van elkaar.
- Ook de (auto)bereikbaarheid en de parkeervoorziening blijven onveranderd relevant.
- Over de hele linie heeft in de supermarktbranche de afgelopen jaren schaalvergroting plaatsgevonden. Voor een rendabel functioneren is een steeds groter wvo nodig. Nieuwe toekomstbestendige supermarkten hebben een omvang vanaf 1.000 m² wvo. In een kleinere supermarkt kan onvoldoende winkelcomfort worden geboden. Ook is er onvoldoende ruimte voor het aanbieden en uitstallen van een compleet assortiment. Denk bijvoorbeeld aan de uitgebreide versafdeling en bakkerij van Lidl.
- Verder vindt in de supermarktbranche een segmentering en profilering plaats tussen de formules onderling en online[3].
- Voor versspeciaalzaken maakt in toenemende mate de kwaliteit van het ondernemerschap het verschil.

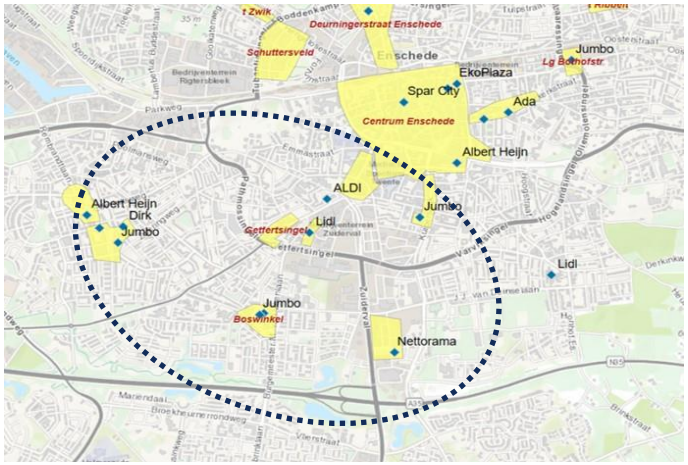
Relatie trends en ontwikkelingen en het planinitiatief

De consument kiest voor gemak en comfort en zodoende voor moderne supermarkten met ruime en voldoende parkeervoorziening. Met de modernisering van Lidl krijgt de consument beschikking over een nieuwe vernieuwde supermarkt die inspeelt op de beschreven consumententrends/behoeften. Zo blijkt ook uit de resultaten van het Koopstromen Onderzoek Oost-Nederland 2019. De vestiging haalt een hogere omzet per m² wvo dan gemiddeld in Enschede.

2.2 Aanbod en leegstandsanalyse

Aanbodanalyse

Gemeente Enschede heeft verhoudingsgewijs een groot aanbod aan dagelijkse artikelenwinkels. Dit komt vooral omdat Enschede vrij veel en ook een aantal grote supermarkten heeft. In de omgeving van Lidl is een aantal supermarkten gevestigd. Zie ook de volgende figuur.



Figuur 2: Overzichtskaart supermarkten in de omgeving van Lidl-Slijpsteen, aangegeven met de ovaal (Locatus Retailverkenner, 2020)

In wijkwinkelcentrum Stadsveld zijn 4 supermarkten gevestigd (inclusief Albert Heijn). De supermarkten zijn wat aan de kleine kant. Ten zuiden van Lidl is in buurtwinkelcentrum Boswinkel een Jumbo gevestigd. Deze zaak heeft een moderne omvang en zal vooral als wijkverzorgende supermarkt functioneren. Op het Budgetcentrum-Spaansland is een Nettorama supermarkt gevestigd. Deze supermarkt zal gelet op

[1] Rabobank cijfers en trends, Supermarkten verschillende jaargangen
[2] Retail Insiders, Omzet detailhandel ruim 3 procent hoger in 2018. 15 deb. 2018, bron: CBS.
[3] Rabobank cijfers en trends, Supermarkten verschillende jaargangen

de ligging, de goede autobereikbaarheid en de uniciteit van de formule waarschijnlijk een mindere wijkverzorgende rol hebben en meer bestedingen uit heel Enschede halen. Aan de radiaal de Kuipersdijk is nog een kleine Jumbo gevestigd en aan de Haaksbergerstraat een vestiging van Aldi. De supermarkten die verder weg liggen hebben een grotendeels ander verzorgingsgebied, waardoor ook de eventuele effecten voor hen minder van belang zijn. Ditzelfde geldt voor de supermarkten in het centrumgebied van Enschede.
De supermarktlocatie van Lidl kent tot slot een ruime opzet, met een goede autobereikbaarheid.

Leegstandsanalyse en alternatieve vestigingslocatie
In het gemeentelijk beleid en de uitvraag (zie inleiding) dient geanalyseerd te worden of de Lidl-supermarkt mogelijkerwijs te verplaatsen is naar een wijkwinkelcentrum van Enschede. Dit is veelal een complexe opgave, waarbij diverse aspecten een rol spelen te weten:

- de benodigde fysieke ruimte en of beschikbare panden van voldoende omvang;
- de 'passendheid' van de Lidl-supermarkt in het gebied. Supermarkten voorzien in de eerste levensbehoeften en zodoende zijn zij verspreid over de gemeente gevestigd, er is met andere woorden evenwicht, ook in formules. Indien Lidl vanuit de ene wijk zal verplaatsen naar de andere wijk, kan dat leiden tot wezenlijke effecten op de consumentenverzorging en de detailhandelsstructuur. Zowel op de achter te laten locatie, als op de nieuwe locatie.

Tegen deze achtergrond is een leegstandsanalyse uitgevoerd. Er zijn in de wijkwinkelcentra geen leegstaande panden aanwezig om Lidl eventueel te kunnen huisvesten. Uit navraag bij gemeente Enschede blijkt dat er ook geen locaties beschikbaar zijn of in redelijkheid beschikbaar te maken zijn, nabij een wijkwinkelcentrum om Lidl te faciliteren.

2.3 Relevante planinitiatieven en beleidskaders

Voor de toets aan de ladder is de analyse van de planinitiatieven relevant, omdat bezien moet worden of de aangetoonde behoefte mogelijk niet door alternatieve planinitiatieven wordt ingevuld. Daarbij schrijft het Enschedese retailbeleid voor dat er een zorgvuldige afweging dient te worden gemaakt van de supermarktinitiatieven. Tegen deze achtergrond zijn navolgend de voornaamste supermarktinitiatieven beschreven:

- In winkelcentrum Stroinkslanden komt een Aldi-supermarkt. Het is een verplaatser vanuit winkelstrip de Posten. Aldi zal naar verwachting een omvang krijgen van ca. 1.000 m² wvo. Op de locatie de Posten had de winkel een omvang van ca. 630 m² wvo. Het betreft een functionele uitbreiding van ca. 370 m² wvo[4].
- De Aldi-supermarkt (600 m² wvo) aan de Deurningerstraat zal verplaatsen naar de Woonboulevard, waar de supermarkt naar verwachting een omvang van ca. 1.000 m² wvo zal krijgen. Het betreft een uitbreiding van ca. 400 m² wvo. Op de Aldi-locatie aan de Deurningerstraat komen woningen.
- Zeer actueel is de (tijdelijke) komst van supermarkt 2 Brüder op de begane grond van de voormalige Hudson's Bay. Op 16 mei opent een pop-up store. Er wordt uitgegaan van een supermarkt van 2.350 m² wvo. Deze formule heeft ook in Venlo een vestiging in het centrum en is geen reguliere supermarkt. De formule richt zich specifiek op Duitse consumenten, die van oudsher de Nederlandse supermarkten bezoeken voor producten die in Nederland in verhouding goedkoop zijn (zoals koffie). 2 Brüder is in dergelijke artikelen gespecialiseerd. De zaak heeft bijvoorbeeld 80 soorten sambal. De zaak in Venlo heeft een groot Duits achterland en haalt meer dan de helft van de omzet uit Duitsland. Indien deze formule zich in Enschede vestigt, zal ook deze zaak, naar verwachting meer dan de helft van de omzet uit Duitsland halen. De verwachting is dat het omzeteffect van deze zaak op beperkt zal zijn.
- In het winkelcentrum de Bothoven zal zich een tweede supermarkt vestigen, vermoedelijk Aldi. Ook hier de verwachting dat Aldi een winkel van ca. 1.000 m² wvo zal openen. Dit is eveneens een verplaatsende supermarkt vanuit de Lipperkerkstraat, die reeds gesloten is[5].
- De Oude Melkhal (Coberco-terrein) wordt getransformeerd. In het bestemmingsplan is een biologisch vershal-concept voorzien met streekproducten van max. 1.500 m² bvo (is doorgaans ca. 1.200 m² wvo). Er wordt in de plannen niet vermeld of het een nieuwe supermarkt of een verplaatser is[6]. Aangezien er nog geen concreet initiatief ligt en het qua profiel geen 'echte' supermarkt is, wordt met dit initiatief geen rekening gehouden in de dpo-benadering.

Resumerend zijn er diverse supermarktontwikkelingen in gemeente Enschede. Het merendeel hiervan betreft een optimalisatie van verplaatsende supermarkten, die op de oude locatie niet langer up-to-date waren of zijn, waarvan een aantal aan de radialen. De supermarkt in het voormalige pand van Hudson's Bay is een nieuwvestiger. Met de beschreven toename van het wvo zal in de modelmatige effectenanalyse

4 Locatus Retailverkenner.
5 Gemeente Enschede, bestemmingsplan Lage Bothofstraat vastgesteld juni 2019.
6 Gemeente Enschede, bestemmingsplan, Cobercoterrein, vastgesteld juli 2919.

(dpo) rekening worden gehouden. Het betreft alles tezamen ca. 4.200 m² wvo.

Woningbouwontwikkelingen
Het Binnensingelgebied zal de komende jaren verdichten met woningbouw. Ook het gebied rondom de planlocatie zal verkleuren. Op de Jarninkterrein zullen ca. 150 woningen worden toegevoegd en aan de zuidzijde van de voormalige drukkerij van Wegener worden ca. 90 woningen toegevoegd. Ook wordt iets verderop de voormalige tuincentrum-locatie getransformeerd tot woningbouw.

Beleidskader in relatie tot het planinitiatief
Het planinitiatief is getoetst aan de geldende beleidskaders. Ter toelichting zijn deze in bijlage 2 opgenomen. In het provinciale beleid wordt ingezet op de uitgangspunten van de ladder, te weten duurzaam ruimtegebruik en inbreiding voor uitbreiding. Verder is retail primair een verantwoordelijkheid van de gemeenten. Het gemeentelijk detailhandelsbeleid beschrijft dat de Slijpsteen, als winkelgebied geen onderdeel uitmaakt van de beleidsmatig wenselijke hoofdwinkelstructuur. Lidl is zodoende een solitaire supermarkt. Uitbreiding van solitaire supermarkten is mogelijk, maar wel onder voorwaarden (zie inleiding).

Voorliggende rapportage voorziet in deze motivatie. Het beleid beschrijft verder dat Enschede veel supermarktmeters heeft. Dat betekent niet dat er geen ruimte is voor modernisering, maar wel dat zorgvuldig met uitbreidingsplannen moet worden omgegaan. Verder van belang is dat er met name in het Binnensingelgebied er de komende jaren nog woningen zullen worden toegevoegd, door verdichting. Hierdoor groeit ook het consumentendraagvlak voor de supermarkten in dit deel van de stad. Tegelijkertijd is een aantal supermarkten aan de radialen (op termijn) te klein en niet up-to-date.

In relatie tot het planinitiatief betekent dit dat per deelgebied een zorgvuldige afweging plaats zal moeten vinden. Waarbij enerzijds de toenemende consumentbehoefte moet worden bezien en anderzijds waar een eventuele versterking ruimtelijk realiseerbaar is. In het volgende hoofdstuk en de conclusies wordt hier verder op ingegaan.

3 Kwantitatieve analyse

3.1 Dpo-benadering

In dit hoofdstuk wordt een distributieplanologische benadering (dpo-benadering) gemaakt (zie tabel 3). Dit is een modelmatige verrekening van vraag en aanbod. Voor de verantwoording van de gehanteerde variabelen (bestedingen, koopstromen etc.) wordt verwezen naar bijlage 3. De berekening is opgesteld voor de sector dagelijkse artikelen in de gemeente Enschede en voor de huidige situatie (2020), de toekomstige verwachte situatie (2030) en de situatie waarin ook alle andere beschreven supermarktontwikkelingen worden gerealiseerd. Relevant voor het rekenmodel is dat er een vertaalslag wordt gemaakt tussen de totale omzet/besteding in euro's enerzijds en het aanbod in m² wvo anderzijds. Het verband tussen beide cijfers wordt gelegd door de gemiddelde vloerproductiviteit (in € per m² wvo).

Uit de tabel blijkt dat in de huidige situatie, de gemiddelde vloerproductiviteit onder het landelijke gemiddelde ligt. De gemiddelde vloerproductiviteit is een indicatie voor economisch functioneren, maar staat hier niet aan gelijk. Hierbij speelt vooral de huurprijs van winkelvastgoed een rol. In de regio Twente ligt de huurprijs gemiddeld ca. 20% lager dan landelijk gemiddeld. Hierdoor is de verwachting dat het winkelaanbod gemiddeld eerder rendabel is bij een lagere vloerproductiviteit. Zie ook bijlage 4 waarin dit aspect verder is uitgewerkt. Voor de toekomstige situatie (excl. de overige supermarktplannen) is de verwachting dat de gemiddelde vloerproductiviteit (zie rij J), in de hele gemeente iets zal toenemen, als gevolg van de licht groeiende bevolking en daarmee het consumentendraagvlak. Voor de situatie in 2030 (incl. de beschreven supermarktplannen), is de verwachting dat de gemiddelde vloerproductiviteit zal afnemen. Dit komt omdat de te behalen omzet over een groter aantal winkelmeters wordt verdeeld. Een nuance is dat dit een berekening voor de hele gemeente betreft. Om de effecten van het Lidl-initiatief adequaat te kunnen analyseren, wordt in de volgende paragraaf ingezoomd op de omgeving van Lidl en de omliggende boodschappencentra.

Tabel 1: dpo-benadering gemeente Enschede

	Berekening	2020	2030 (excl. plannen)	2030 (incl. plannen)
A. Aantal inwoners (afgerond)		158.986	159.600	159.600
B. Bestedingen per hoofd (€)		2.570	2.570	2.570
C. Totale bestedingspotentieel (in mln. €)	A*B	408,6	410,2	410,2
D. Koopkrachtbinding (%)		94%	94%	95%
E. Gebonden bestedingen (in mln. €)	C*D	384,1	385,6	389,7
F. Koopkrachttoevloeiing als aandeel van de omzet (%)		15%	15%	16,5%
G. Koopkrachttoevloeiing absoluut (in mln. €)	H*F	67,8	68,0	77,0
H. Totale besteding (in mln. €)		451,9	453,6	466,7
I. Huidig winkelvloeroppervlak (m² wvo)		63.113	63.113	67.213
J. Omzet per m² wvo	H:I	7.175	7.200	6.950
K. Indicatieve vloerproductiviteit (NL gemiddelde, gewogen)		€ 7.904	7.904	7.904
L. Verschil omzet met vergelijkbaar gemiddelde		**-9%**	**-9%**	**-12%**

Supermarktmeter van de toekomst

In de voorgaande dpo-benadering is één van de voornaamste variabelen de hoeveelheid supermarktmeters. Toch moeten er juist in een gebied met veel winkelmeters, mogelijkheden zijn om te vernieuwen. De ene supermarktmeter is de andere niet. Te kleine supermarkten, met beperkte parkeervoorziening en zonder perspectief om uit te breiden, zullen op termijn niet langer interessant zijn voor de consument en mogelijk zelfs gesloten worden door de formule. Tegelijkertijd worden grote supermarkten, steeds groter omdat juist daar de consument behoefte aan blijkt te hebben. Deze nieuwe winkelmeters van grotere supermarkten krijgen in combinatie van de groeiende online-besteding naar verwachting wel een andere invulling. Supermarkten in wijken en dorpen zullen naar verwachting steeds meer een zogeheten Hub-functie krijgen, met aanvullende (online) dienstverlening. Dit zal er naar verwachting toe leiden dat deze grotere supermarkten een lagere omzet per m² wvo draaien, dan een kleinere of zelfs te kleine supermarkt.

Kwaliteit boven kwantiteit
De dpo-benadering is het resultaat van berekeningen die gebaseerd zijn op meerdere aannames. Het gaat immers gemiddelde kengetallen en om toekomstige ontwikkelingen en op voorhand kunnen die nooit exact voorspeld worden. De bevolkingsontwikkeling kan anders gaan, bestedingen kunnen sterk gaan stijgen of juist gaan dalen en koopstromen kunnen toch iets anders lopen dan verwacht. De uitkomsten van de berekeningen mogen daarom nooit als normatief gezien worden, maar als indicatief.

Van belang is dat kwalitatieve aspecten bij winkelontwikkelingen relevanter zijn dan de dpo-benadering. In de ruimtelijke ordening dient op basis van ruimtelijk relevante argumenten beoordeeld te worden of het consumentenbelang op de langere termijn wordt gediend (geen duurzame ontwrichting); het gaat niet om een verslechterde concurrentiepositie voor individuele bedrijven.

Als bijvoorbeeld nieuwe winkelontwikkelingen, op een vanuit de structuur bezien goede plek, als resultaat hebben dat verouderd aanbod op een slechte plek verdwijnt, dan is de detailhandelsstructuur er per saldo op vooruitgegaan. Er is immers modern aanbod en/of een aantrekkelijk verblijfsklimaat bij gekomen en daar heeft de consument uiteindelijk het meeste baat bij.

3.2 Effectenanalyse directe omgeving

De handreiking bij de Ladder schrijft voor dat een planinitiatief niet tot onaanvaardbare (leegstands)effecten mag leiden. Omzeteffecten op andere aanbieders zijn voor de Ladder **op zich** niet relevant, **tenzij** dit leidt tot onaanvaardbare leegstandseffecten op het woon-, leef- en ondernemersklimaat.

Supermarkten zijn een ontmoetingsplek en behoren tot de voornaamste trekkers van de buurt- en wijkwinkelcentra en voorzien in de eerste levensbehoeften van bewoners. Het verdwijnen van een supermarkt en het gebrek aan alternatieve aankooplocaties, kan zodoende tot onaanvaardbare leegstand leiden. Daarbij kan het verdwijnen van een supermarkt uit en winkelcentrum, er ook toe leiden dat andere functies verdwijnen. Om deze redenen is in het navolgende ingegaan op de eventuele omzeteffecten van Lidl op andere aanbieders.

