

## Memo

Onderwerp: Verkeersprognose maatschappelijke voorzieningen bij verdwijnen Lidl Hoogstraat t.b.v. geluidsberekeningen

Projectnummer: 374506

Referentienummer: NLRENS

CONCEPT

Datum: 25-03-2021

## 1 Inleiding

De Lidl aan de Hoogstraat in Wijk bij Duurstede verdwijnt. Er komt een nieuwe en grotere vestiging in het te renoveren winkelcentrum De Heul.

Er zijn plannen om op de huidige locatie van de Lidl aan de Hoogstraat 10 (dure) twee onder één kap woningen te realiseren. Een andere mogelijkheid is het huidige pand te transformeren en er maatschappelijke functies in onder te brengen.

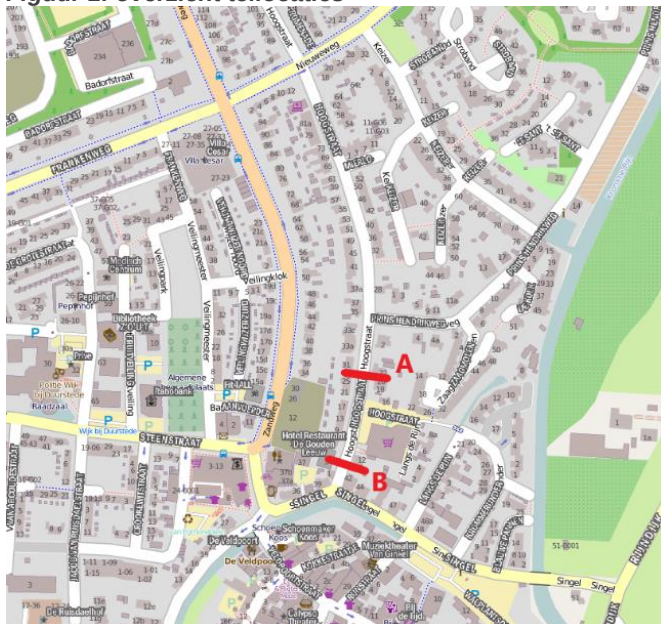
Voor de woningbouwplannen is ten behoeve van geluidsberekeningen reeds een memo (d.d. 22/02/2021) opgesteld met een prognose voor de verkeersintensiteiten op de Hoogstraat bij het verdwijnen van de Lidl en de komst van de woningen.

In deze memo wordt een prognose opgesteld bij komst van maatschappelijk functies voor een zogenaamd "worst case"-scenario. In deze memo is een zelfde opbouw gehanteerd als in de memo van 22 januari jongstleden voor de woningen. Hierdoor zijn er in deze memo wel dubblures met de vorige memo, maar maakt het deze memo wel overzichtelijker en een op zichzelf staand document.

## 2 Huidige verkeersintensiteiten

In figuur 1 zijn op de Hoogstraat twee locaties weergegeven waarop het verkeer is geteld, inclusief classificatie van de voertuigen. Het betreft telpunt A (periode: woensdag 7/11/2018 t/m dinsdag 20/11/2018) en telpunt B (periode: woensdag 11/2/2015 t/m zondag 15/2/2015).

**Figuur 1: overzicht tellocaties**



De (brom)fietsen en motorfietsen zitten niet in deze intensiteiten verdisconteerd, omdat deze conform het Reken- en meetvoorschrift Geluid 2012 niet onder lichte motorvoertuigen vallen en er geen brongegevens in de SRM1-methode voor deze voertuigen zijn opgenomen.

Omdat op telpunt B geen volledige week is geteld is voor de maandag en dinsdag dezelfde verkeersintensiteit aangehouden als voor de donderdag om zo de gemiddelde weekdagintensiteit te kunnen berekenen.

De gemiddelde weekdagintensiteit op de locaties A en B zijn:

- Telpunt A: 1.302 (mvt/etm)
- Telpunt B: 1.615 (mvt/etm)

### 3 Verkeersprognose

#### 3.1 Huidige Lidl

In de rapportage “Revitalisatie winkelcentrum De Heul, Parkeervraag en verkeersgeneratie december 2020; ir. Sj. Stienstra Adviesbureau Stedelijk verkeer bv) is de verkeersgeneratie berekend van de nieuwe Lidl in winkelcentrum De Heul. Voor een gemiddelde weekdag bedraagt de intensiteit 1.594 (mvt/etm).

