



JUUST
daarom!

Mobiliteitstoets

Herontwikkeling Absdaalseweg en Zoetevaart, Hulst

adviseurs • ingenieurs • openbare ruimte

Colofon

Documentgegevens

Titel Mobiliteitstoets Herontwikkeling Absdaalseweg en Zoetevaart, Hulst
Rapportnummer 000492.RC.02.
Datum 19 april 2022
Status Definitief

Opdrachtgever

Naam Lafoma Projectontwikkeling
Contactpersoon Gerwin Foesenek
Adresgegevens Goessestraatweg 17A
4421 AD, Kapelle

Opdrachtnemer

Naam Juust
Adresgegevens Goessestraatweg 17a
4421 AD Kapelle

Auteur(s) G. Foesenek
Contactgegevens gerwin@juust.nl
06 2341 2221

Inhoudsopgave

01 Inleiding	4
1.1. Aanleiding	4
1.2. Leeswijzer	4
02 Parkeerbalans	5
2.1. Uitgangspunten bepalen parkeerbalans	5
2.2. Parkeerbalans Verbindingsweg	5
2.3. Parkeerbalans Zoetevaart	6
03 Verkeersgeneratie	8
3.1. Uitgangspunten bepalen verkeersgeneratie	8
3.2. Verkeersgeneratie Verbindingsweg	8
3.3. Verkeersgeneratie Zoetevaart	8
04 Verkeersbeeld 2030	10
4.1. Uitgangspunten bepalen verkeersbeeld	10
4.2. Verkeersbeeld 2030 zonder ruimtelijke ontwikkelingen	10
4.3. Verkeersbeeld 2030 met geplande ruimtelijke ontwikkelingen	11

01 | Inleiding

1.1. Aanleiding

In opdracht van Lafoma Projectontwikkeling stelt Juust een bestemmingsplan op voor de Verbindingsweg en Zoetevaart 8 in Hulst. Dit bestemmingsplan maakt een herontwikkeling van beide locaties mogelijk. Op de locatie Verbindingsweg wordt een weg aangelegd tussen de Absdaalseweg en de Industrieweg. Op het braakliggende terrein worden bedrijfskavels, garageboxen, een supermarkt en een parkeerterrein gerealiseerd. Op de locatie Zoetevaart 8 verdwijnt de bestaande supermarkt en worden woningen gebouwd.

De ontwikkelingen hebben gevolgen voor de verkeersstromen in de omgeving. Daarnaast is een goede bereikbaarheid van de nieuwe voorzieningen van belang. Vandaar dat Juust ter onderbouwing van het bestemmingsplan een mobiliteitstoets uitvoert.

In deze rapportage leest u de resultaten van deze mobiliteitstoets.



Figuur 1 | Schematische weergave locaties herontwikkeling in Hulst.

1.2. Leeswijzer

De mobiliteitstoets is opgebouwd uit een aantal onderwerpen. In hoofdstuk 2 is de parkeerbalans voor beide locaties weergegeven. In hoofdstuk 3 leest u welke verkeersgeneratie er verwacht wordt als gevolg van de ontwikkelingen. Het verwachte verkeersbeeld in 2030 staat beschreven in hoofdstuk 4.

02 | Parkeerbalans

2.1 Uitgangspunten bepalen parkeerbalans

Onderstaande uitgangspunten zijn gehanteerd bij het opstellen van de parkeerbalans:

- De gebruikte kencijfers zijn gebaseerd op CROW publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren'.
- De stedelijkheidsgraad van het onderzoeksgebied is 'Weinig stedelijk'.
- De herontwikkellocaties liggen in het gebiedstype 'Schil centrum' van de gemeente Hulst.
- We gaan uit van het gemiddelde binnen de bandbreedte van parkeerkencijfers van het CROW.
- Het type-, de omvang- en het aantal voorzieningen op de locatie Verbindingsweg is gebaseerd op informatie uit het bestemmingsplan Absdaalseweg 19, Zoetevaart 8 Hulst.
- Het type-, de omvang- en het aantal voorzieningen op de locatie Zoetevaart is gebaseerd op informatie uit het bestemmingsplan Absdaalseweg 19, Zoetevaart 8 Hulst.

2.2 Parkeerbalans Verbindingsweg

In tabel 2 is een uitsplitsing van de theoretische parkeervraag weergegeven.