Ruimtelijk-economische effecten op andere aanbieders
De effecten van Lidl op andere aanbieders zijn aanvaardbaar. Hierbij zijn de volgende overwegingen van belang:

- Het gaat het om een beperkte uitbreiding van een bestaande Lidl-supermarkt, met een bestaande klantenkring. Er zullen geen drastische verschuivingen van de concurrentieposities plaatsvinden.
- De nieuwe winkelmeters zijn vooral nodig om de winkel ruimer in te delen. Het is niet zo dat bij een uitbreiding van het aantal winkelmeters, ook ‘een op een’ de omzet in euro’s toeneemt.
- Stel dat wel wordt uitgegaan dat Lidl met de nieuwe meters eenzelfde omzet genereert als het gemiddelde in Enschede, leidt dit tot een extra omzet voor Lidl van ca. 3,2 mln. euro[7].
- Het beperkte omzeteffect van Lidl zal echter deels gecompenseerd worden door het toenemend aantal inwoners in de directe omgeving van de planlocatie. Als gevolg van de beschreven woningbouwplannen (ca. 240 woningen) komen er ongeveer 500 extra inwoners bij. Zij generen een eigen consumentendraagvlak van ca. 1,3 mln. euro besteding aan dagelijkse artikelen. Zodoende blijft er ca. (3,2 – 1,3=) 1,9 mln. euro aan omzeteffect over.
- Een klein deel hiervan zal worden weggehaald bij andere Lidl-supermarkten in Enschede. Het resterende omzeteffect zal zich spreiden over de supermarkten in de omgeving. Dit zijn er 8 en zodoende bedraagt het omzeteffect per supermarkt ca. 0,34 mln. per jaar. Dit mag worden gezien als een beperkt en aanvaardbaar omzeteffect.

Geen ruimtelijke (leegstands)effecten op woon- leef- en ondernemersklimaat
De conclusie is dat de effecten van het planinitiatief aanvaardbaar zijn voor het woon-, leef-, en ondernemersklimaat. Hierbij zijn de volgende overwegingen relevant:

- Over de hele linie zal de consumentenverzorging worden verbeterd. De consument krijgt beschikking over een moderne Lidl-supermarkt, die inspeelt op de actuele consumententrends.
- In de directe omgeving van de planlocatie zullen woningen komen. Voor deze bewoners is Lidl de meest dichtstbijzijnde supermarkt.
- Onaanvaardbare leegstandseffecten zijn niet te verwachten. Er zullen naar verwachting geen bestaande supermarkten verdwijnen. Desalniettemin is het op voorhand niet uit te sluiten dat het aanbod aan speciaalzaken nog iets krimpt, zoals ook landelijk het geval is. Zo is het aantal groente- en fruitzaken het afgelopen decennium sterk teruggelopen. Vaak spelen hierbij ook aspecten mee als het op leeftijd raken van de ondernemer of het gevestigd zijn op ongunstige locaties. De eventuele

[7] Uitgaande van 450 m2 wvo * 7.100 = 3,2 mln.

sluiting van een enkele zaak zal echter geen onaanvaardbare effecten op het woon-, leef en ondernemersklimaat hebben.

- Ook de effecten op de supermarken in andere delen van Enschede zullen beperkt zijn. Het is namelijk niet zo dat door de beperkte modernisering van Lidl er grote wijzigen zullen plaatsvinden in de koopstromen tussen de stadsdelen. Wel zal de Lidl mogelijk ten dele concurreren met andere Lidl-filialen. Dit is echter ingecalculeerd door Lidl.

Resumerend
Hoewel Lidl niet tot de beleidsmatige hoofdstructuur behoort, is de locatie aan de Slijpsteen wel een locatie waar toekomstbestendige supermarkt kan worden gerealiseerd. Te meer, gelet op de verdichting van het Binnensingelgebied en de veelal kleine supermarkten in de omgeving, met een mindere autobereikbaarheid.

Europese Dienstenrichtlijn
Uit recente jurisprudentie volgt dat detailhandelsactiviteiten gezien moeten worden als ‘dienst’ in het kader van de Europese Dienstenrichtlijn (zie ook bijlage 4). Dat betekent dat eventuele beperkingen die gesteld worden aan de (nieuw)vestiging van detailhandel, zeer goed gemotiveerd moeten worden. Ook eventuele vestigingsbeperkingen die zijn opgenomen in bestemmingsplannen, zoals regels omtrent branchering, minimale/maximale oppervlakte of maximaal aantal vestigingen, moeten worden getoetst aan de voorwaarden uit artikel 15, lid 3, van de Dienstenrichtlijn. Daarin is bepaald dat vestigingsbeperkingen in bestemmingsplannen niet-discriminerend, noodzakelijk en evenredig moeten zijn.

Bijlage 1

Begrippenlijst

Begrippenlijst

BVO/WVO

- *Bruto vloeroppervlak:* Het bruto vloeroppervlak is de oppervlakte van een ruimte of groep van ruimten, gemeten op vloerniveau langs de buitenomtrek van de opgaande scheidingsconstructies, die de desbetreffende ruimte of groep van ruimten omhullen. Meten vindt plaats op basis van NEN 2580
- *Winkelverkoop vloeroppervlak:* alleen de voor het publiek toegankelijke ruimten (dus exclusief magazijn, kantoor, etalage, etc.)

Detailhandel (als activiteit)
Het bedrijfsmatig te koop aanbieden, waaronder de uitstalling ten verkoop, verkopen en/of leveren van goederen aan de uiteindelijke gebruiker of verbruiker.

Dagelijkse sector
Voedings- en genotmiddelen (vgm) en artikelen op het gebied van persoonlijke verzorging. In de praktijk gaat het hierbij om supermarktaanbod, aanbod in vgm-speciaalzaken, drogisterij- en parfumeriezaken.

Niet-dagelijkse sector
Winkels die artikelen verkopen met een doorgaans lagere koopfrequentie dan dagelijkse artikelen. In de praktijk gaat hierbij om winkels in huishoudelijke artikelen, kleding, mode, schoenen, sport, rijwielen, bruin- en witgoed, rijwielen, doe-het-zelf, wonen, tuinartikelen en dierenartikelen.

Bestedingspotentieel
Totaal aan toonbankbestedingen in winkels die door de inwoners van een bepaald gebied gedaan kunnen worden. Gebaseerd op inwoneraantal en gemiddelde (landelijke) netto omzet per hoofd van de bevolking.

Hoofddetailhandelsstructuur
De concentratiegebieden c.q. (winkel)centra waar beleidsmatig op wordt ingezet.

Koopkrachtbinding
Mate waarin inwoners van een bepaald gebied hun bestedingen verrichten bij winkels die in dat gebied gevestigd zijn.

Koopkrachtafvloeiing
Mate waarin inwoners van een bepaald gebied hun detailhandelsbestedingen plaatsen bij gevestigde winkels buiten dat gebied.

Koopkrachttoevloeiing
Mate waarin inwoners van buiten een bepaald gebied detailhandelsbestedingen plaatsen bij winkels die in dat gebied gevestigd zijn (aandeel omzet van buiten).

Koopstroomgegevens
Onderzoeksresultaten uit koopstromenonderzoek. In de basis wordt hiermee de koopkrachtbinding, -afvloeiing en –toevloeiing bedoeld. Ook kunnen kwalitatieve aspecten worden bedoeld, zoals koopmotieven, beoordelingen en persoonskenmerken.

Leegstand (op basis van Locatus)
Locatus registreert een pand als leegstand indien het redelijkerwijs de verwachting is dat in het (leegstaande) pand een verkooppunt in de detailhandel, horeca of consumentgerichte dienstverlening zal terugkomen. Het betreft dus leegstand van verkooppunten en niet leegstand van uitsluitend winkels.

Plancapaciteit (hard)
In principe wordt met plancapaciteit de harde plan-capaciteit bedoeld, tenzij expliciet anders vermeld. Harde plancapaciteit zijn de directe vestigingsmogelijkheden voor detailhandel die zijn vastgelegd in een juridisch bindend planologisch kader, zoals vastgestelde bestemmingsplannen, uitwerkingsplannen, gebieden zonder bestemmingsplan (witte vlekken) en verleende (kruimel) omgevingsvergunningen.

Vloerproductiviteit
Gemiddelde omzet in gevestigde winkels per m² winkelvloeroppervlak (wvo).

Bijlage 2

Beleidskader

Beleidskader

Provinciaal beleid
De Omgevingsvisie 'Overijssel 2017. Beken kleur' (Actualisatie 2018-2019) schetst de visie van de provincie op de ruimte in Overijssel: hoe de provincie samen met anderen vorm en kleur wil geven aan die ruimte. De opgaven en kansen waar de provincie Overijssel voor staat zijn vertaald in centrale beleidsambities voor negen beleidsthema's. Detailhandel is in principe alleen toegestaan binnen kernwinkelgebieden (binnensteden, wijkwinkelcentra, dorpscentra). Bij uitzondering kan daarbuiten onder voorwaarden de vestiging van detailhandel worden toegestaan.

Geconsolideerd omgevingsverordening Overijssel
De wijze waarop aan het beleid uit de Omgevingsvisie uitvoering moet worden gegeven is vastgelegd in de Omgevingsverordening. De bundeling van detailhandelsvoorzieningen in binnensteden en wijkwinkelcentra draagt bij aan het creëren van aantrekkelijke winkelomgevingen en is belangrijk voor de aantrekkingskracht. Er is sprake van overaanbod van winkelruimte. Dit blijkt met name uit toenemende leegstand in kernwinkelgebieden. Deze leegstand heeft een negatief effect op het functioneren van het verblijfsklimaat in de binnensteden en daarmee op het woon-, werk- en leefklimaat van steden en dorpen. De provincie ziet voor zichzelf een regierol in de regionale afstemming en programmering van detailhandel met een regionale uitstraling. Dit laat onverlet dat wij detailhandelsbeleid primair als een verantwoordelijkheid van gemeenten zien. Op basis van de Ladder voor duurzame verstedelijking moet de actuele regionale behoefte van een stedelijke ontwikkeling zijn aangetoond en dient binnen die betreffende regio te worden afgewogen waar deze kan worden gefaciliteerd binnen het bestaand bebouwd gebied van de betreffende regio. De Ladder voor duurzame verstedelijking verbindt het principe van ‘inbreiding gaat voor uitbreiding’ zoals die door ons in deze Omgevingsverordening is vastgelegd met de principes van zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik met de eis van regionale programmering.

Kernwinkelgebieden
Gelet op het provinciale beleid voor voorzieningen in stedelijke netwerken, streekcentra en de overige steden en dorpen, wordt in de Omgevingsverordening het principe vastgelegd dat detailhandel geconcentreerd dient te worden in of bij bestaande kernwinkelgebieden. Onder kernwinkelgebieden verstaan wij die delen van binnensteden en dorpscentra waar de detailhandelsvoorzieningen van de betreffende kern geconcentreerd zijn en wijkwinkelcentra. Nieuwe vestigingen voor detailhandel kunnen uitsluitend bij uitzondering worden toegelaten buiten de bestaande kernwinkelgebieden. De Omgevingsverordening benoemt de uitzonderingen die op deze regel gemaakt kunnen worden.

Gemeentelijk beleid
Het beleidskader Retail in Enschede is in 2019 vastgesteld. Het beleid kent 4 hoofdlijnen te weten:
1. Behoud en versterken hoofdstructuur.
2. Ruimte geven aan kwalitatieve concepten.
3. Retail als drager van gewenste stedelijke ontwikkelingen.
4. Toestaan van ondergeschikte en kleinschalige retail.

Weerbaarheidsscan
In het beleid is een aantal relevante overwegingen en uitgangspunten opgenomen t.a.v.de boodschappenwinkelstructuur en de planlocatie:
- Het aanbod in het binnensingelgebied verbetert naar verwachting door de verdere groei van inwoners.
- De supermarkten in de radialen zijn allen kleinschalig waardoor zij (naar verwachting) op termijn niet in deze vorm houdbaar zijn. Kleinschalige supermarkten in de radialen staan.
- Schaalvergroting van supermarken is nodig om te voldoen aan de vraag. Dit kan niet overal, vanwege de beperkte marktruimte. Daarom is een zorgvuldige afweging van supermarktinitiatieven nodig. Deze afweging moet gericht zijn op het optimaliseren van de consumentenverzorging.
- Er is in Enschede geen ruimte voor de komst van nieuwe supermarkten (gemaksconcepten uitgezonderd).
- Het binnensingelgebied gaat verkleuren naar een gemengd gebied waar naast detailhandel meer ruimte zal zijn voor horeca, diensten, culturele belevingsconcepten en werken, onderwijs en zorg. Ook zal de woningdichtheid in het centrum groeien, omdat meer en meer mensen een ‘hoogstedelijke’ woonomgeving zoeken.

Specifiek voor de planlocatie (Slijpsteen) is het volgende opgenomen: De Slijpsteen is van origine een bedrijfsterrein (lichte categorie). In de loop van de tijd zijn daar enkel winkelvoorzieningen (PDV en niet PDV) gevestigd. Deze hebben geen samenhang. Dit gebied maakt geen onderdeel (meer) uit van de hoofdwinkelstructuur. Behoud van het huidige PDV-aanbod op deze plek is mogelijk. Wij constateren wel dat het huidige aanbod passender zou zijn op een ander PDV-cluster of een wijkwinkelcentrum. Voor de toekomst hebben we als gemeente nog geen visie of profiel voor dit gebied. In het kader van de herziening van het bestemmingsplan zijn omwonenden gevraagd naar een mogelijke toekomstige invulling. Dit gebied heeft de (beleidsmatige) aandacht vanuit de agenda voor radialen en de visie werklocaties.

De winkelstrips en solitaire supermarkten behoren niet tot de hoofdretailstructuur. Schaalvergroting of realisatie van solitair

gelegen supermarkten is niet mogelijk. Ook niet in de kleine winkelstrips. Tenzij de initiatiefnemers kunnen motiveren dat:

- (ver)plaatsing in of naar een winkelgebied niet mogelijk is;
- de ontwikkeling wel voorziet in een consumentenbehoefte vanuit de directe omgeving en
- de effecten op de retailstructuur aanvaardbaar zijn.

Bijlage 3

Uitgangspunten dpo-benadering

Uitgangspunten dpo-benadering

In de volgende tabel zijn de uitgangspunten van de dpo-benadering weergegeven. De koopstromen vergen enige extra uitleg.

Koopstromen
In het Koopstromenonderzoek Oost-Nederland 2019 (KSO 2019) is de koopkrachtbinding en de toevloeiing voor de gemeente Enschede bepaald. Deze gegevens zijn overgenomen in de dpo-benadering in voorliggende rapportage. Wel zijn in de dpo-benadering de koopstromen iets naar boven bijgesteld in het toekomstige scenario, waarin alle beschreven supermarktinitiatieven worden gerealiseerd. Door een algehele groei van het aanbod, worden er immers ook iets meer bestedingen gebonden, zowel van binnen als buiten de gemeente.

Tabel 2: Uitgangspunten dpo-benadering

Variabele	Waarde	Bron
Inwonertal	2020: 158.986 inwoners. 2030: 159.600 inwoners.	Huidige situatie: CBS, 2020; Prognose: Primos Online, 2020.
Bestedingen per hoofd (€)	Landelijk bedraagt de gemiddelde besteding per hoofd van de bevolking over 2018 (meest actueel) voor dagelijkse artikelen € 2.751,- (excl. BTW). Dit cijfer wordt gewoonlijk naar de lokale situatie gecorrigeerd als het inkomensniveau in het verzorgingsgebied afwijkt van het landelijke gemiddelde. Het gemiddeld inkomen per inwoner in de gemeente Enschede ligt -16% lager dan landelijk gemiddeld (studentenstad). Een correctie op het landelijke bestedingscijfer is daarom toegepast en zodoende komt de besteding uit op € 2.570,-[8]	Notitie omzetkengetallen 2018 (Pantaia en Inretail 2019) Gemiddeld inkomen per inwoner, 2015 (meest actueel): CBS, 2018
Koopkrachtbinding	94% (gemeente Enschede)	KSO-Oost-Nederland 2019
Koopkrachttoevloeiing als aandeel van de omzet	15% (gemeente Enschede)	KSO-Oost-Nederland 2019
Landelijk gemiddelde vloerproductiviteit (€ per m² wvo).	• € 7.904,- per m² wvo (5 jaars gemiddelde). Gewogen voor gem. Enschede	Notitie omzetkengetallen 2018 (Pantaia en Inretail 2019)

[8] Uitgaande van een prijselasticiteit van 0,4

Bijlage 4

Vloerproductiviteit en rendabiliteit

Vloerproductiviteit en rendabiliteit

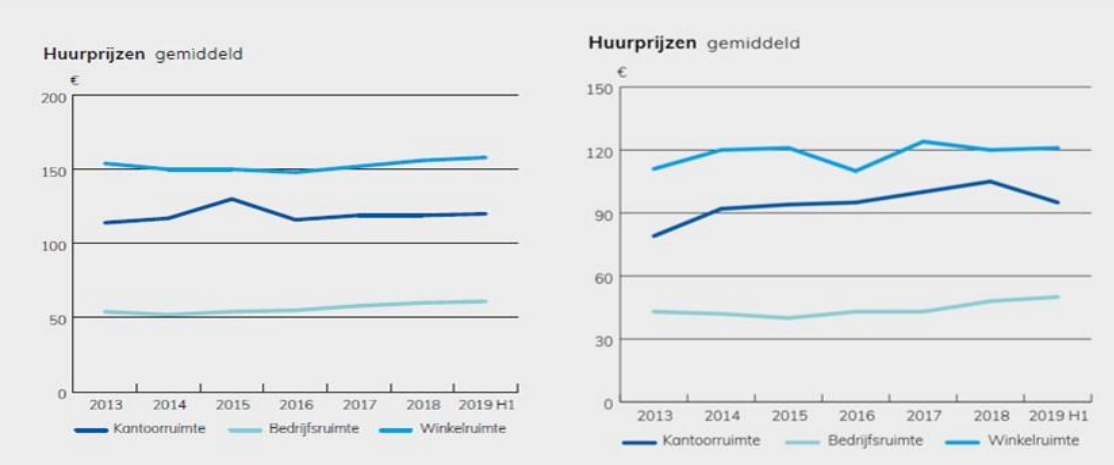
In distributieplanologisch onderzoek (dpo) is het gebruikelijk om een modelmatige behoefte- en effectanalyse op te stellen om de distributieve ruimte voor winkelmeters te benaderen. Hiervoor wordt veelal gebruik gemaakt van de landelijk gemiddelde vloerproductiviteit (de omzet in € per m² aan winkelvloer). Dit gemiddelde betreft echter een indicatie voor het functioneren van een onderzoeksgebied en geen hard uitgangspunt bij het bepalen van distributieve uitbreidingsruimte. Zie ook het volgende citaat:

"De landelijk gemiddelde vloerproductiviteit is niet per definitie een norm voor goed functioneren. Een weging op basis van het lokaal aanwezige aanbod kan wenselijk zijn om als (gecorrigeerde) norm voor (lokaal) goed functioneren toepasbaar te zijn in ruimtelijk economisch onderzoek".(Omzetkengetallennotie 2019).

