

Notitie / Memo

HaskoningDHV Nederland B.V.
Transport & Planning

Aan: Europa Have
Becedo Vastgoed Ontwikkeling BV
T.a.v. de heer J. Sanders
Van: Ir. T. (Thijs) de Bruin
Datum: 24 februari 2021
Kopie: N.v.t.
Ons kenmerk: T&PBF9083-100N005F1.4
Classificatie: Open
Bijlage: N.v.t.

Onderwerp: Notitie verkeerssituatie nieuwe Albert Heijn De Bongerd, Doetinchem

0.1 Leeswijzer

Deze notitie betreft een zelfstandig leesbare verkeerskundige analyse van de verkeerssituatie rond de beoogde kavel voor de realisatie van de nieuwe Albert Heijn supermarkt aan De Bongerd te Doetinchem. De notitie is op- en samengesteld op basis van informatieve gesprekken tussen de vertegenwoordiger van de ontwikkelaar, de heer J. Sanders, een vijftal vertegenwoordigers van de gemeente Doetinchem te weten de heer A. Francken, de heer M. Cornelissen, de heer R. Holtkuile, de heer T. Nierkes en mevrouw L. Nieuwenhuis, met de heer R. Smeets van Econsultancy en ondergetekende, in november en december 2020. Besproken is dat in het kader van de planwijziging behoefte is aan nader inzicht in de verkeerseffecten van de supermarkt op de wegen op en rondom het parkeerterrein De Bongerd in verband met de realisatie van de supermarkt en bijbehorende parkeervoorzieningen.

De notitie gaat na deze leeswijzer (paragraaf 0.1) en een informerende toelichting op de aanleiding en aard van de planwijziging (paragraaf 0.2), in paragraaf 1 in op de verkeersgeneratie van de supermarkt en inschatting van de herkomst en bestemming van het (gemotoriseerde) verkeer en als gevolg daarvan van de verdeling van het verkeer over de omliggende wegvakken en het parkeren. Paragraaf 2 gaat in op verwachtingen ten aanzien van de verkeersveiligheid, met name in relatie tot het laden en lossen bij de nieuwe supermarkt. De notitie sluit af met een conclusies in paragraaf 3.

0.2 Aanleiding

De supermarktllocatie van Albert Heijn in winkelcentrum De Bongerd in de Doetinchemse wijk De Huet, krijgt in de nabije toekomst een nieuwe locatie tegenover de huidige. De bouw van de nieuwe winkel met parkeergarage gaat naar verwachting eind 2021 van start en duurt zo'n twee jaar.

De nieuwe winkel aan De Bongerd krijgt een omvang van 3.337 m² bvo (bruto vloeroppervlak) en 126 m² bvo voor de bijbehorende drankenwinkel van Gall & Gall. De huidige locatie van ruim 1.829 m² bvo wordt na verbouwing betrokken door een nieuwe discount supermarkt. Daardoor wordt het winkelcentrum De Bongerd vergroot met bijna 3,5 duizend m².

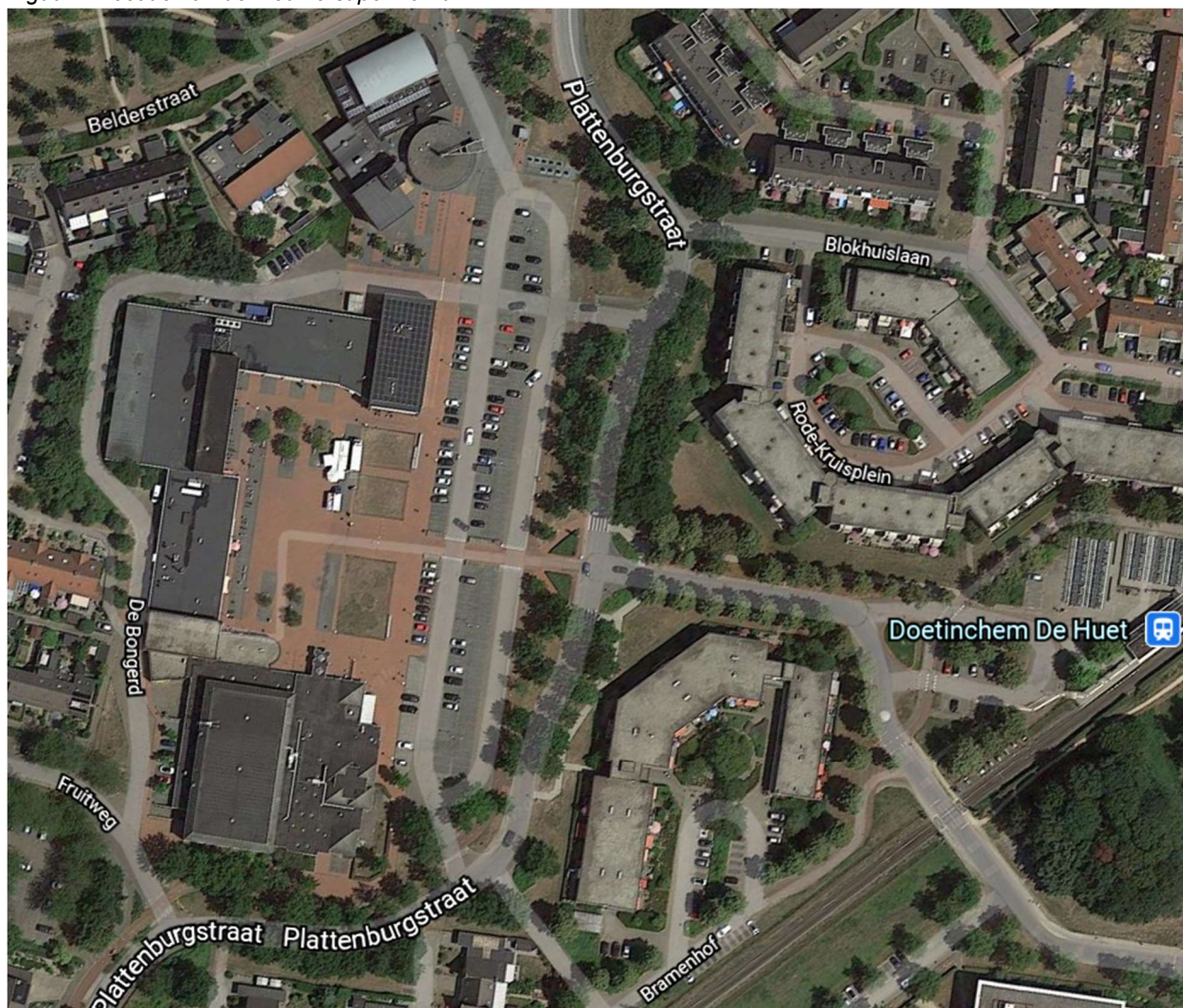
Door de ontwikkelaar is daarvoor een bestemmingsplanwijziging geïnitieerd. De gemeente Doetinchem wenst in het kader daarvan een nadere toelichting op de verkeerskundige effecten ervan voor enerzijds de intensiteiten op de omliggende wegen en anderzijds de verkeersveiligheid bij het laden en lossen.