De Lidl aan de Hoogstraat heeft een winkelvloeroppervlak (wvo) van 1.035 m<sup>2</sup> en een bruto vloeroppervlak (bvo) van 1.415m<sup>2</sup>. De verhouding wvo/bvo is dan 0,73.

De nieuwe Lidl in winkelcentrum de Heul krijgt een wvo van 1.500 m<sup>2</sup> en een bvo van 2.350 m<sup>2</sup>. De verhouding wvo/bvo is dan 0,64.

Voorgesteld wordt om voor het bepalen van de verkeersgeneratie van de huidige Lidl aan de Hoogstraat de verhouding tussen het aantal m<sup>2</sup> bvo van de huidige en de nieuwe winkel te hanteren. Dit geeft voor de huidige Lidl aan de Hoogstraat dan de volgende verkeersgeneratie:  $1.415/2.350 \times 1.594 = 960$  (mvt/etm).

In de verkeersberekening wordt dus uitgegaan van het aantal m<sup>2</sup> bvo en niet van aantal m<sup>2</sup> wvo. De huidige Lidl aan de Hoogstraat heeft relatief gezien meer winkeloppervlak gerelateerd aan het aantal m<sup>2</sup> bvo dan de nieuwe Lidl in winkelcentrum De Heul. Hiermee doen we eerder een onderschatting dan een overschatting van de verkeersgeneratie van de huidige Lidl. In theorie verdwijnt er dan eerder minder verkeer uit de Hoogstraat dan in de praktijk het geval zal zijn. Een overschatting van het resterende verkeer op de Hoogstraat na het verdwijnen van de Lidl geeft voor de resultaten van de geluidsberekeningen dan een veilige marge.

**Figuur 2: overzicht huidige situatie Lidl Hoogstraat**



Ingeschat wordt dat 65% van het verkeer van/naar de Lidl aanrijdt vanuit /vertrekt in zuidelijke richting van de Hoogstraat (624 mvt/etm) en 35% van het verkeer in noordelijke richting (336 mvt/etm).

### 3.2 Maatschappelijke functies

In figuur 3 is een afbeelding weergegeven van de ontwikkelaar met een mogelijke invulling van het perceel door maatschappelijke functies. Hierbij is nog uitgegaan van een grotere invulling met 1.835 m<sup>2</sup> bvo in plaats van de nu beoogde invulling met 1.500 m<sup>2</sup> bvo.

**Figuur 3: verbeelding met invulling maatschappelijke functies**



In de huidige situatie zijn er bij de Lidl 44 “formele” parkeerplaatsen zonder het informele parkeren aan de zuidoostkant mee te rekenen. In de nieuwe situatie verdwijnen langs de Hoogstraat 10 parkeerplaatsen en komen er aan de zuidoostkant 7 parkeerplaatsen bij. De parkeerplaatsen aan de zuidkant van de toegangsweg vanaf de Hoofdstraat kunnen efficiënter ingedeeld en met meer haaksparkeren worden uitgebreid. Dit levert ca. 9 extra parkeerplaatsen op.

Per saldo zijn er dan op eigen terrein bij herontwikkeling met maatschappelijke functies ca. 50 parkeerplaatsen beschikbaar.

Door de ontwikkelaar is nader gespecificeerd welke mogelijke maatschappelijke functies in aanmerking komen te worden gehuisvest op de Hoogstraat (zie figuur 4).

**Figuur 4: mogelijke maatschappelijke functies**

**MOGELIJKE INVULLING MET MAATSCHAPPELIJKE FUCNTIES >>**

- Realisatie van een maatschappelijke functie op de locatie Hoogstraat 14 zien wij als kansrijk vanwege de centrale ligging, goede bereikbaarheid en reeds aanwezige parkeerfaciliteiten.
- De oppervlakte en de aanwezige buitenruimte bieden voldoende afzetkansen om het huidige pand te transformeren tot maatschappelijke vastgoed.
- Huisvesting van een kinderopvangfaciliteit behoort naar ons inziens tot de mogelijkheden, mede gelet op de aanwezigheid van een buitenterrein dat omgezet kan worden naar kinderspeelplaats.  
De vraag naar kinderdagopvang in de kern Wijk bij Duurstede groeit de komende tien jaar met ruim 160 plaatsen. Cijfers tonen aan dat er op dit moment ook een tekort aan deze voorziening is in de kern.
- Voor huisvesting van een tandarts is er, uitgaande van de kengetallen, ruimte. Deze functie zou dan slechts een deel van de beschikbare ruimte invullen. Hierbij kan worden ingezet op een clustering met andere (para)medische functies.
- Minder voor de hand ligt de realisatie van een medische cluster met huisartsen onder een dak (HOED) en apotheek. In de zeer directe omgeving is een medisch centrum gelegen.
- De locatiemarken en het gebouw lenen zich goed voor de realisatie van een sportschool, fitnesscentrum of andere kleinschalige sportvoorziening. En volledige vraagonderbouwing is op basis van de beschikbare kengetallen niet te maken. Feit is wel dat fitness (individuele) sportvoorzieningen populair zijn. Door de toenemende individualisering en toename van de welvaart zal dit ook zou blijven.  
Fitness bedrijven specialiseren zich ook meer een meer. Een opkomende trend is bijvoorbeeld personal training voor senioren, Deze doelgroep neemt de komende jaren sterk toe, ook in Wijk bij Duurstede.