De verschillen in de behaalde vloerproductiviteit kunnen per onderzoeksgebied namelijk groot zijn. De landelijk gemiddelde vloerproductiviteit is dus niet per definitie een norm voor goed of slecht economisch functioneren. Dit is namelijk afhankelijk van de kosten- en batenstructuur van het winkelaanbod. Een groot deel hiervan wordt bepaald door de huurlasten. Een lagere huurprijs betekent lagere kosten en dus een lagere benodigde omzet om toch rendabel te zijn.

Globaal liggen de huurprijzen in de Randstad hoger dan in de 'periferie', zoals Twente. De gemiddelde huurprijs voor winkelruimte ligt in Nederland gemiddeld met ca. € 150,- per m² aanzienlijk hoger dan gemiddeld in de Twente (€ 120,- per m²). Dit scheelt ca. -20%. Zie ook volgende figuur.

Hoewel dergelijke vergelijkingen altijd in perspectief moeten worden bezien, geeft het wel een indicatief inzicht dat de landelijk gemiddelde vloerproductiviteit niet gelijk staat aan het economisch functioneren. Het voorgaande is een **indicatie** dat het boodschappenaanbod in Enschede met een gemiddeld lagere vloerproductiviteit toch rendeert.



Figuur 3: Gemiddelde huurprijzen in Nederland (links) en regio Twente (rechts). Bron: NVM Business. Commercieel vastgoed in Corop-gebieden 2019, September 2019.

Bijlage 5

Europese Dienstenrichtlijn

Europese Dienstenrichtlijn

Het Europese Hof van Justitie heeft de prejudiciële vragen beantwoord[9] die door de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (Afdeling) aan het Hof zijn voorgelegd over de Europese Dienstenrichtlijn (richtlijn 2006/123) in relatie tot detailhandel in goederen. Uit het antwoord volgt dat de Dienstenrichtlijn van toepassing is op de uitoefening van detailhandelsactiviteiten.

Voorwaarden vestigingsbeperking Dienstenrichtlijn
De Dienstenrichtlijn heeft als doelstelling dat dienstverleners in de Europese Unie zich onbelemmerd in een andere lidstaat kunnen vestigen of tijdelijk diensten kunnen verrichten. De vervolgvraag is dan of vestigingsbeperkingen zijn toegestaan die de uitoefening van detailhandelsactiviteiten beperken, zoals regels omtrent branchering, min./max. oppervlakte of max. aantal vestigingen. De Diensten-richtlijn staat aan dergelijke beperkingen niet in de weg, mits voldaan wordt aan de voorwaarden uit artikel 15, lid 3, van de Dienstenrichtlijn inzake non-discriminatie, noodzakelijkheid en evenredigheid:

- non-discriminatie, doordat ze geen direct of indirect onderscheid maken naar nationaliteit, of, voor vennootschappen, de plaats van hun statutaire zetel;
- noodzakelijk, vanwege een dwingende reden van algemeen belang en;
- evenredig, doordat ze geschikt zijn voor hun doel, niet verder gaan dan nodig om hun doel te bereiken en het doel niet met andere, minder beperkende maatregelen kan worden bereikt.

Non-discriminatie, noodzakelijkheid en evenredigheid
De eis omtrent **non-discriminatie** is niet aan de orde, omdat de vestigingsbeperkingen voor eenieder gelden ongeacht nationaliteit of vestigingsland.

Verder kunnen vestigingsbeperkingen aan eis van **noodzakelijkheid** voldoen als de dwingende reden van algemeen belang is gericht op het behoud van de leefbaarheid van het (stads)centrum of in de wijken en het voorkomen van leegstand in het kader van ruimtelijk beleid.

Wanneer de vestigingsbeperkingen voldoen aan de eis noodzakelijkheid, is het vervolgens van belang dat deze **evenredig** zijn in relatie tot het doel ervan. Dat wil zeggen dat de vestigingsbeperkingen geschikt zijn om het nagestreefde doel te bereiken, dat deze niet verder gaan dan nodig is en niet met minder beperkende maatregelen kan worden bereikt. Van belang hierbij is dat vestigingsbeperkingen die opgenomen zijn in de planregels, in feite een regeling is met voorafgaande administratieve toestemming[10]. Het vaststellen van een planregeling is daarmee een evenredig middel om te bewerkstelligen dat gronden in het plangebied in overeenstemming met een goede ruimtelijke ordening worden gebruikt. Bij een andere regeling dan het stellen van een algemeen verbindend voorschrift vooraf bestaat het gevaar dat het toegestane gebruik of de toegestane bebouwing niet kenbaar is of, bijvoorbeeld bij controle achteraf, dat gronden op een zodanige wijze worden gebruikt of bebouwd dat de uiteindelijk gewenste bestemming niet meer kan worden verwezenlijkt. Oftewel, als de vestigingsbeperkingen niet worden opgenomen in de planregels kunnen ontwikkelingen plaatsvinden waarvan de (in ruimtelijke zin onaanvaardbare) gevolgen niet meer ‘teruggedraaid’ kunnen worden, waarmee het doel dan ook niet met minder beperkende maatregelen kan worden bereikt.

Altijd al toets aan ‘goede ruimtelijke ordening’
Overigens, ook los van de Dienstenrichtlijn moet gemotiveerd worden dat vestigingsbeperkingen in een bestemmingsplan nodig zijn in het kader van een goede ruimtelijke ordening, dat deze niet verder strekken dan nodig is om het doel te bereiken en dat doel ook niet met minder beperkende maatregelen kan worden bereikt. Met de gebruikelijke toets aan 'de goede ruimtelijke ordening' zal dan ook in de meeste gevallen voldoende gemotiveerd zijn dat aan de Dienstenrichtlijn wordt voldaan.

[9] Bij arrest van 30 januari 2018 (ECLI:EU:C:2018:44).
[10] Zie uitspraak van ABRvS van 2 mei 2012 (ECLI:NL:RVS:2012:BW4538).

Hoofdvestiging Boxtel
Bosscheweg 107
5282 WV Boxtel
T +31 (0)411 850 400

Vestiging Amsterdam
Rhijnspoorplein 38
1018 TX Amsterdam
T +31 (0)20 506 19 99

Vestiging Tegelen
Industriestraat 94
5931 PK Tegelen
T +31 (0)77 373 06 01

www.bro.nl | info@bro.nl

Bijlage 3

Stedenbouwkundige studie herinrichting parkeerterrein en vergroening

Pad behouden

Parkeerplaatsen in open verharding

Afscheidingsmuur vergroenen met vlechtgaas en klimop

Slijpsteen

Parkeren t.b.v. werknemers

Laad- en losdock overkappen

Fietsparkeren afschermen met haag

Broekheurnerweg

Insectenhotel

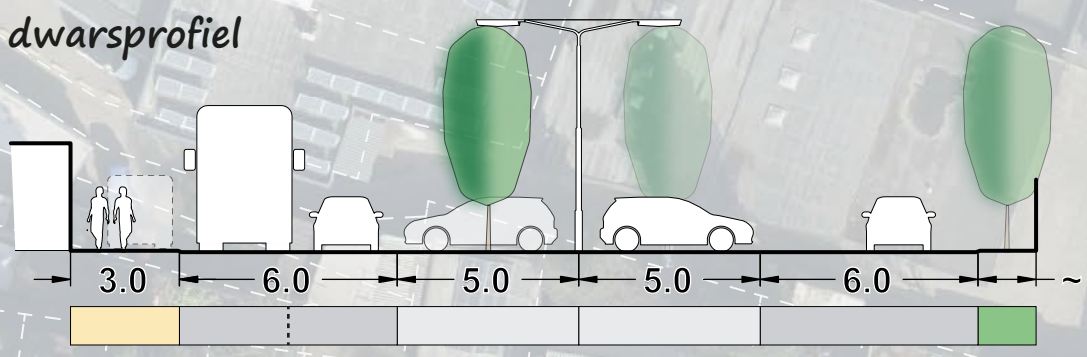
Asfalt verwijderen en waterpasserende verharding aanleggen

Invaliden parkeerplaatsen bij nieuwe entree

Tweerichtingsverkeer behouden nieuw profiel geeft ruimte voor een verhoogd voetgangersgebied en mogelijkheden om te laden en lossen

oversteekplaats / attentiegebied

dwarsprofiel



verbeelding dwarsprofiel terrein

Overdekte winkelwagen -opstelplaats en looproute

Pleintje duidelijke inrichten als parkeerplaats met ruimte voor groen

Open verharding

Vergroenen met ruimte voor bijvoorbeeld bomen

Toevoegen bomen en groeiplaats-verbetering (indicatief)

Getfertsingel

Voorzijde vergroenen

Huidig parkeeraanbod
- 86 parkeervakken
- in zijn geheel verhard
- verkeersdrempels nodig om snelheid te remmen

Nieuw parkeeraanbod
- 103 parkeervakken (+17)
  - + 6 pp op het parkeerterrein
  - + 11 pp aan de Broekheurnerweg
- verhogen groene kwaliteit mogelijk
- tweerichtingsverkeer behouden, profiel voldoende voor tweerichtingen
- seperate laad en los plekken verbeteren de doorstroming
- laden en lossen sporadisch, dan te gebruiken als voetgangersgebied (niet in eigendom Lidl, inrichting o.v.b.)

BRO
Ruimte om *in* te leven

Herinrichting parkeerterrein Lidl Slijpsteen te Enschede

Gemeente Enschede

Boxtel
Bosscheweg 107
5282 WV Boxtel
+31 (0)411 850 400
www.bro.nl
info@bro.nl

Datum: 22/12/2021
Getekend: LV
Tekeningnr.: 1/1
Schaal: 1:500
Formaat: A3
Projectnr.: P04310

N

Bijlage 4
Verkeerskundige toets

MOBYCON

VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER

Memo

Aan	:	Robin Feijten, BRO
C.c.	:	-
Van	:	Johan Eggink & Jasper Doeven, Mobycon
Betreft	:	Verkeerskundige toetsing Lidl Slijpsteen Enschede
Datum	:	11 oktober 2021
Kenmerk	:	M07179-M-E

Aanleiding en doel
BRO is momenteel bezig met een planologische quickscan voor een beoogde uitbreiding van een Lidl-filiaal in Enschede. Het betreft de Lidl aan de Slijpsteen 11 te Enschede. Lidl beoogt het pand aan de Broekheurnerweg 55 bij het bestaande filiaal te betrekken. Laden en lossen blijft op de huidige plaats.

De gemeente heeft voor het vooroverleg een aantal aandachtspunten, waaronder de indeling van de parkeerterreinen, het aantal benodigde parkeerplaatsen en de verkeersafwikkeling na realisatie van de uitbreiding.

U heeft ons gevraagd een verkeerskundige toetsing uit te voeren waarbij de haalbaarheid van het plan op de hiervoor genoemde onderdelen inzichtelijk wordt gemaakt. We onderzoeken de volgende aspecten:

- huidige verkeersintensiteiten;
- verkeersafwikkeling als gevolg van de uitbreiding.

Uitgevoerde onderzoek
Het uitgevoerde onderzoek bestaat uit de volgende onderdelen:

- deel 1: Inventariseren verkeersintensiteiten;
- deel 2: Berekenen verkeersgeneratie;
- deel 3: In kaart brengen toekomstige verkeersafwikkeling;
- deel 4: Toetsen toekomstige verkeersafwikkeling.

Postbus 2873 • 2601 CW Delft • (015) 214 78 99 • info@mobycon.nl • www.mobycon.nl
KvK 27195561 • BTW nr. NL 8099.42.549.B.01 • IBAN NL44 ABNA 0519 0865 38 • BIC ABNANL2A

Deel 1: Inventarisatie verkeersintensiteiten

We starten het onderzoek met een inventarisatie van de huidige verkeersintensiteiten. Deze zijn in eerste instantie ingevuld aan de hand van beschikbaar gestelde gegevens. De wegen waarvan de verkeersintensiteiten niet bekend waren zijn ingeschat aan de hand van de gegevens van de andere wegen. De volgende wegen zijn in het onderzoek behandeld en zijn allen gebiedsontsluitingswegen (zie ook figuur 1):

- Slijpsteen;
- Broekheurnerweg;
- Cromhoffsbleekweg;
- Getfertsingel;
- Haaksbergerstraat;
- Zuiderval;
- Pathmossingel;
- Burgemeester van Veenlaan;
- Straat Getfertsingel <-> Lidl (Straat Ontwikkeling).

Er is gerekend met de intensiteiten die zijn aangeleverd, dit betreft de volgende gegevens:

- verkeersintensiteiten kruispunt Pathmossingel – Getfertsingel – Haaksbergerstraat (2016);
- verkeersintensiteiten kruispunt Burgemeester van Veenlaan – Getfertsingel – Broekheurnerweg (2018);
- verkeersintensiteiten kruispunt Zuiderval – Haaksbergerstraat (2018, oude situatie).

Voor de berekening is als basisjaar uitgegaan van 2021. We hebben de beschikbaar gestelde gegevens doorberekend met een autonome groei van 1% per jaar.

Figuur 1: In het onderzoek behandelde wegen. Groen is op basis van data, geel is ingeschat.

Inschattingen

Aan de hand van de bovenstaande gegevens hebben we een onderbouwde inschatting gemaakt van de verkeersintensiteiten op de wegen die in figuur 1 in het geel zijn aangegeven. Bij een inschatting gaan we altijd uit van een worstcasescenario, bijvoorbeeld door de intensiteiten van een vergelijkbare straat of kruispunt aan te houden in de berekening. Dit doen we zodat we niet van te lage intensiteiten uitgaan bij de uiteindelijke toetsing.

Voor het noordelijke deel van de Broekheurnerweg tussen de Haaksbergerstraat en de Slijpsteen hebben we de intensiteiten benaderd door het verkeer in noordelijke en zuidelijke richting voor en na het kruispunt van elkaar af te trekken. We hebben hierbij aangenomen dat al dit verkeer richting de Slijpsteen rijdt. Voor het uitrijdende verkeer (Broekheurnerweg → Haaksbergerstraat) hebben we de gegevens uit de telling van het ochtendmoment van het zuidelijke deel van de Broekheurnerweg gespiegeld.

Voor het oostelijke deel van de Slijpsteen hebben we aangenomen dat al het verkeer dat vanuit het noorden komt en via de Haaksbergerstraat de supermarkt bereikt, via de Cromhoffsbleekweg en de Zuiderval terugrijdt. Voor de Cromhoffsbleekweg zelf hebben we dezelfde intensiteiten aangenomen als voor de Zuiderval.

Voor het oostelijke deel van de Getfertsingel hebben we de verkeersintensiteiten van het westelijke deel gespiegeld. Voor het zuidelijke deel van de Zuiderval hebben we de verkeersintensiteiten van het noordelijke deel van deze straat doorgetrokken. Daarmee hebben we het kruispunt Getfertsingel – Varviksingel – Zuiderval in kaart gebracht.

De straat van de Ontwikkeling naar de Getfertsingel is een belangrijke straat voor de ontsluiting van de supermarkt richting het zuiden. Voor deze straat hebben we een aanname gedaan op basis van een theoretische benadering van de verkeersintensiteit aan de hand van CROW-verkeersgeneratiekencijfers.

Aan de hand van de oppervlaktetool van Google hebben we een inschatting gemaakt van de oppervlaktes van de belangrijkste functies rondom de Ontwikkeling. We hebben hierin de Lidl (huidige situatie), de Gamma en de overige woonwinkels rondom de Ontwikkeling meegenomen, zie tabel voor de berekening. De belangrijkste functies genereren een verkeersintensiteit van 334 pae in het drukste avondspitsuur. In het kader van het worstcasescenario gaan we ervan uit dat deze voertuigen rijden op de straat van de Ontwikkeling naar de Getfertsingel.

Bedrijf	Categorie CROW	Kencijfer verkeersgeneratie (gem. Sterk Stedelijk, Schil centrum)	BVO	Verkeersgeneratie drukste avondspitsuur (pae)
Lidl	Full service supermarkt	96,6 per 100 m2 BVO	1600 m2	163
Gamma	Bouwmarkt	22,9 per 100 m2 BVO	5200 m2	126
Woonwinkels (Verfdiscounter, Brilux, FAYA4YOU, winkels zuidkant)	Woonwarenhuis	7,9 per 100 m2 BVO	5500 m2	45
Totaal				334

Tabel 1: Berekening verkeersgeneratie omgeving Lidl.

Rekenwaarden

De beschikbaar gestelde data zijn uitgedrukt in mvt (motorvoertuigen) in het drukste avondspitsuur. De metingen zijn uitgevoerd op een werkdag (dinsdag). Over het algemeen is het drukste avondspitsuur conform CROW-cijfers het moment met de hoogste verkeersintensiteit, daarnaast zijn er geen gegevens over het drukste ochtendspitsuur van het kruispunt Pathmossingel – Getfertsingel – Haaksbergerstraat. In het onderzoek zijn we dus alleen van het drukste avondspitsuur uitgegaan. Wanneer verschillende metingen voor dezelfde weg een andere waarde gaven, zijn we van de hoogste waarde uitgegaan.

De beschikbare gegevens bevatten de intensiteiten in motorvoertuigen, hierin is onderscheid gemaakt in ‘Motoren – Auto’s – Bestelauto’s’, ‘Bussen – Middelzware vrachtauto’s’ en ‘zware vrachtauto’s’. Om de verkeersintensiteit te berekenen wordt het aantal motorvoertuigen omgerekend naar de pae (personenauto equivalent), dit omdat voor gebiedsontsluitingswegen wordt getoetst op basis van het aantal pae in het drukste uur. De pae geeft aan hoeveel ruimte een voertuig inneemt ten opzichte van een personenauto. De gegevens geven ons de mogelijkheid om zelf een pae-factor te bepalen. In de tellingen ligt het aandeel voertuigen dat niet onder de eerste categorie valt onder de 2%, daarom is een pae-factor van 1,02 aangehouden.