1 Verkeer en parkeren

Locatie en situatie

De locatie voor de nieuwe supermarkt is gelegen in winkelcentrum De Bongerd te Doetinchem. De huidige Albert Heijn en Gall & Gall ligt in het bouwblok in het midden links op de afbeelding van figuur 1. De nieuwe locatie ligt meer onderaan op de afbeelding. Het nieuwe bouwblok vervangt de bestaande sporthal, die bovenop de supermarkt wordt teruggebouwd, en wordt gesitueerd over een deel van het bestaande parkeerterrein heen. Vervangende en extra parkeergelegenheid wordt onder meer geboden in een parkeergarage onder de nieuwe supermarkt en er komt een nieuw parkeerterrein achter het nieuwe bouwblok, dat ontsluit op De Bongerd en de Fruitweg. Het pand van de huidige supermarkt wordt na opening van de nieuwe locatie, geschikt gemaakt voor betrekking door een discount supermarkt.

Figuur 1 Locatie van de nieuwe supermarkt

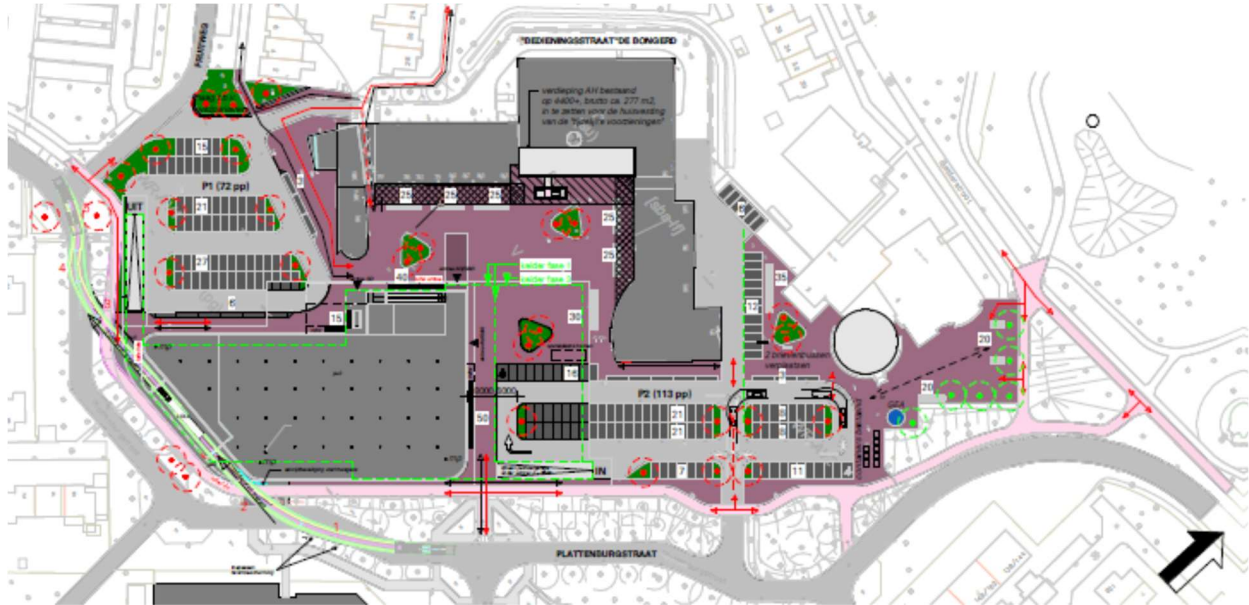


Het winkelcentrum blijft voor de meeste bezoekers ontsloten via de Plattenburgstraat. Deze weg ontsluit de gehele wijk De Huet op de hoofdwegenstructuur van Doetinchem. Recht tegenover het parkeerterrein, rechts op de afbeelding, ligt de Jan Willinkstraat. Deze weg kruist het spoor vlak bij station De Huet en vormt de verbinding met de wijk Dichteren, ten zuidoosten van de spoorlijn. Aan de

achterzijde van het winkelcentrum, links op de afbeelding, ligt de meest nabij gelegen bebouwing aan de Fruitweg en De Bongerd.

