

**Memo : Verkeerskundige aspecten
LIDL Teldersweg Rotterdam**

Datum : 17 maart 2022
Opdrachtgever : BRO

Projectnummer : P02516
Opgesteld door : AtH / MvDn

1.0 Inleiding

Het voornemen bestaat om de bestaande supermarkt aan de Teldersweg in Rotterdam te (her)ontwikkelen. In de huidige situatie is het terrein gedeeltelijk bebouwd met een vestiging van de supermarktketen LIDL. Aan de westzijde van deze locatie stond enige jaren geleden een basisschool, deze is inmiddels gesloopt.

Bestaande supermarkt LIDL en voormalig schoolgebouw (maps.google.nl)



De planlocatie ligt in een gemengd gebied waarin zowel de functie wonen als winkels aanwezig is. De herontwikkeling van de planlocatie bestaat uit het slopen van de bestaande supermarkt ten gunste van de (nieuw)bouw van een nieuwe supermarkt, 30 (huur) appartementen en een ondergrondse garage voor het parkeren op eigen terrein.

De herontwikkeling van de bestaande situatie naar de realisatie van een vergrootte supermarkt en appartementen zorgt voor een verandering in verkeersstromen en parkeersituatie. In deze notitie wordt allereerst kort ingegaan op de verkeersproductie van de nieuwe bestemming en daarna de gevolgen voor de verkeersafwikkeling op het onderliggende wegennet. Vervolgens is ingegaan op de parkeerbalans en wordt de vraag beantwoord in hoeverre wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid. Tot slot is er een paragraaf gewijd aan de verkeerssituatie van de inrit naar de parkeergarage en de laad en losstrook en zijn er conclusies getrokken.



Planlocatie (maps.google.nl)

2.0 Verkeersgeneratie

De nieuwe functies zorgen voor extra verkeersbewegingen. Op basis van de CROW-kengetallen¹ is de verkeersproductie van de toekomstige functies in beeld gebracht. Voor de berekening van de verkeersproductie is uitgegaan van de minimum CROW-normen. Deze gelden namelijk voor gebieden met de klasse zeer sterk stedelijk waar Rotterdam onder valt. Dit geeft het meest realistische scenario en sluit het best aan op de gehanteerde parkeernormen van de gemeente Rotterdam.

Uit de berekeningen blijkt dat de herontwikkeling van het plangebied een bruto verkeerstoename van 1.431 motorvoertuigbewegingen per etmaal genereert. Aangezien er op de locatie reeds een bestaande supermarkt staat is een groot gedeelte van deze ritten reeds aanwezig. De bestaande supermarkt genereert 476 mvt/etm. Die worden in mindering gebracht op de nieuwe verkeersgeneratie zodat de netto verkeersgeneratie 955 mvt/etmaal bedraagt.

Type		aantal	eenheid	verkeersgeneratienorm	aantal ritten / etmaal
Supermarkt	Bestaand	-680	m2 bvo	70	-476
Supermarkt	Nieuw	1.924	m2 bvo	70	1.347
Huur, midden / goedkoop	Nieuw	30	woningen	3	84
Toename					955

De supermarkt wordt op werkdagen en zaterdag 2 tot 3 keer bevoorraadt door een vrachtwagen (trekker met oplegger). Het laden en lossen vindt plaats op de laad- en loshaven van de supermarkt tussen 07:00 uur en 19:00 uur.

¹ CROW-publicatie 381 Toekomstbestendig parkeren: Van parkeerkencijfers naar parkeernormen

3.0 Effecten op de omgeving

De supermarkt heeft een belangrijke buurtfunctie en het (gemotoriseerde) verkeer zal voor een groot deel uit de aanliggende wijken komen om boodschappen te doen. De verkeersstromen zullen zich daarom evenredig verdelen over de aanliggende infrastructuur in de 30 km/u- zone. De gebiedsontsluitingswegen Wilgenplaslaan en de Ringdijk zijn te gebruiken voor bezoekers van de verder weg gelegen wijken. Deze gebiedsontsluitingswegen liggen langs het plangebied en hebben een maximumsnelheid van 50 km/u.