Tabel 2 op de volgende pagina laat de intensiteiten in het drukste avondspitsuur op de behandelde wegvakken zien die volgens bovenstaande denkstappen tot stand zijn gekomen.

Wegvak	Van	Naar	Soort weg	Drukste avondspitsuur (pae)
Pathmossingel	Calicotstraat	Getfertsingel	GOW Bibeko	915
Pathmossingel	Getfertsingel	Calicotstraat	GOW Bibeko	623
Haaksbergerstraat (zuid)	Zuiderstraat	Getfertsingel	GOW Bibeko	493
Haaksbergerstraat (zuid)	Getfertsingel	Zuiderstraat	GOW Bibeko	680
Getfertsingel	Haaksbergenstraat	Broekheurnerweg	GOW Bibeko	722
Getfertsingel	Broekheurnerweg	Haaksbergenstraat	GOW Bibeko	634
Slijpsteen	Straat Ontwikkeling	Cromhoffsbleekweg	GOW Bibeko	354
Slijpsteen	Cromhoffsbleekweg	Straat Ontwikkeling	GOW Bibeko	240
Burgemeester van Veenlaan	Zuiderstraat	Getfertsingel	GOW Bibeko	312
Burgemeester van Veenlaan	Getfertsingel	Zuiderstraat	GOW Bibeko	379
Broekheurnerweg	Getfertsingel	Slijpsteen	GOW Bibeko	129
Broekheurnerweg	Slijpsteen	Getfertsingel	GOW Bibeko	135
Getfertsingel	Broekheurnerweg	Straat Ontwikkeling	GOW Bibeko	444
Getfertsingel	Straat Ontwikkeling	Broekheurnerweg	GOW Bibeko	441
Broekheurnerweg	Slijpsteen	Haaksbergenstraat (west)	GOW Bibeko	65
Broekheurnerweg	Haaksbergenstraat (west)	Slijpsteen	GOW Bibeko	157
Haaksbergerstraat (west)	Broekheurnerweg	Zuiderval (noord)	GOW Bibeko	347
Haaksbergerstraat (west)	Zuiderval (noord)	Broekheurnerweg	GOW Bibeko	488
Haaksbergerstraat (noord)	Getfertweg	Zuiderval (noord)	GOW Bibeko	694
Haaksbergerstraat (noord)	Zuiderval (noord)	Getfertweg	GOW Bibeko	465
Zuiderval (noord)	Haaksbergenstraat (noord)	Getfertsingel	GOW Bibeko	481
Zuiderval (noord)	Getfertsingel	Haaksbergenstraat (noord)	GOW Bibeko	394
Getfertsingel	Straat Ontwikkeling	Zuiderval (noord)	GOW Bibeko	444
Getfertsingel	Zuiderval (noord)	Straat Ontwikkeling	GOW Bibeko	441
Slijpsteen	Broekheurnerweg	Kruispunt ontwikkeling	GOW Bibeko	84
Slijpsteen	Kruispunt ontwikkeling	Broekheurnerweg	GOW Bibeko	0
Cromhoffsbleekweg	Slijpsteen	Zuiderval (noord)	GOW Bibeko	394
Cromhoffsbleekweg	Zuiderval (noord)	Slijpsteen	GOW Bibeko	481
Straat Ontwikkeling	Getfertsingel	Kruispunt Ontwikkeling	GOW Bibeko	254
Straat Ontwikkeling	Kruispunt Ontwikkeling	Getfertsingel	GOW Bibeko	314

Tabel 2: Werkdagintensiteiten drukste avondspitsuur 2021 in aantal pae vóór realisatie ontwikkeling.

Naast de intensiteiten in tabel 2 hebben we ook de intensiteiten voor 2030 berekend waar de hoeveelheid extra verkeer als gevolg van de ontwikkeling nog niet in is betrokken. We zijn hier uitgegaan van een autonome groei van 1% per jaar ten opzichte van het basisjaar (2021).

Wegvak	Van	Naar	Soort weg	Drukste avondspitsuur (pae)
Pathmossingel	Calicotstraat	Getfertsingel	GOW Bibeko	1001
Pathmossingel	Getfertsingel	Calicotstraat	GOW Bibeko	682
Haaksbergerstraat (zuid)	Zuiderstraat	Getfertsingel	GOW Bibeko	539
Haaksbergerstraat (zuid)	Getfertsingel	Zuiderstraat	GOW Bibeko	745
Getfertsingel	Haaksbergenstraat	Broekheurnerweg	GOW Bibeko	790
Getfertsingel	Broekheurnerweg	Haaksbergenstraat	GOW Bibeko	694
Slijpsteen	Straat Ontwikkeling	Cromhoffsbleekweg	GOW Bibeko	387
Slijpsteen	Cromhoffsbleekweg	Straat Ontwikkeling	GOW Bibeko	263
Burgemeester van Veenlaan	Zuiderstraat	Getfertsingel	GOW Bibeko	342
Burgemeester van Veenlaan	Getfertsingel	Zuiderstraat	GOW Bibeko	415
Broekheurnerweg	Getfertsingel	Slijpsteen	GOW Bibeko	142
Broekheurnerweg	Slijpsteen	Getfertsingel	GOW Bibeko	148
Getfertsingel	Broekheurnerweg	Straat Ontwikkeling	GOW Bibeko	486
Getfertsingel	Straat Ontwikkeling	Broekheurnerweg	GOW Bibeko	483
Broekheurnerweg	Slijpsteen	Haaksbergenstraat (west)	GOW Bibeko	71
Broekheurnerweg	Haaksbergenstraat (west)	Slijpsteen	GOW Bibeko	172
Haaksbergerstraat (west)	Broekheurnerweg	Zuiderval (noord)	GOW Bibeko	379
Haaksbergerstraat (west)	Zuiderval (noord)	Broekheurnerweg	GOW Bibeko	534
Haaksbergerstraat (noord)	Getfertweg	Zuiderval (noord)	GOW Bibeko	760
Haaksbergerstraat (noord)	Zuiderval (noord)	Getfertweg	GOW Bibeko	509
Zuiderval (noord)	Haaksbergenstraat (noord)	Getfertsingel	GOW Bibeko	526
Zuiderval (noord)	Getfertsingel	Haaksbergenstraat (noord)	GOW Bibeko	432
Getfertsingel	Straat Ontwikkeling	Zuiderval (noord)	GOW Bibeko	486
Getfertsingel	Zuiderval (noord)	Straat Ontwikkeling	GOW Bibeko	483
Slijpsteen	Broekheurnerweg	Kruispunt ontwikkeling	GOW Bibeko	92
Slijpsteen	Kruispunt ontwikkeling	Broekheurnerweg	GOW Bibeko	0
Cromhoffsbleekweg	Slijpsteen	Zuiderval (noord)	GOW Bibeko	432
Cromhoffsbleekweg	Zuiderval (noord)	Slijpsteen	GOW Bibeko	526
Straat Ontwikkeling	Getfertsingel	Kruispunt Ontwikkeling	GOW Bibeko	278
Straat Ontwikkeling	Kruispunt Ontwikkeling	Getfertsingel	GOW Bibeko	344

Tabel 3: Werkdagintensiteiten drukste avondspitsuur 2030 in aantal pae, exclusief ontwikkeling.

Deel 2: Berekening verkeersgeneratie

Na het in kaart brengen van de huidige verkeersintensiteit hebben we de toename in verkeersgeneratie als gevolg van de ontwikkeling berekend. Hiervoor hebben we de CROW-kencijfers uit de publicatie "Toekomstbestendig parkeren – kencijfers parkeren en verkeersgeneratie" gebruikt. Doordat het bedrijfspand wordt opgenomen in de supermarkt, verdwijnt de verkeersgeneratie van het bedrijfspand. Deze wordt in de berekening gesaldeerd en wordt dus meegenomen als een aparte ontwikkeling die leidt tot een daling in de verkeersgeneratie.

We zijn overeenkomstig met het geleverde ontwerp uitgegaan met de volgende ontwikkelingen met daarachter de CROW-functie.

- 471,5 m2 BVO uitbreiding supermarkt: Full service supermarkt
- 330,4 m2 BVO saldering bedrijfspand: Bedrijf bezoekersextensief, arbeidsintensief

Voor de stedelijkheidsgraad van de gemeente Enschede is op basis van de gegevens van het CBS gekozen voor 'sterk stedelijk'. Voor de ligging in de gemeente is op basis van de 'Nota Parkeernormen Enschede 2017' gekozen voor 'schil centrum'.

De CROW-publicatie beschrijft verkeersgeneratie voor een gemiddelde weekdag, in deze toetsing wordt gerekend met werkdagen. Hiervoor vermenigvuldigen we de verkeersgeneratie met het CROW-kengetal 1,11, omdat de verkeersgeneratie doordeweeks doorgaans hoger is dan 's weekends.

Daarnaast beschrijft de CROW-publicatie de verkeersgeneratie in motorvoertuigen per etmaal, in het onderzoek is gerekend met pae in het drukste avondspitsuur. Allereerst is de verkeersgeneratie vermenigvuldigd met 1,02 om tot de pae te komen. Vervolgens hebben we van deze waarde vermenigvuldigd met 0,094, omdat het CROW voorschrijft dat 9,4% van het totale verkeer op een dag plaatsvindt tijdens het drukste avondspitsuur. Tabel 5 laat de uitkomsten van deze berekening beknopt zien.

Het CROW maakt onderscheid in erftoegangswegen (ETW) en gebiedsontsluitingswegen (GOW). Bij erftoegangswegen ligt de nadruk vooral op veiligheid en ruimtelijke inrichting, daarom wordt vaak uitgegaan van verkeersintensiteit per etmaal. Bij gebiedsontsluitingswegen ligt de nadruk meer op doorstroming en wordt gekeken naar verkeersintensiteit per uur. Omdat in dit onderzoek alleen sprake is van gebiedsontsluitingswegen wordt ook alleen gekeken naar de verkeersintensiteit van het drukste avondspitsuur in aantal pae.

Naam ontwikkeling	Categorie CROW	Kencijfer verkeersgeneratie	BVO	Toename drukste avondspitsuur (pae)
Uitbreiding supermarkt	Full service supermarkt	96,6 per 100 m2 BVO	471,5	48
Saldering bedrijfspand	Bezoekersextensief, arbeidsintensief	7,9 per 100 m2 BVO	-330,4	-3
Totaal				45

Tabel 4. Verkeersgeneratie nieuwe functie in pae drukste avondspitsuur.

Deel 3: In kaart brengen toekomstige verkeersafwikkeling

In dit deel wordt de in deel 2 berekende toename in verkeersintensiteit verdeeld over de verschillende wegen in de directe omgeving van de Lidl. Als basis worden de in deel 1 in kaart gebrachte intensiteiten in combinatie met de ruimtelijke indeling van het gebied gebruikt. Het gebied wordt begrensd door de grotere gebiedsontsluitingswegen (Haasbergerstraat, Pathmossingel, Zuiderval en Varviksingel) of wegen waar naar verwachting minder dan 5% van de verkeersgeneratie van de ontwikkeling zal plaatsvinden.

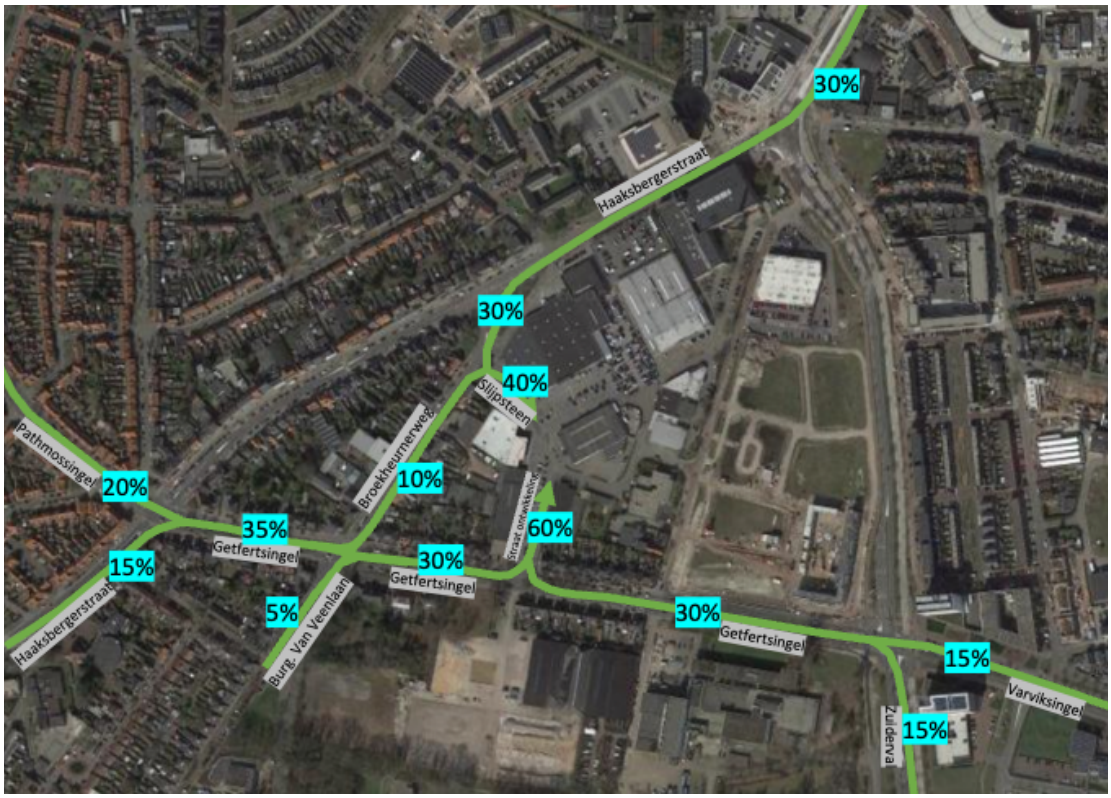
Verdeling over omliggende wegennet

In verband met het eenrichtingsverkeer op de Slijpsteen is de inschatting van de verkeersafwikkeling verdeeld in twee aparte figuren. Figuur 2 laat het verkeer naar de Lidl zien en figuur 3 vanaf de Lidl.

We verwachten dat, gezien de functie van een supermarkt, het verkeer vooral uit mensen uit de regio zelf zal bestaan en dat het verkeer bijna gelijkwaardig vanuit de verschillende richtingen zal komen. Voor de zuidwestelijke hoek is een hoger percentage van in totaal 40% aangenomen omdat de waarden uit de verkeerstelling vanuit de Pathmossingel hoger waren dan uit het noordelijke deel van de Haaksbergerstraat.

We verwachten dat het grootste deel van het verkeer uit het zuidoosten en zuidwesten (Zuiderval, Varviksingel, Pathmossingel, Haaksbergerstraat, Burgemeester van Veenlaan) zich met name (60%) langs de toegangsweg naar de supermarkt zal bewegen, omdat dit de snelste route is. Daarnaast verwachten we dat een kleiner deel (10%) via de Broekheurnerweg zal rijden.

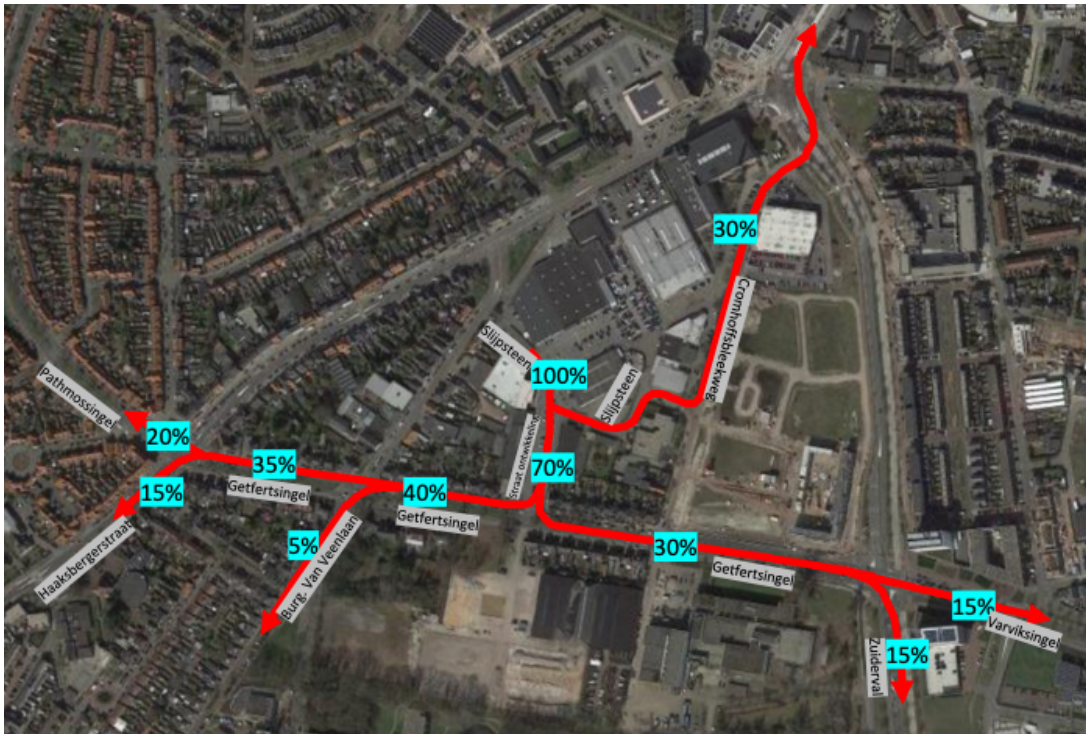
Vanuit het noorden verwachten we dat verkeer via de Haaksbergerstraat naar de Broekheurnerweg beweegt en via de Slijpsteen het parkeerterrein oprijdt.



Figuur 2: Inschatting verdeling verkeer richting Lidl.

Vanaf de ontwikkeling verwachten we dat het verkeer zich anders beweegt in verband met het eenrichtingsverkeer op de Slijpsteen. We verwachten dat het verkeer dat uit het noorden via de Haaksbergerstraat en de Broekheurnerweg het parkeerterrein op rijdt, binnendoor via de Slijpsteen en de Cromhoffsbleekweg weer terug zal rijden, omdat dit de snelste route is naar het noorden.