Door ontwikkelaar Europa Have is een ontwerptekening overlegd van de nieuwe situatie. Deze tekening is afgebeeld in figuur 2.

Figuur 2 Tekening van de nieuwe situatie



De oriëntatie van de tekening is met de richting van de klok mee geroteerd, waardoor het noorden ongeveer aan de rechterbovenhoek van de tekening ligt. Onderaan, van links naar rechts, is in grijs de Plattenburgstraat herkenbaar en in het midden het winkelcentrum.

Linksonder op de afbeelding is de nieuwe supermarkt geprojecteerd. Vanaf het parkeerterrein rechts daarvan op de afbeelding, is de parkeergarage onder de nieuwe supermarkt bereikbaar. De uitrit daarvan komt terug op maaiveld ter hoogte van het (nieuwe) parkeerterrein aan De Bongerd en sluit dan via de Fruitweg aan op de Plattenburgstraat, ongeveer ter hoogte van de huidige wegenstructuur van De Bongerd en de Fruitweg linksboven op de afbeelding.

Het plan voorziet tevens in herbouw van de sporthal, die in de huidige situatie ongeveer op de plek ligt van de nieuwe supermarkt. De sporthal wordt gerealiseerd bovenop de nieuwe Albert Heijn. Op de locatie van de huidige Albert Heijn wordt in de nieuwe situatie ruimte geboden voor een discount supermarkt.

Met de toevoeging van de nieuwe full service Albert Heijn supermarkt en de verplaatsing van de sporthal in het wijkcentrum van Doetinchem de Huet, wijzigt de ontsluiting enigszins. Het centrum blijft ontsloten vanaf de Plattenburgstraat en De Bongerd, maar de circulatie op het parkeerterrein is aangepast. Vanaf de Plattenburgstraat wordt nog steeds gebruik gemaakt van de inrit ongeveer ter hoogte van de Blokhuislaan. Voor niet gemotoriseerd verkeer ligt de belangrijkste toegang nog steeds tegenover de Jan Willinkstraat. Het parkeerterrein P1 lijkt op het oog echter kleiner, doordat het nieuwe bouwblok grotendeels over een deel van het huidige parkeerterrein staat. De vervallen parkeervakken worden ruimschoots gecompenseerd in de nieuwe parkeergarage onder het nieuwe bouwblok en op een nieuw parkeerterrein P2, achter het bouwblok, dat bereikbaar is via De Bongerd en de Fruitweg. Op dit nieuwe

parkeerterrein ontsluit ook de uitrit van de parkeergarage. Uitrijdend verkeer volgt dus de route via de Fruitweg weer terug naar de Plattenburgstraat.

De bevoorrading van het bestaande deel van het winkelcentrum blijft via De Bongerd verlopen. Voorgesteld wordt echter om de routing om te draaien, dus inrijden via het parkeerterrein P1 aan de Plattenburgstraat, dan achter de winkels langs naar De Bongerd en uitrijden via de Bongerd en de Fruitweg terug naar de Plattenburgstraat. Te overwegen valt om deze route te beperken tot expeditie verkeer, zodat het niet is toegestaan om van het parkeerterrein rechtstreeks naar de Fruitweg te rijden en het expeditie verkeer dus ook niet gehinderd wordt en er geen onveilige situaties ontstaan.

Voor het expeditie verkeer van de nieuwe supermarkt is een aparte parallelstructuur aan de Plattenburgstraat opgenomen. Vrachtauto's hoeven daarbij niet te keren en zullen alleen op de Plattenburgstraat zelf mengen met personenautoverkeer. De laad- en losvoorziening is inpandig en afgesloten met roldeuren, om gekoeld of verwarmd en met een minimum aan geluidhinder te kunnen laden en lossen. Door deze structuur zal het vrachtverkeer van de nieuwe winkel niet mengen met het winkelend publiek.

Voor fietsers blijft de vrijliggende structuur langs de Plattenburgstraat beschikbaar. In de nieuwe situatie zal er echter minder over het parkeerterrein gefietst worden om een kortste route van of naar huis te kunnen nemen, omdat het nieuwe bouwblok de routing op het terrein wijzigt. De belangrijkste toegang tot het plein voor langzaam verkeer ligt in het verlengde van de Jan Willinkstraat. Deze route is vrijgehouden van kruisend parkeerterrein. De maatschappelijke functies aan de oostzijde van het centrum zijn rechtstreeks via het fietspad aan de oostzijde bereikbaar of via de toegang tot de parkeerplaats.

Verkeersgeneratie

Het plan bestaat dus uit de toevoeging van een nieuwe full service supermarkt met een omvang van 3.337m² bvo, een bijbehorende drankwinkel van 126m² bvo en voorziet in de vervanging van de huidige supermarkt door een discount supermarkt van dezelfde omvang, namelijk 1.829m² bvo. Dat laatste is van belang omdat een discount supermarkt en lagere verkeersproductie kent dan de huidige supermarkt waarvoor die in de plaats komt. De huidige sporthal wordt op de bovenverdieping van de nieuwe supermarkt herbouwd en behoudt dezelfde omvang en functie.

De genoemde maatvoering is belangrijk voor het bepalen van de verkeersgeneratie of ritproductie. Hiervoor is gebruik gemaakt van de CROW-publicatie 381 "Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie".