De directe wegen in en rond het plangebied hebben een erftoegangsfunctie waarbij een maximumsnelheid geldt van 30 km/u. Deze wegen zijn aangeduid en ingericht middels verkeersdrempels en kruispuntplateaus om een lagere snelheid af te dwingen. De verkeersveiligheid in het plangebied is gewaarborgd omdat de wegen in en rond het plangebied in een 30 km/u zone liggen. Door de relatief lage maximumsnelheid van 30 km/u is de kans op een aanrijding klein. Mocht er onverhoopt toch een aanrijding plaatsvinden dan is vanwege de lage snelheid de kans op (ernstig) letsel gering. Er worden dan ook als gevolg van de beoogde ontwikkeling geen verkeerskundige problemen verwacht.

4.0 Parkeren

In de huidige situatie bedraagt de parkeercapaciteit 19 parkeerplaatsen: 10 plaatsen schuin voor de winkel en 9 plaatsen langs de Teldersweg. Om de parkeerbehoefte te berekenen is gebruik gemaakt van het parkeerbeleid van de gemeente Rotterdam: *Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2022*. Het plangebied is op basis van deze beleidsregeling gelegen in Gebiedstype C - Overig gebied.

Uit de bruto parkeerbehoefte berekening blijkt dat de toe te voegen bebouwing een toename van parkeerbehoefte genereert van bruto 77 parkeerplaatsen. De bruto parkeerbehoefte wordt berekend door het bruto vloeroppervlak (BVO) en aantallen woningen van de te ontwikkelen functies te vermenigvuldigen met een parkeernorm. Het resultaat is dan de bruto parkeerbehoefte.

Bij het bepalen van de parkeerbehoefte zijn de volgende stappen genomen:

- Op basis van het programma en de bijbehorende parkeerkencijfers is het totale aantal bruto parkeerplaatsen² bepaald dat noodzakelijk zou zijn voor de ontwikkeling (per functie);
- Vervolgens is met behulp van de aanwezigheidspercentages de maatgevende parkeerbehoefte (drukste moment van de week) bepaald.

De totale toename in netto parkeerbehoefte valt lager uit door de toepassing van aanwezigheidspercentages. Door de verschillende functies is er namelijk sprake van dubbel gebruik van parkeerplaatsen. De diverse functies hebben een verschillend aanwezigheidsprofiel. Dat wil zeggen dat niet iedere functie op elk tijdstip 100% aanwezigheid rechtvaardigt. De netto parkeerbehoefte op het maatgevende moment (zaterdagmiddag) bedraagt 68 parkeerplaatsen. De parkeerbalans staat in tabelvorm op de volgende pagina.

In het onderstaande overzicht is het volgende opgenomen:

- berekening bruto toename parkeerbehoefte;
- aanwezigheidspercentages van de verschillende functies;
- berekening netto toename parkeerbehoefte.

² De term bruto wil zeggen dat er nog geen rekening is gehouden met aanwezigheidspercentages. Die geven aan op welk tijdstip (dagdeel) hoeveel procent van de parkeerplaatsen daadwerkelijk bezet is.