De 10% van het verkeer dat via de Broekheurnerweg en de Slijpsteen het parkeerterrein op rijdt zal via de straat vanaf de ontwikkeling naar de Getfertsingel terugrijden.



Figuur 3: Inschatting verdeling verkeer vanuit ontwikkeling.

Verkeersintensiteiten na oplevering ontwikkeling.
Doormiddel van de huidige intensiteiten uit stap 1, de toekomstige verkeersgeneratie uit stap 2 en de te verwachten verdeling uit stap 3, kunnen we de intensiteiten per wegvak na oplevering van de ontwikkeling berekenen. Tabel 5 laat per wegvak de intensiteiten na oplevering van de ontwikkeling zien in de situatie van 2021 en tabel 6 laat de intensiteiten zien voor de situatie na oplevering in 2030.

Wegvak	Van	Naar	Soort weg	Drukste avondspitsuur (pae)
Pathmossingel	Calicotstraat	Getfertsingel	GOW Bibeko	922
Pathmossingel	Getfertsingel	Calicotstraat	GOW Bibeko	630
Haaksbergerstraat (zuid)	Zuiderstraat	Getfertsingel	GOW Bibeko	498
Haaksbergerstraat (zuid)	Getfertsingel	Zuiderstraat	GOW Bibeko	686
Getfertsingel	Haaksbergenstraat	Broekheurnerweg	GOW Bibeko	731
Getfertsingel	Broekheurnerweg	Haaksbergenstraat	GOW Bibeko	643
Slijpsteen	Straat Ontwikkeling (noord)	Cromhoffsbleekweg	GOW Bibeko	362

Wegvak	Van	Naar	Soort weg	Drukste avondspitsuur (pae)
Slijpsteen	Cromhoffsbleekweg	Straat Ontwikkeling (noord)	GOW Bibeko	241
Burgemeester van Veenlaan	Zuiderstraat	Getfertsingel	GOW Bibeko	316
Burgemeester van Veenlaan	Getfertsingel	Zuiderstraat	GOW Bibeko	382
Broekheurnerweg	Getfertsingel	Slijpsteen	GOW Bibeko	133
Broekheurnerweg	Slijpsteen	Getfertsingel	GOW Bibeko	139
Getfertsingel	Broekheurnerweg	Straat Ontwikkeling (noord)	GOW Bibeko	453
Getfertsingel	Straat Ontwikkeling (noord)	Broekheurnerweg	GOW Bibeko	452
Broekheurnerweg	Slijpsteen	Haaksbergenstraat (west)	GOW Bibeko	65
Broekheurnerweg	Haaksbergenstraat (west)	Slijpsteen	GOW Bibeko	166
Haaksbergerstraat (west)	Broekheurnerweg	Zuiderval (noord)	GOW Bibeko	347
Haaksbergerstraat (west)	Zuiderval (noord)	Broekheurnerweg	GOW Bibeko	497
Haaksbergerstraat (noord)	Getfertweg	Zuiderval (noord)	GOW Bibeko	703
Haaksbergerstraat (noord)	Zuiderval (noord)	Getfertweg	GOW Bibeko	474
Zuiderval (noord)	Haaksbergenstraat (noord)	Getfertsingel	GOW Bibeko	481
Zuiderval (noord)	Getfertsingel	Haaksbergenstraat (noord)	GOW Bibeko	403
Getfertsingel	Straat Ontwikkeling (noord)	Zuiderval (noord)	GOW Bibeko	453
Getfertsingel	Zuiderval (noord)	Straat Ontwikkeling (noord)	GOW Bibeko	450
Slijpsteen	Broekheurnerweg	Kruispunt ontwikkeling	GOW Bibeko	94
Slijpsteen	Kruispunt ontwikkeling	Broekheurnerweg	GOW Bibeko	0
Cromhoffsbleekweg	Slijpsteen <-> Zuiderval (noord)		GOW Bibeko	884
Cromhoffsbleekweg	Slijpsteen	Zuiderval (noord)	GOW Bibeko	403
Cromhoffsbleekweg	Zuiderval (noord)	Slijpsteen	GOW Bibeko	481
Straat Ontwikkeling (noord)	Getfertsingel <-> Kruispunt Ontwikkeling		GOW Bibeko	600
Straat Ontwikkeling (noord)	Getfertsingel	Kruispunt Ontwikkeling	GOW Bibeko	269
Straat Ontwikkeling (noord)	Kruispunt Ontwikkeling	Getfertsingel	GOW Bibeko	332

Tabel 5: Werkdagintensiteiten 2021 in aantal pae tijdens drukste avondspitsuur na oplevering ontwikkeling.

Wegvak	Van	Naar	Soort weg	Drukste avondspitsuur (pae)
Pathmossingel	Calicotstraat <-> Getfertsingel		GOW Bibeko	1695
Pathmossingel	Calicotstraat	Getfertsingel	GOW Bibeko	1007
Pathmossingel	Getfertsingel	Calicotstraat	GOW Bibeko	688
Haaksbergerstraat (zuid)	Zuiderstraat <-> Getfertsingel		GOW Bibeko	1293
Haaksbergerstraat (zuid)	Zuiderstraat	Getfertsingel	GOW Bibeko	544
Haaksbergerstraat (zuid)	Getfertsingel	Zuiderstraat	GOW Bibeko	750
Getfertsingel	Haaksbergenstraat <-> Broekheurnerweg		GOW Bibeko	1501
Getfertsingel	Haaksbergenstraat	Broekheurnerweg	GOW Bibeko	799
Getfertsingel	Broekheurnerweg	Haaksbergenstraat	GOW Bibeko	703
Slijpsteen	Straat Ontwikkeling <-> Cromhoffsbleekweg		GOW Bibeko	658
Slijpsteen	Straat Ontwikkeling	Cromhoffsbleekweg	GOW Bibeko	395
Slijpsteen	Cromhoffsbleekweg	Straat Ontwikkeling	GOW Bibeko	263

Wegvak	Van	Naar	Soort weg	Drukste avondspitsuur (pae)
Burgemeester van Veenlaan	Zuiderstraat <-> Getfertsingel		GOW Bibeko	762
Burgemeester van Veenlaan	Zuiderstraat	Getfertsingel	GOW Bibeko	345
Burgemeester van Veenlaan	Getfertsingel	Zuiderstraat	GOW Bibeko	418
Broekheurnerweg	Getfertsingel <-> Slijpsteen		GOW Bibeko	296
Broekheurnerweg	Getfertsingel	Slijpsteen	GOW Bibeko	145
Broekheurnerweg	Slijpsteen	Getfertsingel	GOW Bibeko	151
Getfertsingel	Broekheurnerweg <-> Straat Ontwikkeling		GOW Bibeko	987
Getfertsingel	Broekheurnerweg	Straat Ontwikkeling	GOW Bibeko	494
Getfertsingel	Straat Ontwikkeling	Broekheurnerweg	GOW Bibeko	493
Broekheurnerweg	Slijpsteen <-> Haaksbergenstraat (west)		GOW Bibeko	251
Broekheurnerweg	Slijpsteen	Haaksbergenstraat (west)	GOW Bibeko	71
Broekheurnerweg	Haaksbergenstraat (west)	Slijpsteen	GOW Bibeko	180
Haaksbergerstraat (west)	Broekheurnerweg <-> Zuiderval (noord)		GOW Bibeko	921
Haaksbergerstraat (west)	Broekheurnerweg	Zuiderval (noord)	GOW Bibeko	379
Haaksbergerstraat (west)	Zuiderval (noord)	Broekheurnerweg	GOW Bibeko	542
Haaksbergerstraat (noord)	Getfertweg <-> Zuiderval (noord)		GOW Bibeko	1284
Haaksbergerstraat (noord)	Getfertweg	Zuiderval (noord)	GOW Bibeko	768
Haaksbergerstraat (noord)	Zuiderval (noord)	Getfertweg	GOW Bibeko	517
Zuiderval (noord)	Haaksbergenstraat (noord) <-> Getfertsingel		GOW Bibeko	966
Zuiderval (noord)	Haaksbergenstraat (noord)	Getfertsingel	GOW Bibeko	526
Zuiderval (noord)	Getfertsingel	Haaksbergenstraat (noord)	GOW Bibeko	440
Getfertsingel	Straat Ontwikkeling <-> Zuiderval (noord)		GOW Bibeko	985
Getfertsingel	Straat Ontwikkeling	Zuiderval (noord)	GOW Bibeko	494
Getfertsingel	Zuiderval (noord)	Straat Ontwikkeling	GOW Bibeko	491
Slijpsteen	Broekheurnerweg <-> Kruispunt ontwikkeling		GOW Bibeko	102
Slijpsteen	Broekheurnerweg	Kruispunt ontwikkeling	GOW Bibeko	102
Slijpsteen	Kruispunt ontwikkeling	Broekheurnerweg	GOW Bibeko	0
Cromhoffsbleekweg	Slijpsteen <-> Zuiderval (noord)		GOW Bibeko	966
Cromhoffsbleekweg	Slijpsteen	Zuiderval (noord)	GOW Bibeko	440
Cromhoffsbleekweg	Zuiderval (noord)	Slijpsteen	GOW Bibeko	526
Straat Ontwikkeling	Getfertsingel <-> Kruispunt Ontwikkeling		GOW Bibeko	653
Straat Ontwikkeling	Getfertsingel	Kruispunt Ontwikkeling	GOW Bibeko	293
Straat Ontwikkeling	Kruispunt Ontwikkeling	Getfertsingel	GOW Bibeko	361

Tabel 6: Werkdagintensiteiten 2021 in aantal pae tijdens drukste avondspitsuur na oplevering ontwikkeling.

Deel 4: Toetsen toekomstige verkeersafwikkeling na oplevering ontwikkeling

In deel 3 is de geschatte verkeersintensiteit berekend na oplevering van de ontwikkeling. De volgende stap is het toetsen of deze verkeersintensiteiten leiden tot knelpunten in het wegennet. Hiervoor wordt per wegvak de zogeheten I/C-waarde (de verhouding tussen de intensiteit en capaciteit) berekend. De in deel 3 berekende intensiteiten worden getoetst aan de maximaal acceptabele capaciteit van de wegen volgens het CROW. De uitkomst is een percentage, wanneer dit percentage hoger is dan 100% is er sprake van een doorstromingsknelpunt.

Verhouding intensiteit vs. max. acceptabele intensiteit	Betekenis
< 80%	Geen doorstromingsknelpunt voor de omgeving
≧ 80 % – < 100 %	Beginnend doorstromingsknelpunt voor de omgeving
≧ 100%	Doorstromingsknelpunt

Tabel 7. – Betekenissen verhoudingen intensiteit vs. maximaal acceptabele intensiteit

Vervolgens is voor de belangrijkste kruispunten rondom de ontwikkeling een berekening gemaakt van de I/C-waarde. Deze berekening is gemaakt doormiddel van de Kruispuntwijzer. De I/C-waarden worden hier uitgedrukt in waarden tussen de 0 en 1, waarbij de 1 gelijk staat aan de 100% in tabel 7.

Berekening wegvakken 2021

Bij de berekening gaan we ervan uit dat op de wegen rondom de ontwikkeling (Haaksbergerstraat, Getfertsingel, Zuiderval, Pathmossingel) een maximumsnelheid van 50 km/u geldt. Daarnaast gaan we ervan uit dat het gaat om gebiedsontsluitingswegen. Hiervoor geldt een maximale capaciteit van 1.250 pae/uur per rijstrook per richting, dus 2.500 pae/uur voor de gehele weg. Dit geldt ook voor de Broekheurnerweg en de Burgemeester van Veenlaan.

Voor wegen op een bedrijventerrein (in deze situatie de Slijpsteen, Cromhoffsbleekweg en de straat tussen de ontwikkeling en de Getfertsingel) gelden geen specifieke CROW-richtlijnen. Ook bij deze wegen wordt dus uitgegaan van de CROW-richtlijnen van een gebiedsontsluitingsweg. Voor het deel van de Slijpsteen dat éénrichtingsweg is, gelden de richtlijnen van een gebiedsontsluitingsweg met één rijstrook.

Tabel 8 geeft voor de behandelde wegvakken de I/C-waarden weer op basis van bovenstaande toetsingscriteria voor de 2021-situatie zonder de ontwikkeling mee te rekenen. In de daaropvolgende tabel (tabel 9) zijn de I/C-waarden weergegeven in de 2021-situatie na realisatie van de ontwikkeling op basis van de in deel 3 opgestelde verdeling. In beide tabellen zien we geen waarden die hoger zijn dan 80%, wat betekent dat we geen doorstromingsknelpunten verwachten als gevolg van de ontwikkeling.

Wegvak	Van	Naar	Soort weg	Drukste avondspitsuur (pae)
Pathmossingel	Calicotstraat <-> Getfertsingel		GOW Bibeko	62%
Pathmossingel	Calicotstraat	Getfertsingel	GOW Bibeko	73%
Pathmossingel	Getfertsingel	Calicotstraat	GOW Bibeko	50%
Haaksbergerstraat (zuid)	Zuiderstraat <-> Getfertsingel		GOW Bibeko	47%
Haaksbergerstraat (zuid)	Zuiderstraat	Getfertsingel	GOW Bibeko	39%

Wegvak	Van	Naar	Soort weg	Drukste avondspitsuur (pae)
Haaksbergerstraat (zuid)	Getfertsingel	Zuiderstraat	GOW Bibeko	54%
Getfertsingel	Haaksbergenstraat <-> Broekheurnerweg		GOW Bibeko	54%
Getfertsingel	Haaksbergenstraat	Broekheurnerweg	GOW Bibeko	58%
Getfertsingel	Broekheurnerweg	Haaksbergenstraat	GOW Bibeko	51%
Slijpsteen	Straat Ontwikkeling <-> Cromhoffsbleekweg		GOW Bibeko	48%
Slijpsteen	Straat Ontwikkeling	Cromhoffsbleekweg	GOW Bibeko	14%
Slijpsteen	Cromhoffsbleekweg	Straat Ontwikkeling	GOW Bibeko	19%
Burgemeester van Veenlaan	Zuiderstraat <-> Getfertsingel		GOW Bibeko	55%
Burgemeester van Veenlaan	Zuiderstraat	Getfertsingel	GOW Bibeko	25%
Burgemeester van Veenlaan	Getfertsingel	Zuiderstraat	GOW Bibeko	30%
Broekheurnerweg	Getfertsingel <-> Slijpsteen		GOW Bibeko	11%
Broekheurnerweg	Getfertsingel	Slijpsteen	GOW Bibeko	10%
Broekheurnerweg	Slijpsteen	Getfertsingel	GOW Bibeko	11%
Getfertsingel	Broekheurnerweg <-> Straat Ontwikkeling		GOW Bibeko	35%
Getfertsingel	Broekheurnerweg	Straat Ontwikkeling	GOW Bibeko	36%
Getfertsingel	Straat Ontwikkeling	Broekheurnerweg	GOW Bibeko	35%
Broekheurnerweg	Slijpsteen <-> Haaksbergenstraat (west)		GOW Bibeko	9%
Broekheurnerweg	Slijpsteen	Haaksbergenstraat (west)	GOW Bibeko	5%
Broekheurnerweg	Haaksbergenstraat (west)	Slijpsteen	GOW Bibeko	13%
Haaksbergerstraat (west)	Broekheurnerweg <-> Zuiderval (noord)		GOW Bibeko	33%
Haaksbergerstraat (west)	Broekheurnerweg	Zuiderval (noord)	GOW Bibeko	28%
Haaksbergerstraat (west)	Zuiderval (noord)	Broekheurnerweg	GOW Bibeko	39%
Haaksbergerstraat (noord)	Getfertweg <-> Zuiderval (noord)		GOW Bibeko	46%
Haaksbergerstraat (noord)	Getfertweg	Zuiderval (noord)	GOW Bibeko	56%
Haaksbergerstraat (noord)	Zuiderval (noord)	Getfertweg	GOW Bibeko	37%
Zuiderval (noord)	Haaksbergenstraat (noord) <-> Getfertsingel		GOW Bibeko	35%
Zuiderval (noord)	Haaksbergenstraat (noord)	Getfertsingel	GOW Bibeko	38%
Zuiderval (noord)	Getfertsingel	Haaksbergenstraat (noord)	GOW Bibeko	32%
Getfertsingel	Straat Ontwikkeling <-> Zuiderval (noord)		GOW Bibeko	35%
Getfertsingel	Straat Ontwikkeling	Zuiderval (noord)	GOW Bibeko	36%
Getfertsingel	Zuiderval (noord)	Straat Ontwikkeling	GOW Bibeko	35%
Slijpsteen	Broekheurnerweg <-> Kruispunt ontwikkeling		GOW Bibeko	7%
Slijpsteen	Broekheurnerweg	Kruispunt ontwikkeling	GOW Bibeko	7%
Slijpsteen	Kruispunt ontwikkeling	Broekheurnerweg	GOW Bibeko	n.v.t.
Cromhoffsbleekweg	Slijpsteen <-> Zuiderval (noord)		GOW Bibeko	35%
Cromhoffsbleekweg	Slijpsteen	Zuiderval (noord)	GOW Bibeko	32%
Cromhoffsbleekweg	Zuiderval (noord)	Slijpsteen	GOW Bibeko	38%
Straat Ontwikkeling	Getfertsingel <-> Kruispunt Ontwikkeling		GOW Bibeko	23%

VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER • MOBYCON

Wegvak	Van	Naar	Soort weg	Drukste avondspitsuur (pae)
Straat Ontwikkeling	Getfertsingel	Kruispunt Ontwikkeling	GOW Bibeko	20%
Straat Ontwikkeling	Kruispunt Ontwikkeling	Getfertsingel	GOW Bibeko	25%

Tabel 8: Verhoudingen intensiteit vs. maximaal acceptabele intensiteit 2021 vóór oplevering ontwikkeling