### 3.3 Parkeer- en verkeersprognose

Om tot een “worst case”- scenario te komen wordt van drie mogelijke maatschappelijke functies een prognose opgesteld van de parkeerbehoefte (op basis van de Wijkse parkeernota) en is in het verlengde daarvan de verkeersgeneratie met de CROW-kentallen berekend.

Uitgangspunt voor de berekeningen is maximaal 1.500m<sup>2</sup> bvo per maatschappelijke functie.

#### 3.3.1 Kinderdagverblijf

##### *Parkeren*

Bij een Wijkse parkeernorm van 1,5 ppl. per 100 m<sup>2</sup> bvo is de parkeerbehoefte van een kinderdagverblijf 23 parkeerplaatsen. Deze parkeerbehoefte is nog zonder de kortstondige parkeerbehoefte van ouders/verzorgers, welke de kinderen komen brengen en halen. Voor de berekening van de extra parkeerbehoefte van het kortparken is inzicht benodigd in het daadwerkelijke aantal kindplaatsen, hetgeen nu nog niet bekend is. Voor het kortparkeren zijn 50 – 23 = 27 parkeerplaatsen beschikbaar.

##### *Verkeersgeneratie*

Bij de Wijkse parkeernorm past een CROW-verkeersgeneratiekencijfer van 33,7 (mvt/etm) per 100m<sup>2</sup> bvo. Dit geeft een verkeersgeneratie van het kinderdagverblijf van **506 mvt/etm**.

#### 3.3.2 (Para)medische functies

##### *Parkeren*

Voor de diverse (para)medische functies wordt in de Wijkse parkeernota veelal per behandelkamer een parkeernorm gegeven. Aangenomen wordt dat de oppervlakte per praktijk met bijbehorende behandelkamer ca. 100 m<sup>2</sup> bvo bedraagt. Hierin zijn ook de algemene ruimtes, zoals wachtruimten, vergaderkamers, bergingen en toiletten opgenomen.

Dit geeft voor de verschillende (para)medische functies de volgende parkeernormen en parkeerbehoefte:

- |                                     |                            |           |
|-------------------------------------|----------------------------|-----------|
| • Tandartsenpraktijk (-centrum):    | 2,6 ppl. per behandelkamer | → 39 ppl. |
| • Huisartsenpraktijk (-centrum):    | 3,2 ppl. per behandelkamer | → 48 ppl. |
| • Fysiotherapiepraktijk (-centrum): | 2,0 ppl. per behandelkamer | → 30 ppl. |
| • Gezondheidscentrum:               | 2,4 ppl. per behandelkamer | → 36 ppl. |
| • Apotheek:                         | 3,4 ppl. per apotheek      | → 3 ppl.  |

Op basis van een aanname van 15 behandelkamers voldoet de beschikbare parkeercapaciteit van ca. 50 parkeerplaatsen voor alle bovenstaande functies.

##### *Verkeersgeneratie*

Bij de Wijkse parkeernorm is een daarbij passende CROW-verkeersgeneratiekencijfer gehanteerd:

- |                                     |                                |                        |
|-------------------------------------|--------------------------------|------------------------|
| • Tandartsenpraktijk (-centrum):    | 33,3 mvt/etm per behandelkamer | → <b>500 (mvt/etm)</b> |
| • Huisartsenpraktijk (-centrum):    | 27,8 mvt/etm per behandelkamer | → 417 (mvt/etm)        |
| • Fysiotherapiepraktijk (-centrum): | 18,5 mvt/etm per behandelkamer | → 278 (mvt/etm)        |
| • Gezondheidscentrum:               | 20,2 mvt/etm per behandelkamer | → 303 (mvt/etm)        |
| • Apotheek:                         | 147 mvt/etm per apotheek       | → 147 (mvt/etm)        |

Uit het voorgaande blijkt dat een tandartsenpraktijk per saldo het meeste verkeer genereert. Door de ontwikkelaar is aangegeven dat de tandartsenpraktijk ongeveer 1/3 deel van de beschikbare ruimte kan invullen gecombineerd met andere (para)medische functies. Uit de berekeningen blijkt dat deze andere functies per definitie een lagere verkeersgeneratie kennen dan een tandartsenpraktijk.