Parkeerbalans		Bruto parkeerbehoefte			Aanwezigheidspercentage						Netto parkeerbehoefte								
type	bouwlaag	gvo/bvo in m2	parkeernorm	bruto parkeerbehoefte	werkdag ochtend	middag	avond	koop avond	zaterdag middag	avond	werkdag ochtend	middag	avond	koop avond	zaterdag middag	avond			
Woningen	bouwlaag 4	86	1,4	1,4	50%	50%	90%	80%	60%	80%	0,7	0,7	1,26	1,12	0,84	1,12			
		59	0,6	0,6	50%	50%	90%	80%	60%	80%	0,3	0,3	0,54	0,48	0,36	0,48			
		59	0,6	0,6	50%	50%	90%	80%	60%	80%	0,3	0,3	0,54	0,48	0,36	0,48			
		59	0,6	0,6	50%	50%	90%	80%	60%	80%	0,3	0,3	0,54	0,48	0,36	0,48			
		63,8	0,6	0,6	50%	50%	90%	80%	60%	80%	0,3	0,3	0,54	0,48	0,36	0,48			
		63,8	0,6	0,6	50%	50%	90%	80%	60%	80%	0,3	0,3	0,54	0,48	0,36	0,48			
		59	0,6	0,6	50%	50%	90%	80%	60%	80%	0,3	0,3	0,54	0,48	0,36	0,48			
		59	0,6	0,6	50%	50%	90%	80%	60%	80%	0,3	0,3	0,54	0,48	0,36	0,48			
		59	0,6	0,6	50%	50%	90%	80%	60%	80%	0,3	0,3	0,54	0,48	0,36	0,48			
		88,1	1,4	1,4	50%	50%	90%	80%	60%	80%	0,7	0,7	1,26	1,12	0,84	1,12			
Woningen	bouwlaag 3	86	1,4	1,4	50%	50%	90%	80%	60%	80%	0,7	0,7	1,26	1,12	0,84	1,12			
		59	0,6	0,6	50%	50%	90%	80%	60%	80%	0,3	0,3	0,54	0,48	0,36	0,48			
		59	0,6	0,6	50%	50%	90%	80%	60%	80%	0,3	0,3	0,54	0,48	0,36	0,48			
		59	0,6	0,6	50%	50%	90%	80%	60%	80%	0,3	0,3	0,54	0,48	0,36	0,48			
		63,8	0,6	0,6	50%	50%	90%	80%	60%	80%	0,3	0,3	0,54	0,48	0,36	0,48			
		63,8	0,6	0,6	50%	50%	90%	80%	60%	80%	0,3	0,3	0,54	0,48	0,36	0,48			
		59	0,6	0,6	50%	50%	90%	80%	60%	80%	0,3	0,3	0,54	0,48	0,36	0,48			
		59	0,6	0,6	50%	50%	90%	80%	60%	80%	0,3	0,3	0,54	0,48	0,36	0,48			
		59	0,6	0,6	50%	50%	90%	80%	60%	80%	0,3	0,3	0,54	0,48	0,36	0,48			
		88,1	1,4	1,4	50%	50%	90%	80%	60%	80%	0,7	0,7	1,26	1,12	0,84	1,12			
Woningen	bouwlaag 2	86	1,4	1,4	50%	50%	90%	80%	60%	80%	0,7	0,7	1,26	1,12	0,84	1,12			
		59	0,6	0,6	50%	50%	90%	80%	60%	80%	0,3	0,3	0,54	0,48	0,36	0,48			
		59	0,6	0,6	50%	50%	90%	80%	60%	80%	0,3	0,3	0,54	0,48	0,36	0,48			
		59	0,6	0,6	50%	50%	90%	80%	60%	80%	0,3	0,3	0,54	0,48	0,36	0,48			
		63,8	0,6	0,6	50%	50%	90%	80%	60%	80%	0,3	0,3	0,54	0,48	0,36	0,48			
		63,8	0,6	0,6	50%	50%	90%	80%	60%	80%	0,3	0,3	0,54	0,48	0,36	0,48			
		59	0,6	0,6	50%	50%	90%	80%	60%	80%	0,3	0,3	0,54	0,48	0,36	0,48			
		59	0,6	0,6	50%	50%	90%	80%	60%	80%	0,3	0,3	0,54	0,48	0,36	0,48			
		59	0,6	0,6	50%	50%	90%	80%	60%	80%	0,3	0,3	0,54	0,48	0,36	0,48			
		88,1	1,4	1,4	50%	50%	90%	80%	60%	80%	0,7	0,7	1,26	1,12	0,84	1,12			
Supermarkt	bouwlaag 1	1924	2,8	53,9	30%	60%	40%	80%	100%	40%	16,16	32,32	21,55	43,10	53,87	21,55			
Totaal				76,7							27,6	43,7	42,1	61,3	67,6	39,8			
Algerond				77							28	44	43	62	68	40			