Wegvak	Van	Naar	Soort weg	Drukste avondspitsuur (pae)
Pathmossingel	Calicotstraat <-> Getfertsingel		GOW Bibeko	62%
Pathmossingel	Calicotstraat	Getfertsingel	GOW Bibeko	74%
Pathmossingel	Getfertsingel	Calicotstraat	GOW Bibeko	50%
Haaksbergerstraat (zuid)	Zuiderstraat <-> Getfertsingel		GOW Bibeko	47%
Haaksbergerstraat (zuid)	Zuiderstraat	Getfertsingel	GOW Bibeko	40%
Haaksbergerstraat (zuid)	Getfertsingel	Zuiderstraat	GOW Bibeko	55%
Getfertsingel	Haaksbergenstraat <-> Broekheurnerweg		GOW Bibeko	55%
Getfertsingel	Haaksbergenstraat	Broekheurnerweg	GOW Bibeko	58%
Getfertsingel	Broekheurnerweg	Haaksbergenstraat	GOW Bibeko	51%
Slijpsteen	Straat Ontwikkeling <-> Cromhoffsbleekweg		GOW Bibeko	48%
Slijpsteen	Straat Ontwikkeling	Cromhoffsbleekweg	GOW Bibeko	14%
Slijpsteen	Cromhoffsbleekweg	Straat Ontwikkeling	GOW Bibeko	19%
Burgemeester van Veenlaan	Zuiderstraat <-> Getfertsingel		GOW Bibeko	56%
Burgemeester van Veenlaan	Zuiderstraat	Getfertsingel	GOW Bibeko	25%
Burgemeester van Veenlaan	Getfertsingel	Zuiderstraat	GOW Bibeko	31%
Broekheurnerweg	Getfertsingel <-> Slijpsteen		GOW Bibeko	11%
Broekheurnerweg	Getfertsingel	Slijpsteen	GOW Bibeko	11%
Broekheurnerweg	Slijpsteen	Getfertsingel	GOW Bibeko	11%
Getfertsingel	Broekheurnerweg <-> Straat Ontwikkeling		GOW Bibeko	36%
Getfertsingel	Broekheurnerweg	Straat Ontwikkeling	GOW Bibeko	36%
Getfertsingel	Straat Ontwikkeling	Broekheurnerweg	GOW Bibeko	36%
Broekheurnerweg	Slijpsteen <-> Haaksbergenstraat (west)		GOW Bibeko	9%
Broekheurnerweg	Slijpsteen	Haaksbergenstraat (west)	GOW Bibeko	5%
Broekheurnerweg	Haaksbergenstraat (west)	Slijpsteen	GOW Bibeko	13%
Haaksbergerstraat (west)	Broekheurnerweg <-> Zuiderval (noord)		GOW Bibeko	34%
Haaksbergerstraat (west)	Broekheurnerweg	Zuiderval (noord)	GOW Bibeko	28%
Haaksbergerstraat (west)	Zuiderval (noord)	Broekheurnerweg	GOW Bibeko	40%
Haaksbergerstraat (noord)	Getfertweg <-> Zuiderval (noord)		GOW Bibeko	47%
Haaksbergerstraat (noord)	Getfertweg	Zuiderval (noord)	GOW Bibeko	56%
Haaksbergerstraat (noord)	Zuiderval (noord)	Getfertweg	GOW Bibeko	38%
Zuiderval (noord)	Haaksbergenstraat (noord) <-> Getfertsingel		GOW Bibeko	35%
Zuiderval (noord)	Haaksbergenstraat (noord)	Getfertsingel	GOW Bibeko	38%
Zuiderval (noord)	Getfertsingel	Haaksbergenstraat (noord)	GOW Bibeko	32%
Getfertsingel	Straat Ontwikkeling <-> Zuiderval (noord)		GOW Bibeko	36%

Wegvak	Van	Naar	Soort weg	Drukste avondspitsuur (pae)
Getfertsingel	Straat Ontwikkeling	Zuiderval (noord)	GOW Bibeko	36%
Getfertsingel	Zuiderval (noord)	Straat Ontwikkeling	GOW Bibeko	36%
Slijpsteen	Broekheurnerweg <-> Kruispunt ontwikkeling		GOW Bibeko	8%
Slijpsteen	Broekheurnerweg	Kruispunt ontwikkeling	GOW Bibeko	8%
Slijpsteen	Kruispunt ontwikkeling	Broekheurnerweg	GOW Bibeko	n.v.t.
Cromhoffsbleekweg	Slijpsteen <-> Zuiderval (noord)		GOW Bibeko	35%
Cromhoffsbleekweg	Slijpsteen	Zuiderval (noord)	GOW Bibeko	32%
Cromhoffsbleekweg	Zuiderval (noord)	Slijpsteen	GOW Bibeko	38%
Straat Ontwikkeling	Getfertsingel <-> Kruispunt Ontwikkeling		GOW Bibeko	24%
Straat Ontwikkeling	Getfertsingel	Kruispunt Ontwikkeling	GOW Bibeko	22%
Straat Ontwikkeling	Kruispunt Ontwikkeling	Getfertsingel	GOW Bibeko	27%

Tabel 9: Verhoudingen intensiteit vs. maximaal acceptabele intensiteit 2021 na oplevering ontwikkeling.

Berekening wegvakken 2030

Om de verkeersintensiteit op de wegvakken in de toekomstige situatie te kunnen benaderen is ook een berekening gemaakt van de I/C-waarden in 2030. Hierbij is wederom gerekend met een autonome groei van 1% per jaar ten opzichte van basisjaar 2021. Tabel 10 laat de I/C-waarden zien als er geen ontwikkeling zou zijn en tabel 11 laat de I/C-waarden zien na realisatie van de ontwikkeling.

In beide berekeningen hebben we op de Pathmossingel richting de Getfertsingel een beginnend knooppunt waargenomen. Deze zal plaatsvinden ongeacht de ontwikkeling wordt gerealiseerd.

Wegvak	Van	Naar	Soort weg	Drukste avondspitsuur (pae)
Pathmossingel	Calicotstraat <-> Getfertsingel		GOW Bibeko	67%
Pathmossingel	Calicotstraat	Getfertsingel	GOW Bibeko	80%
Pathmossingel	Getfertsingel	Calicotstraat	GOW Bibeko	55%
Haaksbergerstraat (zuid)	Zuiderstraat <-> Getfertsingel		GOW Bibeko	51%
Haaksbergerstraat (zuid)	Zuiderstraat	Getfertsingel	GOW Bibeko	43%
Haaksbergerstraat (zuid)	Getfertsingel	Zuiderstraat	GOW Bibeko	60%
Getfertsingel	Haaksbergenstraat <-> Broekheurnerweg		GOW Bibeko	59%
Getfertsingel	Haaksbergenstraat	Broekheurnerweg	GOW Bibeko	63%
Getfertsingel	Broekheurnerweg	Haaksbergenstraat	GOW Bibeko	56%
Slijpsteen	Straat Ontwikkeling <-> Cromhoffsbleekweg		GOW Bibeko	52%
Slijpsteen	Straat Ontwikkeling	Cromhoffsbleekweg	GOW Bibeko	15%
Slijpsteen	Cromhoffsbleekweg	Straat Ontwikkeling	GOW Bibeko	21%
Burgemeester van Veenlaan	Zuiderstraat <-> Getfertsingel		GOW Bibeko	60%
Burgemeester van Veenlaan	Zuiderstraat	Getfertsingel	GOW Bibeko	27%
Burgemeester van Veenlaan	Getfertsingel	Zuiderstraat	GOW Bibeko	33%
Broekheurnerweg	Getfertsingel <-> Slijpsteen		GOW Bibeko	12%
Broekheurnerweg	Getfertsingel	Slijpsteen	GOW Bibeko	11%

Wegvak	Van	Naar	Soort weg	Drukste avondspitsuur (pae)
Broekheurnerweg	Slijpsteen	Getfertsingel	GOW Bibeko	12%
Getfertsingel	Broekheurnerweg <-> Straat Ontwikkeling		GOW Bibeko	39%
Getfertsingel	Broekheurnerweg	Straat Ontwikkeling	GOW Bibeko	39%
Getfertsingel	Straat Ontwikkeling	Broekheurnerweg	GOW Bibeko	39%
Broekheurnerweg	Slijpsteen <-> Haaksbergenstraat (west)		GOW Bibeko	10%
Broekheurnerweg	Slijpsteen	Haaksbergenstraat (west)	GOW Bibeko	6%
Broekheurnerweg	Haaksbergenstraat (west)	Slijpsteen	GOW Bibeko	14%
Haaksbergerstraat (west)	Broekheurnerweg <-> Zuiderval (noord)		GOW Bibeko	37%
Haaksbergerstraat (west)	Broekheurnerweg	Zuiderval (noord)	GOW Bibeko	30%
Haaksbergerstraat (west)	Zuiderval (noord)	Broekheurnerweg	GOW Bibeko	43%
Haaksbergerstraat (noord)	Getfertweg <-> Zuiderval (noord)		GOW Bibeko	51%
Haaksbergerstraat (noord)	Getfertweg	Zuiderval (noord)	GOW Bibeko	61%
Haaksbergerstraat (noord)	Zuiderval (noord)	Getfertweg	GOW Bibeko	41%
Zuiderval (noord)	Haaksbergenstraat (noord) <-> Getfertsingel		GOW Bibeko	38%
Zuiderval (noord)	Haaksbergenstraat (noord)	Getfertsingel	GOW Bibeko	42%
Zuiderval (noord)	Getfertsingel	Haaksbergenstraat (noord)	GOW Bibeko	35%
Getfertsingel	Straat Ontwikkeling <-> Zuiderval (noord)		GOW Bibeko	39%
Getfertsingel	Straat Ontwikkeling	Zuiderval (noord)	GOW Bibeko	39%
Getfertsingel	Zuiderval (noord)	Straat Ontwikkeling	GOW Bibeko	39%
Slijpsteen	Broekheurnerweg <-> Kruispunt ontwikkeling		GOW Bibeko	7%
Slijpsteen	Broekheurnerweg	Kruispunt ontwikkeling	GOW Bibeko	7%
Slijpsteen	Kruispunt ontwikkeling	Broekheurnerweg	GOW Bibeko	n.v.t.
Cromhoffsbleekweg	Slijpsteen <-> Zuiderval (noord)		GOW Bibeko	38%
Cromhoffsbleekweg	Slijpsteen	Zuiderval (noord)	GOW Bibeko	35%
Cromhoffsbleekweg	Zuiderval (noord)	Slijpsteen	GOW Bibeko	42%
Straat Ontwikkeling	Getfertsingel <-> Kruispunt Ontwikkeling		GOW Bibeko	25%
Straat Ontwikkeling	Getfertsingel	Kruispunt Ontwikkeling	GOW Bibeko	22%
Straat Ontwikkeling	Kruispunt Ontwikkeling	Getfertsingel	GOW Bibeko	28%

Tabel 10: I/C-waarden 2030 zonder realisatie ontwikkeling

Wegvak	Van	Naar	Soort weg	Drukste avondspitsuur (pae)
Pathmossingel	Calicotstraat <-> Getfertsingel		GOW Bibeko	68%
Pathmossingel	Calicotstraat	Getfertsingel	GOW Bibeko	81%
Pathmossingel	Getfertsingel	Calicotstraat	GOW Bibeko	55%
Haaksbergerstraat (zuid)	Zuiderstraat <-> Getfertsingel		GOW Bibeko	52%
Haaksbergerstraat (zuid)	Zuiderstraat	Getfertsingel	GOW Bibeko	44%
Haaksbergerstraat (zuid)	Getfertsingel	Zuiderstraat	GOW Bibeko	60%
Getfertsingel	Haaksbergenstraat <-> Broekheurnerweg		GOW Bibeko	60%
Getfertsingel	Haaksbergenstraat	Broekheurnerweg	GOW Bibeko	64%
Getfertsingel	Broekheurnerweg	Haaksbergenstraat	GOW Bibeko	56%

Wegvak	Van	Naar	Soort weg	Drukste avondspitsuur (pae)
Slijpsteen	Straat Ontwikkeling <-> Cromhoffsbleekweg		GOW Bibeko	53%
Slijpsteen	Straat Ontwikkeling	Cromhoffsbleekweg	GOW Bibeko	16%
Slijpsteen	Cromhoffsbleekweg	Straat Ontwikkeling	GOW Bibeko	21%
Burgemeester van Veenlaan	Zuiderstraat <-> Getfertsingel		GOW Bibeko	61%
Burgemeester van Veenlaan	Zuiderstraat	Getfertsingel	GOW Bibeko	28%
Burgemeester van Veenlaan	Getfertsingel	Zuiderstraat	GOW Bibeko	33%
Broekheurnerweg	Getfertsingel <-> Slijpsteen		GOW Bibeko	12%
Broekheurnerweg	Getfertsingel	Slijpsteen	GOW Bibeko	12%
Broekheurnerweg	Slijpsteen	Getfertsingel	GOW Bibeko	12%
Getfertsingel	Broekheurnerweg <-> Straat Ontwikkeling		GOW Bibeko	39%
Getfertsingel	Broekheurnerweg	Straat Ontwikkeling	GOW Bibeko	40%
Getfertsingel	Straat Ontwikkeling	Broekheurnerweg	GOW Bibeko	39%
Broekheurnerweg	Slijpsteen <-> Haaksbergenstraat (west)		GOW Bibeko	10%
Broekheurnerweg	Slijpsteen	Haaksbergenstraat (west)	GOW Bibeko	6%
Broekheurnerweg	Haaksbergenstraat (west)	Slijpsteen	GOW Bibeko	14%
Haaksbergerstraat (west)	Broekheurnerweg <-> Zuiderval (noord)		GOW Bibeko	37%
Haaksbergerstraat (west)	Broekheurnerweg	Zuiderval (noord)	GOW Bibeko	30%
Haaksbergerstraat (west)	Zuiderval (noord)	Broekheurnerweg	GOW Bibeko	43%
Haaksbergerstraat (noord)	Getfertweg <-> Zuiderval (noord)		GOW Bibeko	51%
Haaksbergerstraat (noord)	Getfertweg	Zuiderval (noord)	GOW Bibeko	61%
Haaksbergerstraat (noord)	Zuiderval (noord)	Getfertweg	GOW Bibeko	41%
Zuiderval (noord)	Haaksbergenstraat (noord) <-> Getfertsingel		GOW Bibeko	39%
Zuiderval (noord)	Haaksbergenstraat (noord)	Getfertsingel	GOW Bibeko	42%
Zuiderval (noord)	Getfertsingel	Haaksbergenstraat (noord)	GOW Bibeko	35%
Getfertsingel	Straat Ontwikkeling <-> Zuiderval (noord)		GOW Bibeko	39%
Getfertsingel	Straat Ontwikkeling	Zuiderval (noord)	GOW Bibeko	40%
Getfertsingel	Zuiderval (noord)	Straat Ontwikkeling	GOW Bibeko	39%
Slijpsteen	Broekheurnerweg <-> Kruispunt ontwikkeling		GOW Bibeko	8%
Slijpsteen	Broekheurnerweg	Kruispunt ontwikkeling	GOW Bibeko	8%
Slijpsteen	Kruispunt ontwikkeling	Broekheurnerweg	GOW Bibeko	n.v.t.
Cromhoffsbleekweg	Slijpsteen <-> Zuiderval (noord)		GOW Bibeko	39%
Cromhoffsbleekweg	Slijpsteen	Zuiderval (noord)	GOW Bibeko	35%
Cromhoffsbleekweg	Zuiderval (noord)	Slijpsteen	GOW Bibeko	42%
Straat Ontwikkeling	Getfertsingel <-> Kruispunt Ontwikkeling		GOW Bibeko	26%
Straat Ontwikkeling	Getfertsingel	Kruispunt Ontwikkeling	GOW Bibeko	23%
Straat Ontwikkeling	Kruispunt Ontwikkeling	Getfertsingel	GOW Bibeko	29%

Tabel 11: I/C-waarden 2030 na realisatie ontwikkeling

Toekomstige verkeersafwikkeling op kruispuntniveau
Met behulp van de Kruispuntwijzer hebben we de I/C-verhouding op de kruispunten in onderstaande tabel na oplevering van de ontwikkeling bepaald.

Nummer	Kruispunt	Soort kruispunt
1	Kruispunt Broekheurnerweg - Getfertsingel - Burgemeester van Veenlaan	Verkeersregelinstallatie
2a	Kruispunt Haaksbergerstraat - Getfertsingel - Pathmossingel	Verkeersregelinstallatie
2b	Kruispunt Zuiderval – Varviksingel – Getfertsingel	Verkeersregelinstallatie
3	Kruispunt Haaksbergerstraat - Zuiderval	Voorrangskruispunt
4	Kruispunt Getfertsingel - Straat ontwikkeling (noord)	Voorrangskruispunt

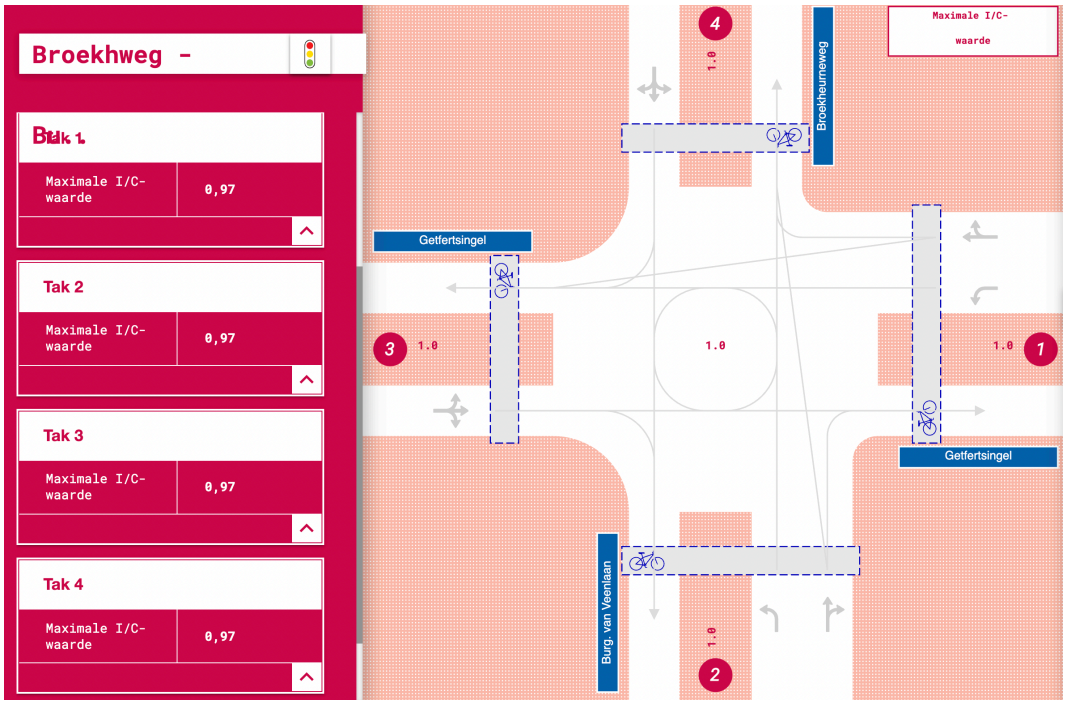
Tabel 12: Belangrijkste kruispunten rondom Ontwikkeling.