### 3.3.3 Fitness studio /sportschool en fitnesscentrum

Met een fitnessstudio/sportschool wordt bedoeld op kleinschaligere voorzieningen (indicatie: circa 750 m2 bvo) waar voor het overgrote deel alleen gebruik gemaakt wordt van fitnessapparaten.

Bij een fitnesscentrum gaat het om zogenoemde grotere multifunctionele centra (> 1.500 m2 bvo) die een breed pakket aan activiteiten aanbieden. Dit betreft zowel individueel trainen als groepslessen, diverse vormen van fitness zoals cardiofitness, krachttraining, spinning en aerobics, eventueel in beperkte mate aangevuld met wellness-voorzieningen zoals een sauna of een zonnebank. De nadruk ligt in een fitnesscentrum wel op de sportfunctie.

#### *Parkeren*

Voor een fitnessstudio/sportschool en fitnesscentrum geeft de Wijkse parkeernota de volgende parkeernormen en parkeerbehoefte:

- Fitness studio/sportschool: 5,0 ppl. per 100 m2 bvo → 75 ppl.
- Fitnesscentrum: 6,5 ppl. per 100 m2 bvo → 98 ppl.

De parkeerbehoefte van beide functies is groter dan de beschikbare parkeercapaciteit op het terrein van ca. 50 ppl.

#### *Verkeersgeneratie*

Voor de Wijkse parkeernormen bij deze functie is een daarbij passende CROW-verkeersgeneratiekencijfer gehanteerd:

- Fitnessstudio/sportschool: 35,8 mvt/etm per 100 m2 bvo → 537 (mvt/etm)
- Fitnesscentrum: 35,5 mvt/etm per 100m2 bvo → 533 mvt/etm

Uit het bovenstaande blijkt dat een fitnessstudie/sportschool theoretisch net iets meer verkeer genereert dan een fitnesscentrum.

## 3.4 Resumerend

Als “worst case”-scenario voor de verkeersgeneratie is de fitnessstudio/sportschool maatgevend, maar heeft -evenals een fitnesscentrum- een te grote parkeerbehoefte i.r.t. de beschikbare parkeercapaciteit op het terrein en valt daarmee af als “worst-case”- scenario.

Een tandartsenpraktijk of kinderdagverblijf ontloopt elkaar niet zoveel qua maximale verkeersgeneratie. Echter de tandartsenpraktijk zal altijd een combinatie worden met andere (para)medische functies. De theoretische verkeersgeneratie van een dergelijk cluster zal dan lager uitvallen dan wanneer sprake is van alleen een tandartsenpraktijk van gelijke omvang.

Maatgevend is dan een kinderdagverblijf met een verkeergeneratie van 506 mvt/etm op een gemiddelde werkdag.

Bij omrekening van gemiddelde werkdag naar een gemiddelde weekdag wordt een (hoge en dus veilige) CROW-omrekenfactor 0,9 toegepast. Dit geeft voor een kinderdagverblijf dan een gemiddelde weekdagintensiteit van  $0,9 \times 506 = 456$  (mvt/etm).

### 3.5 Verkeersprognose planjaar 2031

Voor de verkeersprognose naar het planjaar 2031 wordt geen rekening gehouden met autonome groei van het verkeer op de Hoogstraat.

Ingeschat wordt dat 50% van het verkeer van/naar het kinderdagverblijf aanrijdt vanuit /vertrekt in zuidelijke richting van de Hoogstraat (228 mvt/etm) en 50% van het verkeer in noordelijke richting (228 mvt/etm).

Het verdwijnen van het verkeer van de Lidl en het toevoegen van het verkeer van het kinderdagverblijf leidt dan tot de volgende gemiddelde weekdagintensiteit op de Hoogstraat:

- Telpunt A: 1.194 (mvt/etm)
- Telpunt B: 1.219 (mvt/etm)

**Figuur 5: overzicht tellocaties**