Figuur 3 Bepalen van de extra ritproductie van het winkelcentrum

Winkel	m ² bvo	Kencijfers ritgeneratie (/100m ²)		Ritgeneratie		
		minimaal	maximaal	minimaal	gemiddeld	maximaal
Albert Heijn	3.337	92,3	133,9	3.080	3.774	4.468
Gall & Gall	126	49,3	73,1	62	77	92
AH oud	-/- 1.829	92,3	133,9	-/- 1.688	-/- 2.069	-/- 2.449
Discounter	1.829	49,3	73,1	902	1.119	1.337
Totaal	3.463			2.356	2.902	3.448

Nabericht: het CROW geeft minimum- en maximumwaardes, Doetinchem hanteert een gemiddelde.

- Jan Willinkstraat: 4.365 mvt/etm (afgerond 4.400); ten opzichte van 2.900 volgens het model.

Ten westen van het winkelcentrum en de Jan Willinkstraat geeft het model dus betrouwbare waarden. Ten zuiden en oosten ervan liggen de telcijfers echter een factor anderhalf hoger dan het model aangeeft. Het lijkt logisch om uit te gaan van de hoogste bekende intensiteiten en daarom wordt voor de verkeersberekeningen verder uitgegaan van samengestelde wegvakintensiteiten:

- Plattenburgstraat west: 3.200 respectievelijk 4.000 mvt/etm, conform het model.
 - o Hiervan afgeleid is een intensiteit van circa 800 mvt/etm op de tussengelegen Fruitweg.
 - o Voor de daarop aansluitende De Bongerd is feitelijk geen intensiteit af te leiden, maar gezien de aard van het wegvak langs de laad en losplekken aan de achterzijde van het winkelcentrum, is ingeschat dat dit er enkele tientallen tot een paar honderd mvt/etm. zijn.
- Plattenburgstraat oost: 6.800 mvt/etm. conform de tellingen. Niet meer relevant voor deze analyse, maar verder oostelijk komen we dicht bij de (gekalibreerde) hoofdstructuur van het Doetinchemse wegennet en zullen de verschillen tussen modelwaarden en werkelijk telcijfers op passages kleiner zijn en het model dus een betere indicator.
 - o Afgeleid uit de modelcijfers is dat de intensiteit op de Blokhuislaan enkele honderden mvt/etm. bedraagt, aangenomen is circa 300.
- Jan Willinkstraat: 4.400 mvt/etm. conform de tellingen.

Ter hoogte van het winkelcentrum komen drie hoofdstromen (Plattenburgstraat west en oostzijde en de Jan Willinkstraat) en twee nevenstromen (Fruitweg en Blokhuislaan) samen. Opgeteld zijn dat circa $(3.200 + 800 + 4.400 + 6.800)$, inclusief Blokhuislaan) 15.200 autoritten per etmaal in totaal. Daar komen er volgens de ritgeneratieberekening nog 2.900 bij vanwege de uitbreiding van het winkelcentrum, ofwel circa negentien procent per hoofdstroom.

Op basis van deze observaties is voor deze analyse aangenomen dat de verdeling van herkomst en bestemmingen van het extra supermarktverkeer zich als volgt verdeelt over de richtingen:

- 25% van 2.900 mvt/etm. extra ritten in en uit westelijke richting. Daarvan komt en gaat 20 procentpunten ofwel 600 mvt/etm. (wederom afgerond op 100-tallen) via de Plattenburgstraat westzijde tot 3.800 mvt/etm. Daarnaast komt en gaat circa 5% of 100 mvt/etm. via de Fruitweg tot 900 mvt/etm;
- 45% van 2.900 extra ritten op het deel van de Plattenburgstraat net ten oosten van het P-terrein, tot 8.100 mvt/etm. Daarvan komt en gaat circa 5% of 100 mvt/etm. via de Blokhuislaan en de overige 1.200 via de Plattenburgstraat verder in en uit oostelijke richting;
- 30% of 900 extra ritten op de Jan Willinkstraat, tot 5.300 mvt/etm.

Bovenstaande intensiteiten zijn steeds berekend en vermeld voor de werkdag, zoals gebruikelijk en in overeenkomst met het verkeersmodel. Het geluidonderzoek wordt uitgevoerd door Econsultancy en daarvoor wordt gebruik gemaakt van de verkeerscijfers uit dit rapport. Volgens de Wet Geluidhinder moet echter worden gerekend met weekdagintensiteiten in plaats van werkdagintensiteiten. Daarvoor worden de hiervoor vermelde aantallen omgerekend naar 95% en als zodanig vermeld in figuur 5 op de volgende bladzijde. De verklaring voor de omrekenfactor is vermeld in de voetnoot bij die figuur.

Relevant is nog te vermelden dat er, afgezien van het winkelcentrum (en behoudens een aanpassing van het stationsgebied Station-Doetinchem De Huet vanwege de spoorverbreding) geen noemenswaardige projectmatige ontwikkelingen in de nabijheid en invloedssfeer van het plangebied liggen of zijn gepland, die de verkeersintensiteiten in de komende 10 tot 15 jaar wezenlijk zullen wijzigen. Daarnaast wordt in deze analyse rekening gehouden met een autonome verkeersgroei die nihil is.

Verkeersverdeling rondom het winkelcentrum

Het bouwplan voor het winkelcentrum De Bongerd leidt ertoe dat het winkelareaal toeneemt en daardoor ook de verkeersaantrekkende werking, ofwel extra supermarktverkeer. Het bouwplan zorgt er echter ook voor dat de huidige parkeervoorzieningen wijzigen. Een deel van de parkeerplaats aan de Plattenburgstraat wordt gebruikt voor het nieuwe bouwblok, waaronder een parkeergarage komt, die vanaf het parkeerterrein toegankelijk is. Ongeveer op de plek van huidige sporthal komt een nieuw parkeerterrein, waarop ook de uitgang van de parkeerkelder uitkomt. Dit terrein ontsluit op De Bongerd en vandaar op de Fruitweg en de Plattenburgstraat. Omdat in de parkeerkelder een gedwongen rijrichting geldt, rijdt alle verkeer in via de Plattenburgstraat en uit via De Bongerd en de Fruitweg.