Voor het kruispunt Zuiderval – Varviksingel – Getfertsingel (2b) hebben we de waarden van het kruispunt Haaksbergerstraat – Getfertsingel – Pathmossingel (2a) gespiegeld. Kruispunt 2b is echter ruimer opgezet dan kruispunt 2a, daarom wordt deze niet apart behandeld. Als zich op het kruispunt Haaksbergerstraat – Getfertsingel – Pathmossingel (2a) geen knelpunten voordoen, zal dit op het kruispunt Zuiderval – Varviksingel – Getfertsingel (2b) ook niet het geval zijn.

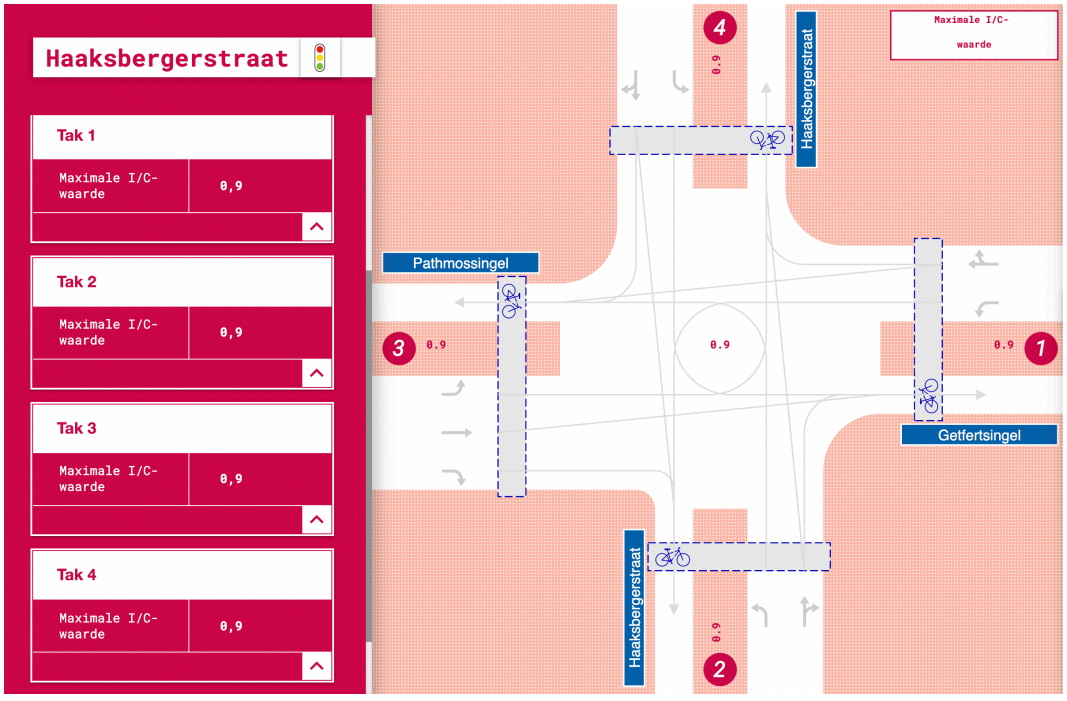
Voor de kruispunten 1, 2a en 3 hebben we de procentuele verdeling gebruikt zoals deze in de huidige situatie bestaat, berekend met de nieuwe waarden uit de berekening. Het kruispunt Getfertsingel – Straat Ontwikkeling hebben we ingevuld op basis van het worstcasescenario waarbij het op een theoretische manier berekende verkeer zich gelijkwaardig over beide richtingen van de Getfertsingel verdeeld.

Bij de kruispunten wordt gekeken naar de I/C-waarde, net zoals bij de wegvakken. De IC/-waarde is hier uitgedrukt in een waarde tussen de 0 en 1, waarbij de 1 gelijk staat aan de 100% uit de berekening van de wegvakken. Een waarde van hoger dan 1 duidt dus op een verkeersknelpunt.

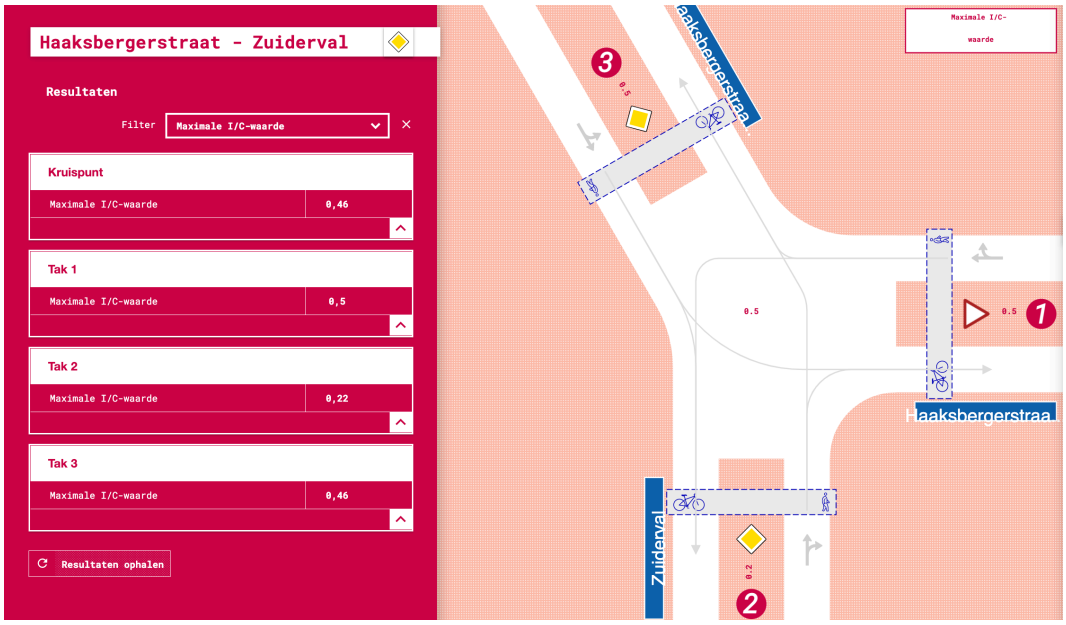
VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER • MOBYCON



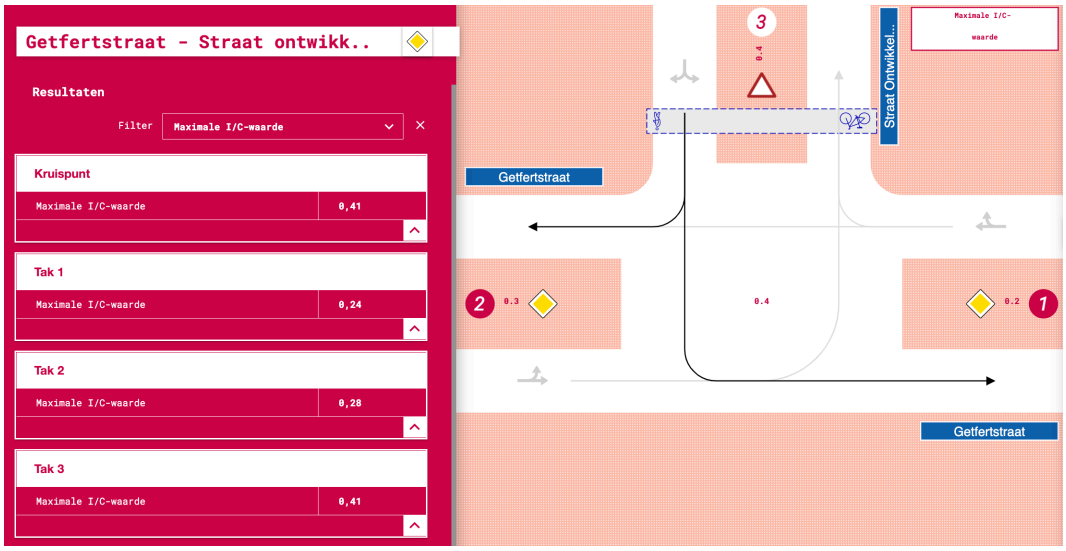
Figuur 4: Kruispunt 1: Broekheurnerweg - Getfertsingel - Burgemeester van Veenlaan na oplevering ontwikkeling (2021).



Figuur 5: Kruispunt 2a: Haaksbergerstraat - Getfertsingel - Pathmossingel na oplevering ontwikkeling (2021).



Figuur 6: Kruispunt 3: Haaksbergerstraat – Zuiderval (2021).

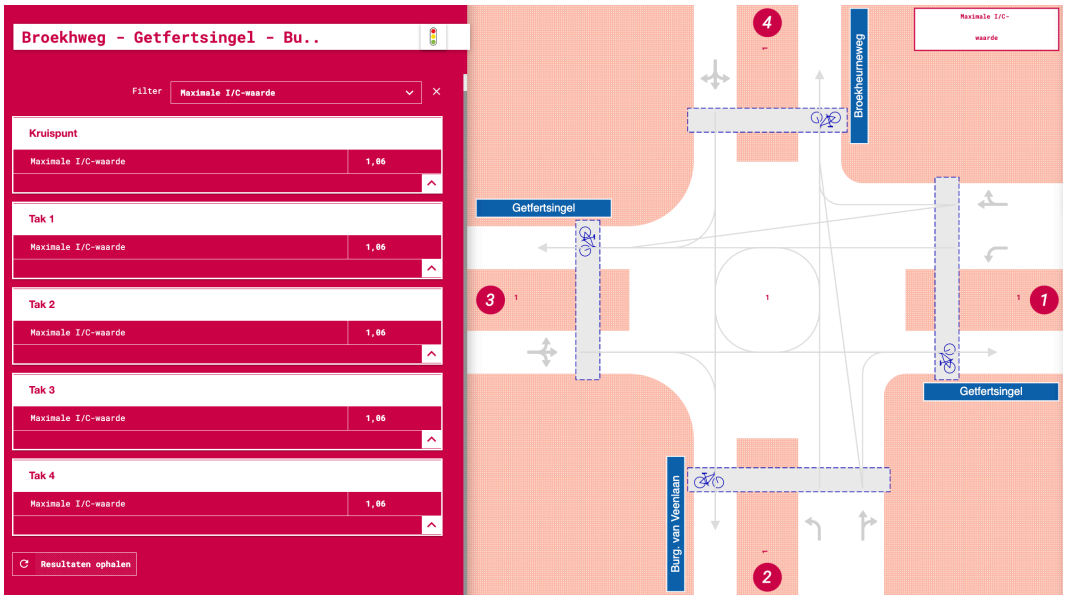


Figuur 7: Kruispunt 4: Getfertsingel - Straat ontwikkeling (noord) na oplevering ontwikkeling (2021).

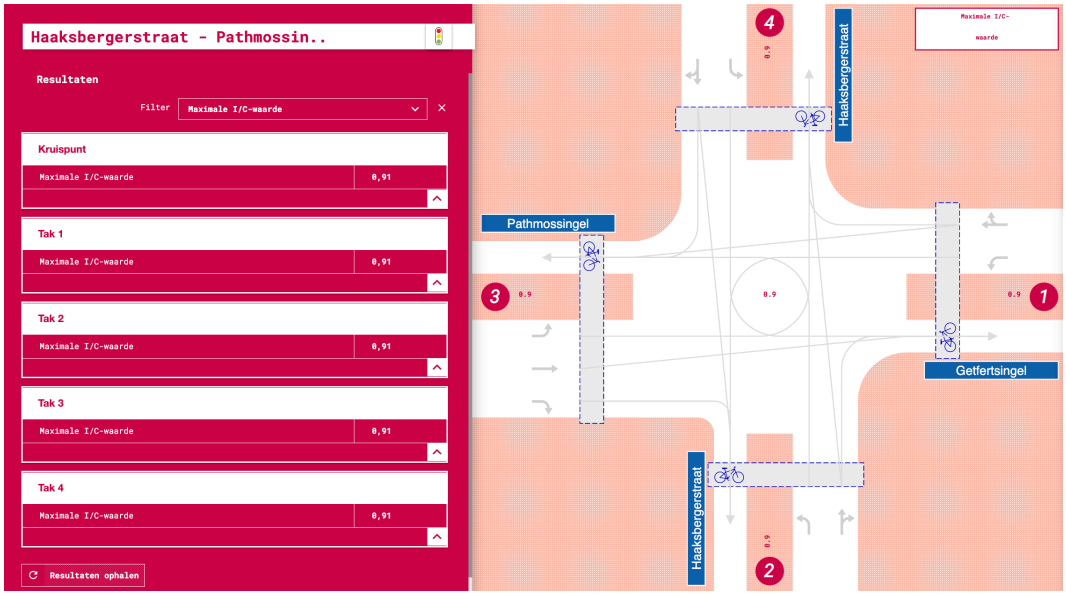
Op alle vier kruispunten (figuren 4 t/m 7) zijn geen I/C-waarden waargenomen die hoger zijn dan 1. Op basis hiervan kan worden aangenomen dat de ontwikkeling ook bij kruispunt 2b niet zal leiden tot een verkeersknelpunt.

Toekomstige verkeersafwikkeling op kruispuntniveau 2030

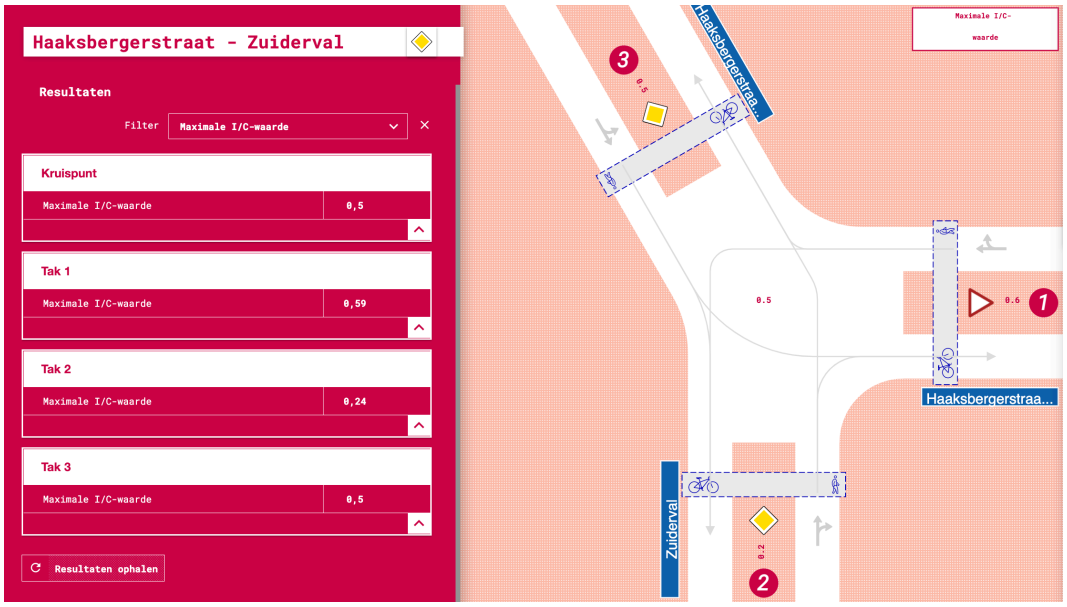
Op basis van de waarden na oplevering in 2030 en de verhoudingen van de kruispunten in de huidige situatie is ook een berekening gemaakt van de situatie in 2030, om te zien of de ontwikkeling op de lange termijn tot een verkeersknelpunt zal leiden. Hierbij is weer uitgegaan van een jaarlijkse autonome groei van 1% met als basisjaar 2021.



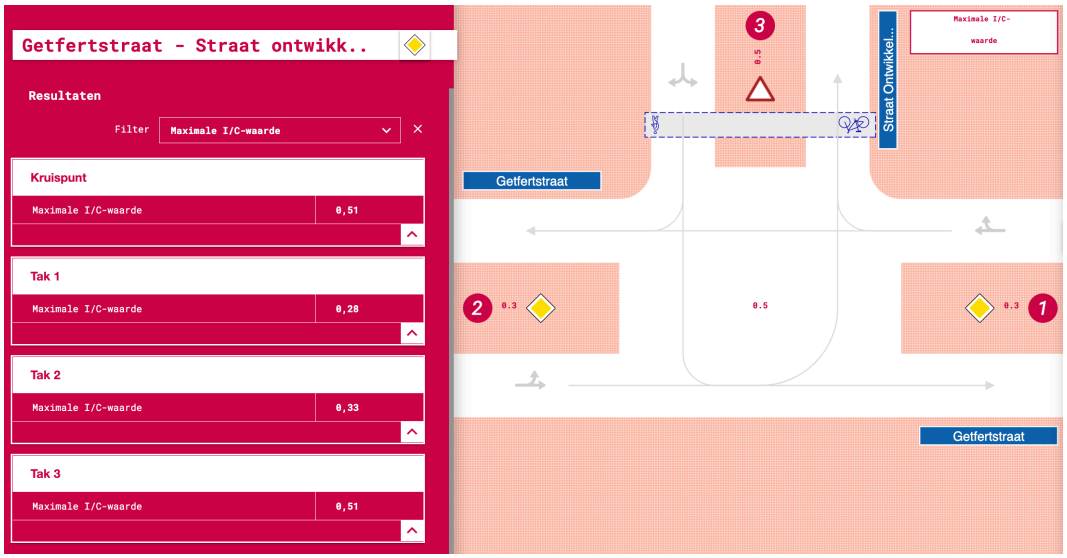
Figuur 8: Kruispunt 1: Broekheurnerweg - Getfertsingel - Burgemeester van Veenlaan na oplevering ontwikkeling (2030).



Figuur 9: Kruispunt 2a: Haaksbergerstraat - Getfertsingel - Pathmossingel na oplevering ontwikkeling (2030).