In het nieuwe plan worden naast extra bebouwing ook nieuwe parkeerplaatsen aangelegd in de parkeergarage onder het gebouw. Het gaat hierbij om een toename van 75 nieuwe parkeerplaatsen. De netto parkeerbehoefte van de ontwikkeling bedraagt 68 parkeerplaatsen op het drukste moment. Het overschot aan parkeercapaciteit op eigen terrein (in de parkeergarage) bedraagt hiermee 7 parkeerplaatsen.

De ontwikkeling voorziet dus volledig in het opvangen van de parkeerbehoefte op eigen terrein. Daarnaast zijn er nog 9 parkeerplaatsen langs de Teldersweg voorzien. Omwille van de verkeersveiligheid wordt geadviseerd om 2 parkeerplaatsen aan de zijde van de laad en loshaven vrij te houden in verband met de benodigde draaicirkels. Het aantal parkeerplaatsen aan de straatzijde komt hiermee op 7 en dat brengt de totale overcapaciteit aan parkeerplaatsen in het plangebied op 15.

5.0 Verkeerssituatie uitrit parkeergarage en laad en losplaats

De inrit naar de parkeergarage is gepland aan de oostzijde van het pand. De inrit is met 6 meter breed genoeg zodat personenauto's gelijktijdig in- en uit kunnen rijden. Wel wordt geadviseerd de inritconstructie zo te ontwerpen dat de voorrangssituatie (juridisch) duidelijk is. Dit kan door middel het toepassen van betonnen inritblokken. Om het in- en uitrijden vergemakkelijken is het aan te bevelen de afrondingstraal te vergroten van 3,0 meter naar 5,0 meter.

De laad- en loshaven van de supermarkt is naast de inrit van de parkeergarage gesitueerd. De meeste vrachtwagens komen voor openingstijd laden en lossen zodat de doorstroming naar de parkeergarage zo min mogelijk wordt gehinderd. Wel dienen de geplande parkeervakken aan de straatzijde gereduceerd te worden van 9 naar 7 parkeerplaatsen. Dit is om de benodigde manoeuvreer-ruimte te bieden aan de vrachtwagen. Hiermee ontstaat ook een beter zicht van af de uitrit van de parkeergarage naar de straat waardoor de verkeersveiligheid verder verbeterd. Het gaat hierbij om de 2 parkeervakken het dichtst bij de inrit naar de parkeergarage.

6.0 Conclusie

In het nieuwe plan wordt de bestaande supermarkt gesloopt en vervangen door een nieuwe. Deze supermarkt is circa 1.244 m² bvo groter dan de bestaande. Daarnaast worden 30 nieuwe appartementen toegevoegd. Voor deze nieuwe ontwikkelingen worden 75 nieuwe parkeerplaatsen toegevoegd. Dit is meer dan voldoende om op het drukste moment in de week de parkeerbehoefte op te vangen. De

nieuwe functies zorgen voor extra verkeersbewegingen. Op basis van de CROW-kengetallen³ is de toename van de verkeersgeneratie berekend. Uit de berekeningen blijkt dat de herontwikkeling van het plangebied een netto verkeerstoename van 955 mvt/etmaal laat zien. Deze toename kan prima verdeeld worden over de huidige infrastructuur van het plangebied. De relatief beperkte verkeerstoename wordt verdeeld binnen de wijk en over de twee ontsluitingsroutes: gebiedsontsluitingsweg Wilgenplaslaan en de Ringdijk. De verkeersveiligheid in het plangebied is gewaarborgd omdat de aanliggende wegen in het plangebied in een 30 km/u zone liggen.

³ CROW-publicatie 381 Toekomstbestendig parkeren: Van parkeerkencijfers naar parkeernormen

BIJLAGE RIJCURVES