Op basis van het aantal beschikbare parkeerplekken op de drie terreinen (Plattenburgstraat 113 plekken, parkeergarage 179 plekken en De Bongerd 72 plekken) is afgeleid dat 80% van al het aankomende verkeer inrijdt via de Plattenburgstraat en 20% via de Fruitweg. Het uitrijdende verkeer kent een omgekeerde verhouding: 30% rijdt uit via de Plattenburgstraat en 70% via de Fruitweg.

Samenvattend zijn alle hiervoor vermelde en afgeleide wegvakintensiteiten opgenomen in de tabel van figuur 5.

Figuur 5 Relevante wegvakintensiteiten per gemiddelde weekdag

Straatnaam	Van	tot	Huidige intensiteit	Extra verkeer	Totaal
Plattenburgstraat	Alsemveld	Fruitweg	3.000	600	3.600
Fruitweg	Plattenburgstraat	De Bongerd	800	1.400	2.200
Fruitweg	De Bongerd	Perzikkloesem	800	100	900
Plattenburgstraat	Fruitweg	Jan Willinkstraat	3.800	1.100	4.900
Jan Willinkstraat	WC De Bongerd	Spoorlijn	4.200	900	5.100
Plattenburgstraat	Jan Willinkstraat	P-terrein	5.200	1.100	6.300
Plattenburgstraat	P-terrein	Blokhuislaan	6.500	1.400	7.900
Blokhuislaan	Plattenburgstraat	Bastinglaan	300	100	400
Plattenburgstraat	Blokhuislaan	Slotlaan	6.200	1.300	7.500

Bij de wegvakintensiteiten gelden de volgende aanvullingen:

- Alle vermelde intensiteiten betreffen #motorvoertuigritten per etmaal in twee richtingen tezamen, afgerond op 100-tallen.
- De hiervoor berekende en benoemde werkdagintensiteiten zijn omwille van de voorgeschreven methodiek van geluidberekeningen omgerekend naar weekdagintensiteiten, op basis van het volgende uitgangspunt: op zaterdag 90% en zondag 80% van de reguliere werkdagintensiteit (95%) en voor het extra verkeer op zaterdag 150% en zondag 50% van de reguliere werkdagintensiteit (100%).
- Aangenomen is dat de autonome of projectmatige verkeersgroei anders dan de uitbreiding van het WC, nihil is.
- De dagverdeling bedraagt voor alle wegvakken 78% / 18% / 4% (dag / avond / nacht).
- Het gemiddelde vrachtpercentage op de Plattenburgstraat en de Jan Willinkstraat bedraagt 10%, waarvan 7% middelzwaar en 3% zware vrachtauto's. Op de overige wegvakken rijden slechts incidenteel vrachtauto's.

De huidige functie, vorm en inrichting van de betreffende wegvakken is zodanig dat de berekende toenames niet tot knelpunten zullen leiden. De Plattenburgstraat kan vanwege de vrijliggende fietsvoorzieningen en het ontbreken van erfaansluitingen, bij wijze van theoretische capaciteit moeiteloos intensiteiten tot 10.000 mvt/etm verwerken. In het bestemmingsplan is in lijn daarmee een intensiteit van circa 8.000 mvt/etm vermeld. Dat komt overeen met circa 80% van de capaciteit en dat wordt in de verkeerskunde in algemeen gezien als een nog goede verkeersafwikkeling. De theoretische capaciteit van de Jan Willinkstraat bedraagt door het ontbreken van erfaansluitingen tot zeker 8.000 mvt/etm en de

Blokhuislaan en Fruitweg als reguliere erftoegangswegen tot circa 5.000 mvt/etm. Alle wegvakken moeten het extra verkeersaanbod dus moeiteloos kunnen faciliteren.

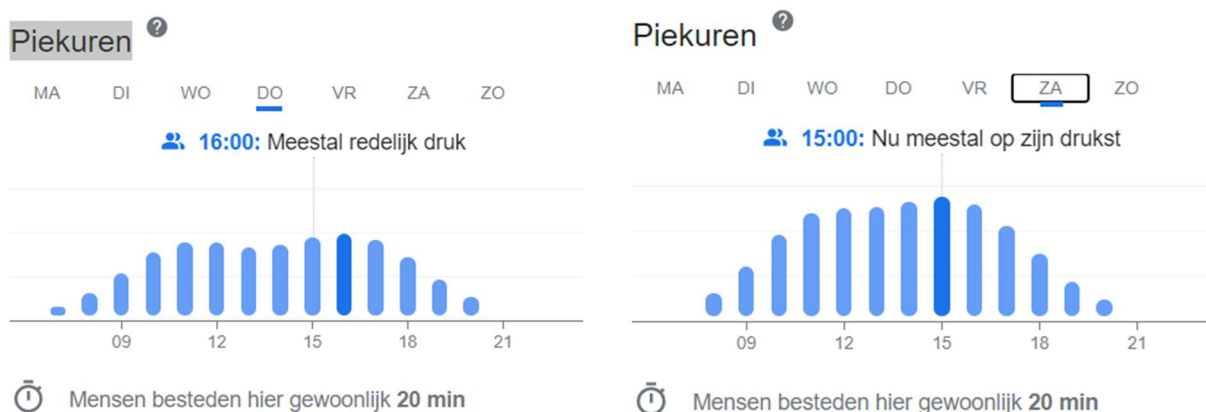
Maatgevende periode van de dag

Uit de hiervoor ook al vermelde telcijfers is bekend dat de verdeling van het verkeer over de dagperiodes redelijk gelijkmatig is. Van alle verkeer dat gedurende een etmaal een telpunt passeerde, deed 78% dat tussen 7.00 en 19.00 uur. Daarnaast passeerde 18% van het verkeer in de avondperiode tussen 19.00 en 0.00 uur en 4% in de nachturen tussen 0.00 en 7.00 uur.