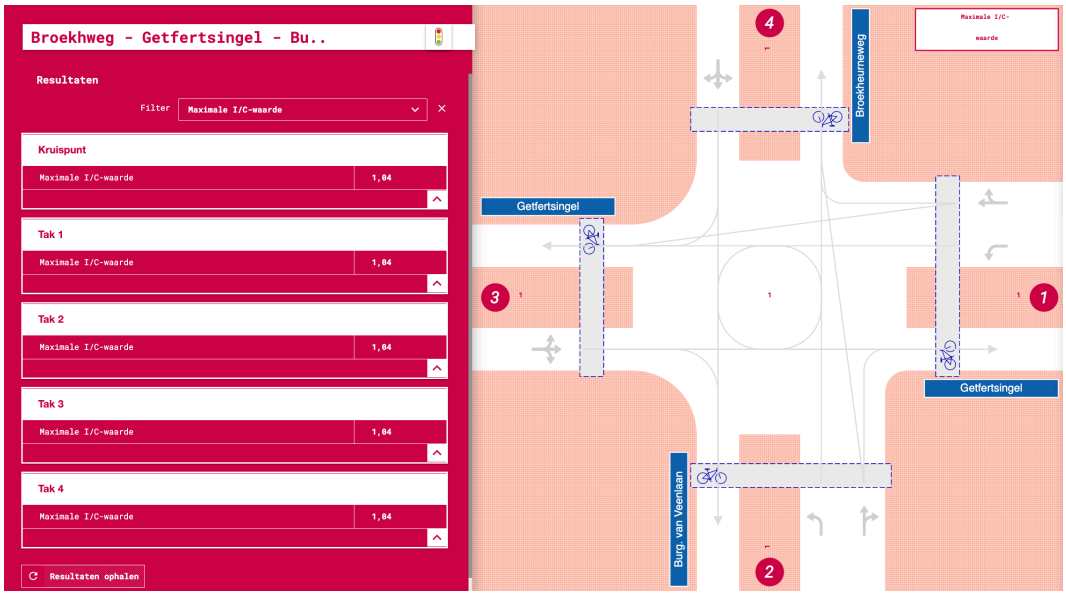
Figuur 10: Kruispunt 3: Haaksbergerstraat – Zuiderval (2030).



Figuur 11: Kruispunt 4: Getfertsingel - Straat ontwikkeling (noord) na oplevering ontwikkeling (2030).

Figuren 8 tot en met 11 laten de intensiteiten voor het jaar 2030 op kruispuntniveau zien volgens dezelfde verdeling als de berekening van 2021. Wat vooral opvalt is dat de IC/-waarden van kruispunt 1 boven de 1 uitkomen, op lange termijn zal hier dus een verkeersknelpunt kunnen ontstaan.

Om na te gaan of dit knelpunt gevolg is van de ontwikkeling of ook op zal treden zonder dat de ontwikkeling wordt gerealiseerd, hebben we het kruispunt met cijfers voor 2030 waarin de ontwikkeling niet is meegenomen, zie figuur 11. De I/C-waarden op figuur 11 zijn 1,04 ten opzichte van 1,06 in figuur 8. De ontwikkeling draagt dus maar in kleine mate bij aan het verkeersknelpunt en is redelijkerwijs niet toe te schrijven aan dit doorstromingsknelpunt.



Figuur 12: Kruispunt 1: Broekheurnerweg - Getfertsingel - Burgemeester van Veenlaan exclusief oplevering ontwikkeling (2030).

Conclusies

Als gevolg van de uitbreiding van de Lidl-supermarkt en de sanering van het voormalige bedrijfspand neemt de verkeersgeneratie in het drukste avondspitsuur (het moment met de hoogste verkeersgeneratie) toe met 45 pae.

Deze ontwikkeling leidt op korte termijn niet tot verkeersknelpunten, er zijn op de wegvakken geen I/C-waarden van hoger dan 100% waargenomen. Kijkend naar 2030 ontstaat een beginnend verkeersknelpunt op de Pathmossingel richting de ontwikkeling, dit knelpunt is ook te verwachten exclusief de ontwikkeling en is hier geen direct gevolg van. Dit is echter geen werkelijk knelpunt.

Ook op kruispuntniveau zijn op korte termijn geen verkeersknelpunten waargenomen. Kijkend naar 2030 ontstaat er een knelpunt op Kruispunt 1 (Broekheurnerweg – Getfertsingel – Burgemeester van Veenlaan). Dit knelpunt is ook te verwachten exclusief de ontwikkeling en is redelijkerwijs niet toe te schrijven aan de ontwikkeling.

Kortom, we concluderen dat het aspect verkeer de ontwikkeling van de Lidl aan de Slijpsteen in Enschede niet in de weg staat.

Bijlage 5

Parkeerdrukonderzoek

Memo

Aan	**:**	Robin Feijten, BRO
C.c.	**:**	-
Van	**:**	Johan Eggink & Jasper Doeven, Mobycon
Betreft	**:**	Parkeerdrukonderzoek en -berekening Lidl Slijpsteen Enschede
Datum	**:**	23 december 2021
Kenmerk	**:**	M07179A-M-E3

Aanleiding en doel
BRO werkt momenteel aan een planologische onderbouwing voor een beoogde uitbreiding van een Lidl-filiaal in Enschede. Het betreft de Lidl aan de Slijpsteen 11 te Enschede. In de ontwikkeling wordt het pand aan de Broekheurnerweg 55 bij het bestaande filiaal betrokken, maar laden en lossen blijft op de huidige plaats. Hiervoor hebben we in oktober een verkeersonderzoek uitgevoerd.

Bij de ontwikkeling zijn per saldo in totaal 17 extra parkeerplaatsen ingetekend ten opzichte van de huidige situatie. 6 parkeerplaatsen daarvan zijn voor bezoekers om te parkeren en 11 parkeerplaatsen zullen met name voor werknemers van de Lidl zijn.

U heeft ons gevraagd een parkeerdrukonderzoek en parkeerberekening uit te voeren waarbij wordt onderzocht of er, met het toevoegen van per saldo 17 parkeerplaatsen, voldoende capaciteit beschikbaar is om in de parkeervraag van de supermarkt te voorzien. We onderzoeken de volgende aspecten:

- Huidige parkeerdruk
- Toename in parkeervraag als gevolg van de uitbreiding

Uitgevoerde onderzoek
Het uitgevoerde onderzoek bestaat uit de volgende onderdelen:

- deel 1: Inventariseren huidige parkeerdruk;
- deel 2: Berekenen parkeervraag;
- deel 3: Toetsen toekomstige parkeersituatie.

Inventarisatie huidige parkeerdruk

In het onderzoek zijn de vier grote parkeerterreinen in de directe omgeving van de Lidl onderzocht. Onderstaande kaart laat de vier parkeerterreinen zien en de kaart eronder geeft een uitsplitsing van de parkeerterreinen naar de onderzochte secties.

Figuur 1: Onderzochte parkeerplaatsen tijdens parkeerdrukmeting

Figuur 2: secties parkeerdrukmeting

Aan het begin van het onderzoek is de parkeercapaciteit geïnventariseerd. Vervolgens is op twee zaterdagmiddagen een parkeerdrukonderzoek uitgevoerd. De zaterdagmiddag is gebaseerd op de aanwezigheidspercentages uit de 'Nota Parkeernormen Enschede 2017'. De zaterdagmiddag is hier het maatgevend moment. Dit is dus het moment waarop de hoogste parkeerdruk te verwachten is. De meetmomenten zijn:

- Zaterdagmiddag 11 december 2021 | 14:00 - 18:00
- Zaterdagmiddag 18 december 2021 | 14:00 - 18:00

Parkeercapaciteit

Onderstaande tabel laat per sectie de parkeercapaciteit zien waarin onderscheid gemaakt is in de vier parkeerterreinen. De totale capaciteit op de vier terreinen is 234 parkeerplaatsen, waarvan 5 parkeerplaatsen gereserveerd voor invaliden.

Sectie	Vrij park.	Invaliden	Totaal
1	11	3	14
2	11	0	11
3	25	0	25
4	27	0	27
5	27	0	27
Totaal	101	3	104
6	12	0	12
7	7	0	7
8	5	0	5
17	3	0	3
Totaal	27	0	27
9	5	0	5
10	8	0	8
11	2	0	2
12	12	0	12
13	3	0	3
Totaal	30	0	30
14	37	1	38
15	34	0	34
16	0	1	1
Totaal	71	2	73
Eindtotaal	**229**	**5**	**234**

Tabel 1: Parkeercapaciteit, kleuren stellen de kleuren van de parkeerplaatsen in figuur 1 voor.

Parkeerdrukmeting

De parkeerdrukmeting is uitgevoerd op 11 en 18 december, de ruwe gegevens van de meting zijn in een apart databestand meegestuurd. Op 17 december werd een harde coronalockdown aangekondigd waarbij vanaf 19 december alle niet-essentiële winkels sloten. Dit leidde ertoe dat veel mensen last-minute inkopen gingen doen waardoor het aannemelijk is dat de parkeerdruk op het telmoment van 18 december onrealistisch hoog is.

Ook waren enkele parkeerplaatsen tijdens de telling niet beschikbaar. Tijdens beide metingen was sprake van kerstbomenverkoop die 16 parkeerplaatsen besloeg. Op 18 december namen twee etenskraampjes 12 extra parkeerplaatsen in beslag. Dit brengt de totale parkeercapaciteit naar 218 parkeerplaatsen op 11 december en 206 parkeerplaatsen op 18 december.

Onderstaande tabel laat de capaciteit per sectie zien, in de resultaten is terug te zien dat de parkeerdruk op 18 december aanzienlijk hoger was dan op 11 december. Op 11 december was de totale parkeerdruk op de vier parkeerterreinen 54% en op 18 december 82%.

Sectie	11-dec		18-dec	
1	11	79%	11	79%
2	3	27%	11	100%
3	12	48%	24	100%
4	16	84%	19	100%
5	10	53%	19	100%
6	3	25%	5	42%
7	0	0%	3	43%
8	0	0%	0	0%
9	2	40%	4	80%
10	5	63%	7	88%
11	2	100%	2	100%
12	4	33%	6	50%
13	2	67%	1	33%
14	26	68%	31	97%
15	20	59%	24	86%
16	2	200%	1	100%
17	0	0%	1	33%
Totaal	**118**	**54%**	**169**	**82%**

Tabel 2: Bezetting parkeerplaatsen Lidl

Berekening parkeervraag auto

In lijn met de ruimtelijke onderbouwing van de Lidl-vestiging aan de Slijpsteen 11 gaan we uit van een uitbreiding van 472 m^2 BVO. De totale oppervlakte aan BVO breidt uit van 1.438 m^2 naar 1.910 m^2 BVO. Met de uitbreiding van de Lidl verdwijnt 334 m^2 BVO aan bedrijfsruimte, het gebied voor de huidige functie voorziet in het plan in 11 parkeerplaatsen die met name bedoeld zijn voor werknemers van de Lidl.

Voor de berekening van de toename in parkeervraag gebruiken we de ‘Nota Parkeernormen Enschede 2017’. In lijn met het in oktober 2021 uitgevoerde verkeersonderzoek gebruiken we voor de supermarkt de categorie ‘full service supermarkt (laag/ middellaag prijssegment)’. Daarnaast hanteren we voor het normgebied (ligging in de gemeente) het gebied ‘schil centrum’ en hanteren we in lijn met de Nota Parkeernormen een stedelijkheidsgraad van ‘sterk stedelijk’.

In het uitgevoerde verkeersonderzoek hebben we de verkeersgeneratie van de huidige functie gesaldeerd. Omdat de huidige functie in de eigen parkeervraag voorziet, heeft deze geen invloed op de parkeerdruk bij de Lidl. Na uitbreiding van de Lidl zal het parkeerterrein van de huidige functie echter voorzien in parkeergelegenheid die met name bedoeld is voor werknemers van de Lidl. Het gaat om 11 plaatsen. De gemeente hanteert voor de functie ‘full service supermarkt (laag/ middellaag prijssegment)’ een parkeernorm van 4,6 per 100 m^2 BVO, waarvan een aandeel van 93% bezoekers. De overige 7% bestaat dus uit werknemers.

Uitgaand van de huidige situatie, waarin de supermarkt 1.438 m^2 BVO bedraagt en 39 m^2 BVO aan kantoor bevat, is de normatieve parkeervraag 67 plaatsen. Van de supermarkt bestaat 7% (5 parkeerplaatsen) van de theoretische parkeervraag uit parkeren voor werknemers. Van het kantoorgedeelte bestaat 95% van de parkeervraag uit werknemers. Naar boven afgerond is dit 1 parkeerplaats. Het kantoorgedeelte genereert naar boven afgerond een parkeervraag van 1 parkeerplaats voor bezoekers. In totaal is er in de huidige situatie een theoretische parkeervraag van 6 parkeerplaatsen voor werknemers. Deze kan in de nieuwe situatie worden opgelost in de nieuwe parkeerplaats voor werknemers en kan dus worden afgetrokken van de parkeervraag op de openbare parkeerterreinen.

Programma	Functie parkeernormen-nota	Aantal	Norm	Per	Parkeer-vraag	Aandeel bezoekers	Aandeel werknemers
Huidige situatie Lidl	Full service supermarkt (laag/ middellaag prijssegment	1.438	4,6	100 m^2 BVO	67	62 (93%)	5 (7%)
Kantoor	Kantoor	39	1,55	100 m^2 BVO	1 (0,6)	*1(5%)	*1 (95%)

*Tabel 3: Berekening parkeervraag n.a.v. uitbreiding Lidl. *Bij het berekenen van de parkeervraag wordt het aantal parkeerplaatsen altijd naar boven afgerond, daarom maakt de som van bezoekers en werknemers voor het kantoor samen 2.*

De kantoorruimte verandert niet, maar de supermarkt breidt uit met 472 m^2 BVO, dit leidt tot een toename in parkeervraag van 23 parkeerplaatsen, waarvan 21 (93%) in de openbare ruimte zullen worden opgelost en 2 (7%) op de 11 parkeerplaatsen die vooral voor werknemers van de Lidl zijn bedoeld. Netto is de toename in parkeervraag op de parkeerterreinen rondom de Lidl die voor bezoekers beschikbaar zijn dus 21 - 7 = 14 parkeerplaatsen. Het betekent dat de totale parkeervraag voor werknemers uitkomt op (6 + 1 + 2 =) 9 parkeerplaatsen. 11 parkeerplaatsen realiseren voor werknemers is dus voldoende.

Programma	Functie parkeernormen-nota	Aantal	Norm	Per	Parkeer-vraag	Aandeel bezoekers (93%)	Aandeel werknemers (7%)
Uitbreiding Lidl	Full service supermarkt (laag/ middellaag prijssegment	+ 472	4,6	100 m^2 BVO	22	*21	*2

*Tabel 4: Berekening parkeervraag n.a.v. uitbreiding Lidl. *Bij het berekenen van de parkeervraag wordt het aantal parkeerplaatsen altijd naar boven afgerond, daarom maakt de som van bezoekers en werknemers samen 23.*

Berekening parkeervraag fiets

De 'Nota Parkeernormen Enschede 2017' stelt dat de indiener van een bouwplan de verplichting heeft om te voldoen aan de berekende fietsparkeerbehoefte en deze ook op te lossen. Voor de supermarkt geldt een fietsparkeernorm van 12 per 100 m^2 BVO, op basis van het normgebied 'schil centrum' en een stedelijkheidsgraad van 'sterk stedelijk'. Er wordt geen rekening gehouden met bezoekersaandelen. Daarmee komt de toename in parkeervraag voor fietsen neer op 57 plaatsen.

Programma	Functie parkeernormen-nota	Aantal	Norm	Per	Parkeervraag
Uitbreiding Lidl	Grote supermarkt > 600 m2 BVO	+ 472	12	100 m^2 BVO	57

Tabel 5: Berekening toename in parkeervraag voor fietsen

Toetsing toekomstige parkeersituatie voor bezoekers

In de vorige stap is de toename in parkeervraag op de parkeerterreinen berekend. Deze toename in parkeervraag van netto 14 parkeerplaatsen tellen wij op bij de eerder in het memo berekende parkeerdruk. Hierbij geldt de kanttekening dat de parkeercapaciteit tijdens de meetmomenten lager was dan gebruikelijk, en dat op het meetmoment de parkeerdruk door omstandigheden bovengemiddeld hoog was. Daarnaast voegen we de 6 nieuwe parkeerplaatsen toe aan de capaciteit.

Situatie	11 december			18 december		
	Bezetting	Capaciteit	%	Bezetting	Capaciteit	%
Huidig	118	218	54%	169	206	82%
Nieuw	132	224	59%	183	212	86%

Tabel 6: Parkeerdruk voor en na een toevoeging van 14 parkeerplaatsen in de parkeervraag en 6 parkeerplaatsen in de parkeercapaciteit.

Conclusie

De uitbreiding van de Lidl leidt tot een toename in de parkeervraag van 21 parkeerplaatsen voor bezoekers en 2 voor werknemers. De huidige supermarkt inclusief kantoor leidt tot een parkeervraag van 67, waarvan 6 voor werknemers. Bij de beoogde ontwikkeling wordt een apart parkeerterrein aangelegd die voorziet in 11 parkeerplaatsen die met name zijn bedoeld voor werknemers van de Lidl. De parkeervraag voor werknemers is in totaal 9 parkeerplaatsen, dus voldoen de 11 parkeerplaatsen. Dit betekent dus dat er niet alleen 21 parkeerplaatsen aan parkeervraag op de parkeerterreinen voor bezoekers bij komen, maar ook dat er 7 parkeerplaatsen vanaf gaan door de parkeerplaats voor werknemers die nu op het bezoekersterrein parkeren maar in de toekomst de mogelijkheid hebben om op het separate terrein te parkeren. Netto is er op de parkeerterreinen dus een toename van 16 parkeerplaatsen.

De huidige parkeerdruk is gemeten op 11 december en 18 december en bedraagt respectievelijk 54% en 82%. Door de verscherping van de corona-beperkingen, die op 19 december van kracht ging, moesten niet-essentiële winkels sluiten. Daarom is de gemeten parkeerdruk op 18 december waarschijnlijk onrealistisch hoog. Ten opzichte van de telling van 11 december stijgt de parkeerdruk van 54 naar 59 procent en ten opzichte van de telling van 18 december van 82 naar 86%. Kortom, de toename in de parkeervraag kan worden opgevangen in beoogde toename in parkeercapaciteit bij de ontwikkeling van de Lidl.

Hoofdvestiging Boxtel
Bosscheweg 107
5282 WV Boxtel
T +31 (0)411 850 400

Vestiging Amsterdam
Rhijnspoorplein 38
1018 TX Amsterdam
T +31 (0)20 506 19 99

Vestiging Venlo
Industriestraat 94
5931 PK Tegelen
T +31 (0)77 373 06 01

www.bro.nl | info@bro.nl