Aangenomen wordt dat het extra supermarktverkeer geen significante verschuiving zal laten zien in de verdeling tussen dag, avond en nacht.

Op basis van de bezoekersgegevens van Google voor de huidige Albert Heijn De Bongerd te Doetinchem is op basis van anonieme GPS-telefoongegevens bekend wat de drukste bezoekmomenten zijn van de supermarkt. De daarvan verkregen resultaten zijn afgebeeld in figuur 6.

Figuur 6 Bezoekersgegevens over de uren van de dag



Hieruit is af te leiden dat het drukste moment op werkdagen ligt in de middag- of avondspits. In het drukste uur vinden dan ongeveer 10% van de dagelijkse ritten plaats en ongeveer evenveel aankomende ritten als vertrekkende ritten.

De zaterdagen kennen de grootste bezoekersaantallen, ongeveer anderhalf maal groter dan op werkdagen; de piek ligt dan rond of net na het middaguur en valt niet samen met reguliere spitsdrukte. In de regel zal de reguliere druke op zaterdagen ordegrrootte 10% onder die van een werkdag liggen en valt de grootste bezoekersstroom dus niet samen met extra druke op de omliggende wegen.

Voor de drukste periode op de openbare weg wordt daarom uitgegaan van werkdagen in de avondspits. De bezoekersstromen van de supermarkt genereren dan ongeveer 10% van het totaal aantal ritten per etmaal, op de wegvakken zoals hiervoor vermeld.

Het winkelcentrum genereert na de verbouwing dus 2.900 extra autoritten per etmaal. Het nieuwe bezoekersverkeer gaat deelnemen aan het reguliere verkeer en moet dus worden opgeteld bij de omvang van het huidige verkeer op het wegennet van Doetinchem, volgens de hiervoor beschreven verdeling over de richtingen.

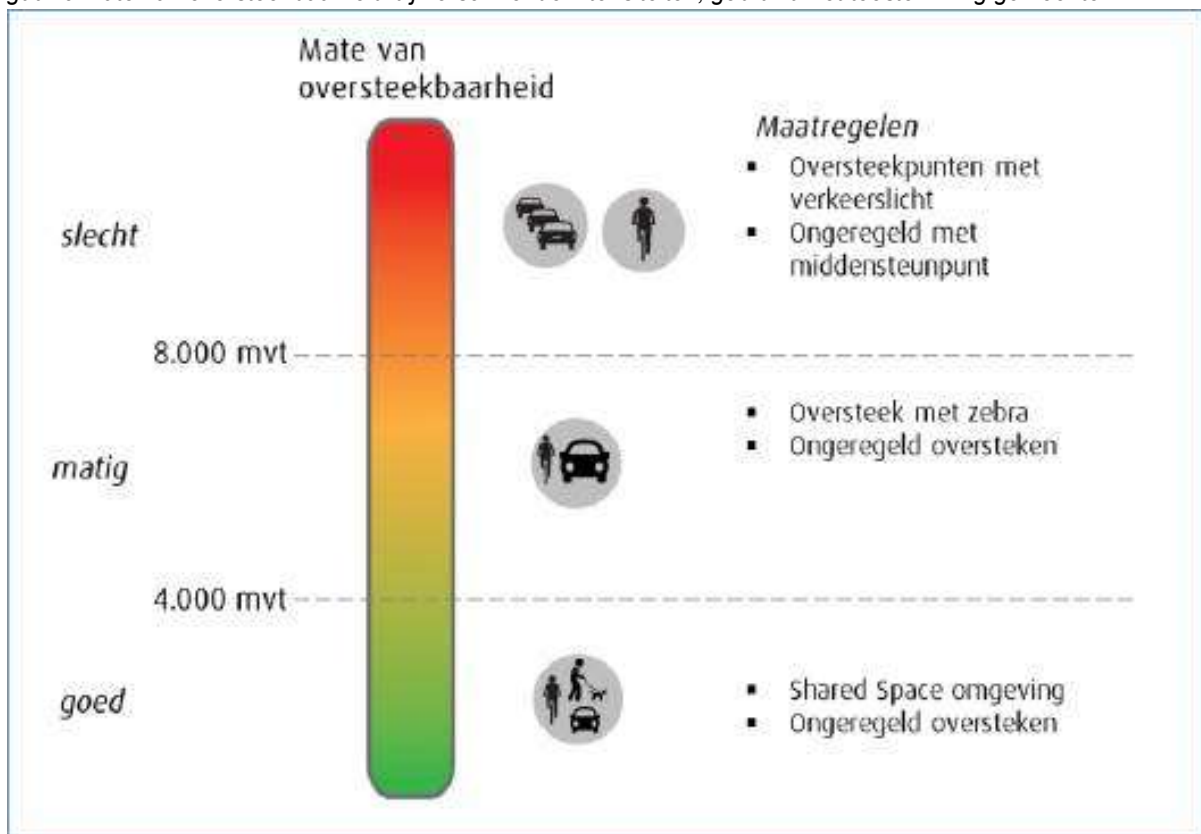
Oversteekbaarheid

De wegbreedte van de Plattenburgstraat ter hoogte van de Jan Willinkstraat bedraagt 5,80m. Voetgangers die willen oversteken via de zebrapaden, zullen daar normaal gesproken bij een loopsnelheid van 1 à 1,5m per seconde circa 4 tot 6 seconden voor nodig hebben en in geval van iemand met zware boodschappentassen en een loopsnelheid van 0,5m per seconde tot ongeveer 12 seconden. Overstekende fietsers hebben normaalgesproken 2 tot 4 seconden nodig om het kruispunt over te steken.

Op basis van de wegvakintensiteiten uit figuur 6, is af te leiden dat in de drukste uren (circa 10% van het etmaaltotaal) 500 motorvoertuigen westelijk en iets minder dan 700 oostelijk van het kruispunt rijden, inclusief afslaand verkeer naar en vanuit de Jan Willinkstraat. In de huidige situatie gaat dat om 400 en 500 auto's. Daarmee bedraagt het gemiddelde hiaat tussen opvolgende auto's ruim 7 respectievelijk 5 seconden. Dat zou in de meeste gevallen genoeg moeten zijn om via het fietspad en de zebrapaden rustig over te kunnen steken, maar begint wel druk te voelen omdat naderende auto's met regelmaat wachtrijtes zullen vormen voor de zebra.

Dat kan ook worden afgeleid uit onderstaande figuur 7, waarin indicatief is aangegeven welke mate van oversteekbaarheid geldt zonder aanvullende maatregelen en welke maatregelen kunnen worden getroffen bij een bepaalde intensiteit om die weer op een goed niveau te krijgen. Uit de figuur is af te leiden dat de oversteekbaarheid tot 4.000 nog goed is te noemen. Tussen 4.000 en circa 8.000 mvt/etm moeten in ieder geval oversteken met zebra's worden toegepast, zoals het geval is op de Plattenburgstraat. Boven de 8.000 mvt/etm kan gedacht worden aan het toepassen van verkeerslichten of een gefaseerde oversteek met een midden steunpunt.

Figuur 6 Mate van oversteekbaarheid bij verschillende intensiteiten, gebruikt met toestemming gemeente



Daarmee kan worden gesteld dat de ontwikkeling van het winkelcentrum niet leidt tot een situatie waarbij op voorhand duidelijk is dat aanvullende maatregelen aan de Plattenburgstraat noodzakelijk zijn. Daarop geldt één uitzondering: ter hoogte van de Blokhuislaan wordt de bestaande ongeregelde voetgangersoversteekplaats in de Plattenburgstraat gewijzigd in een zebraoversteek. Ter hoogte van de Jan Willinkstraat zijn die reeds aanwezig.

De huidige verkeerssituatie en weginrichting biedt voldoende ruimte en restcapaciteit om de voorziene verkeerstoename te kunnen faciliteren. Eventuele aanvullende maatregelen, buiten het kader van het plan voor de uitbreiding van het winkelcentrum, zijn daarom ook in de toekomst onverkort uitvoerbaar en kunnen te zijner tijd worden getroffen.

Parkeren

Het huidige winkelcentrum voorziet in 185 parkeerplekken. Dit is inclusief de plekken langs de Bongerd en in de omgeving van de maatschappelijke voorzieningen. Op grond van de nota Parkeernormen auto en fiets van de gemeente Doetinchem uit 2016, moet iedere nieuwe ontwikkeling in zijn eigen parkeervraag voorzien. De parkeervraag wordt hier bepaald aan de hand van het gemiddelde actueel parkeerkencijfer voor “matig stedelijk gebied” voor de “rest van de bebouwde kom”.

Conform het beleid en volgens jurisprudentie, hoeft alleen in de parkeervraag van de nieuwe ontwikkeling te worden voorzien. Eventuele bestaande tekorten hoeven niet te worden aangevuld. De sporthal die gesloopt wordt en daarna in dezelfde omvang wordt herbouwd op de nieuwe Albert Heijn wordt beschouwd als bestaande voorziening. De parkeerbehoefte hiervoor wordt geacht beschikbaar te zijn in de bestaande parkeercapaciteit.

De nota parkeernormen stelt dat als de kencijfers veranderen, de dan actuele cijfers gelden. Om die reden is hier voor de auto gerekend met de gemiddelde normen conform CROW-publicatie 381 uit 2018. De ontwikkeling van de Albert Heijn en Gall en Gall vraagt op basis van de deze cijfers een extra parkeerbehoefte van 180 parkeerplekken. De ombouw van de bestaande Albert Heijn levert een verminderde vraag op van 2 parkeerplekken. Per saldo moeten 178 extra plekken in de openbare ruimte gerealiseerd worden.

Rondom het centrum zouden op grond van de norm 363 ($185 + 178$) parkeerplekken beschikbaar moeten zijn. De plannen voorzien in 364 parkeerplaatsen waarvan 179 in de vorm van een parkeerkelder onder de Albert Heijn en twee parkeerterreinen op maaiveld. Wanneer bezoek aanrijdt via de zuidoostelijke toegang aan de Plattenburgstraat, zijn alle parkeerplekken in één circulatie met elkaar verbonden.

Na sluitingstijd van Albert Heijn kan de garage worden afgesloten. De beide maaiveld parkeerterreinen functioneren dan als twee afzonderlijke terreinen. De één met een in/uitgang aan de Plattenburgstraat, de ander met een in/uitgang aan de Bongerd. Het aanbod is dan weer gelijk aan het huidige aanbod en biedt voor die situatie voldoende capaciteit.

Fietsparkeren

De fietsklemmen voor het winkeldeel zijn rondom het centrale plein gesitueerd. Op grond van de nota Parkeernormen moet iedere nieuwe ontwikkeling ook in zijn eigen fietsparkeervraag voorzien. De gemeente Doetinchem heeft op basis van kencijfers van het CROW (+Leidraad Fietsparkeren) de fietsparkeernormen bepaald. Deze zijn sinds het verschijnen van de nota niet meer gewijzigd.

Voor de supermarkt geldt daarom dat per 100m² BVO 1,6 fietsparkeerplek moet worden gerealiseerd. Voor de Albert Heijn met Gall en Gall levert dit een extra vraag van 55 fietsklemmen op.

In de huidige situatie zijn 256 fietsopstelplekken aanwezig. Het nieuwe plan voorziet in 335 fietsopstelplekken; een toename van 79 fietsplekken. Het plan voldoet daarmee ruimschoots aan de gestelde norm.

2 Verkeersveiligheid bij het laden en lossen

Belangrijk aandachtspunt bij de nieuwe Albert Heijn in winkelcentrum de Bongerd in het kader van de verkeersveiligheid is de bevoorrading. De bevoorrading van de nieuwe winkel vindt inpandig plaats direct langs de Plattenburgstraat. Vrachtverkeer moet hierbij zowel bij het inrijden als het uitrijden een tweerichtings fietspad kruisen. Om de veiligheid voor de fiets te waarborgen is een aantal maatregelen genomen.

De laad en losplek is slecht op één manier toegankelijk. Vanaf de Liemersweg Energieweg rijdt vrachtverkeer via de Plattenburgstraat de laad en los ruimte van de supermarkt aan de rechterzijde van de weg binnen. Bij het uitrijden gaat verkeer rechtsaf de Plattenburgstraat op om de Liemersweg weer te bereiken ter hoogte van de kruising met de Edisonstraat. Deze circulatie wordt fysiek ondersteund door de vormgeving van de in en uitrit. Hierdoor wordt voorkomen dat vrachtverkeer gelijktijdig rekening moet houden met tegemoetkomend autoverkeer en fietsverkeer. Vrachtverkeer maakt daarmee alleen een voorwaartse beweging. Risicovolle achterwaartse manoeuvres worden vermeden.

Wil de chauffeur de volle aandacht aan de fietser kunnen geven, dan moet hij/zij zo min mogelijk tijd en aandacht nodig hebben voor de manoeuvre van het voertuig zelf. Om die reden worden de bochten voor vrachtverkeer overrijdbaar gemaakt zodat in één vloeiende beweging toegang verkregen kan worden tot de laad en losruimte. De snelheid bij in en uitrijden zal stapvoets zijn.

Om te voorkomen dat fietsers in de dode hoek van de vrachtauto terecht komen, wordt nabij de inrit een spiegel geplaatst zodat chauffeurs zicht hebben op fietsers vanuit de richting Jan Willinkstraat. Bij het inrijden heeft de chauffeur zo automatisch goed zicht op fietsers vanuit de richting Fruitweg.

Bij de uitrit wordt het fietspad richting de weg geschoven. Het verschuiven van het fietspad voorkomt dat de achteropkomende fietser makkelijk in de dode hoek terechtkomt naast het voertuig. Ook hier zal ter aanvulling een spiegel het zicht op de achteropkomende fietser nog extra verbeteren.

Om de fietser te attenderen op het in en uitrijden van vrachtvoertuigen voor laden en lossen, zal een signaleringssysteem worden aangebracht. Dit kan bijvoorbeeld in de vorm van een knipperbol of knipperlicht.

3 Conclusies

Voor de realisatie van een nieuwe full service Albert Heijn supermarkt in winkelcentrum De Bongerd te Doetinchem is namens de exploitant wijziging van het bestemmingsplan aangevraagd. In het kader van de beoordeling van die bestemmingsplanwijziging is gevraagd om nadere toelichting op verkeerskundig gebied. Met name is gevraagd om de aard en omvang van de te verwachten verkeersstromen te

beschouwen en de mogelijk effecten daarvan op doorstroming en geluid in ogenschouw te nemen. Ook is verzocht in te gaan op de verkeersveiligheid rondom de locatie, met name in relatie tot het fietspad en expeditie verkeer.

In voorliggende notitie is naar aanleiding van overleg met vertegenwoordigers van de gemeente en de ontwikkelaar, met behulp van vuistregels en expert judgement ingegaan op de gevraagde punten.

Conclusie van die beschouwing is dat er in verkeerskundige zin geen aanleiding is om te veronderstellen dat de exploitatie van de bedoelde supermarkt op de genoemde locatie zal leiden tot onoverkomelijke knelpunten. De situatie ter plekke, de restcapaciteit van de omliggende wegen en het ontwerp van de nieuwe situatie, zijn van dien aard dat er sprake is en kan zijn van een goede ruimtelijke en verkeerskundige inpassing.

Aan te bevelen valt om bij de vormgeving van het nieuwe parkeerterrein aan de Fruitweg en De Bongerd aandacht te hebben voor het voorkomen en beperken van licht- en geluidhinder voor de nabijgelegen woningen. Daarbij dient in acht te worden genomen dat hier niet alleen gebruikers van het parkeerterrein langsrijden, maar ook alle uitrijdende voertuigen vanuit de parkeergarage.

Met vriendelijke groet,

Ir. T. (Thijs) de Bruin, mede namens Ir. L. (Leon) Leferink
Senior adviseurs Mobiliteit en Ruimte - **Royal HaskoningDHV**