Functie	Gehanteerde functie kencijfers CROW	Eenheid	Parkeernorm per eenheid	Aantal eenheden	Parkeerbehoefte
Supermarkt LIDL	Fullservice supermarkt	Per 100 m2 bvo	5,2	22	114,4
Bedrijfsspercelen	Bedrijf arbeidsintensief Bezoekers extensief	Per 100 m2 bvo	1,95	20	39,0
TOTAAL					153,4

Tabel 2 | Theoretische parkeerbalans ontwikkeling Verbindingsweg.

In het plangebied bevinden zich meerdere voorzieningen. De aanwezigheidspercentages van deze voorzieningen zijn gelijk. Dubbelgebruik van de parkeerplaatsen is daarom niet van toepassing. Om aan de theoretische parkeerbehoefte te voldoen zijn er 154 parkeerplaatsen nodig. In het bestaande ontwerp zijn er voldoende (170) parkeerplaatsen opgenomen.

Fietsparkeren

Voor de bedrijfsspercelen is het uitgangspunt dat er voldoende ruimte op eigen terrein beschikbaar is voor het stallen van fietsen. In tabel 3 is weergegeven dat 60 fietsparkeerplaatsen nodig zijn nabij de ingang van de nieuwe supermarkt om te voldoen aan de theoretische fietsparkeervraag.

Functie	Gehanteerde functie kencijfers CROW	Eenheid	Fietsparkeernorm per eenheid	Aantal eenheden	Parkeerbehoefte
Supermarkt LIDL	Supermarkt	Per 100 m2 bvo	2,7	22	59,4

Tabel 3 | Theoretische fietsparkeerbalans supermarkt Verbindingsweg.

2.3 Parkeerbalans Zoetevaart

In tabel 4 is een uitsplitsing van de theoretische parkeervraag weergegeven. Hierbij is de parkeernorm voor bewoners en bezoekers van bewoners uitgesplitst.

Functie	Gehanteerde functie kencijfers CROW	Eenheid	Parkeernorm per eenheid	Aantal eenheden	Parkeerbehoefte TOTAAL
Appartementen bewoners	koop, appartementen, midden	Per woning	1,4	13	18,2
Grondgebonden woning bewoners	koop, huis, tussen/hoek	Per woning	1,5	8	12,0
Grondgebonden woning bewoners	koop, huis, twee-onder-een kap	Per woning	1,7	12	20,4
Appartementen bezoekers	Koop, appartementen, midden	Per woning	0,3	13	3,9
Grondgebonden woning bezoekers	koop, huis, tussen/hoek	Per woning	0,3	8	2,4
Grondgebonden woning bezoekers	koop, huis, twee-onder-een kap	Per woning	0,3	12	3,6
TOTAAL					60,5

Tabel 4 | Theoretische parkeerbalans ontwikkeling Zoetevaart.

Binnen het plangebied is dubbelgebruik van parkeerplaatsen mogelijk door bewoners en bezoekers van bewoners. In tabel 5 zijn de aanwezigheidspercentages per doelgroep weergegeven.

Doelgroep	Eenheid	100%	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koopavond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Bewoners	Per woning	100%	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
Bezoekers	Per woning	100%	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%

Tabel 5 | Aanwezigheidspercentages per doelgroep.

Op basis van de aanwezigheidspercentages in tabel 5 is in tabel 6 het theoretisch benodigd aantal parkeerplaatsen weergegeven. Op het maatgevende moment zijn er 54 parkeerplaatsen nodig om aan de theoretische parkeerbehoefte te voldoen. Minimaal 12 parkeerplaatsen moeten toegankelijk zijn voor bezoek van bewoners. Er is voldoende parkeerruimte opgenomen in het bouwplan om de parkeervraag op te vangen.

Functie	Gehanteerde functie kencijfers CROW	Eenheid	100%	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Appartementen bewoners	Koop, appartement, midden	Per woning	18,2	9,1	9,1	16,4	14,6	18,2	10,9	14,6	12,7
Grondgebonden woning bewoners	koop, huis, tussen/hoek	Per woning	12	6,0	6,0	10,8	9,6	12,0	7,2	9,6	8,4
Grondgebonden woning bewoners	koop, huis, twee-onder-een kap	Per woning	20,4	10,2	10,2	18,4	16,3	20,4	12,2	16,3	14,3
Appartementen bezoekers	Koop, appartement, midden	Per woning	3,9	0,4	0,8	3,1	2,7	0,0	2,3	3,9	2,7
Grondgebonden woning bezoekers	koop, huis, tussen/hoek	Per woning	2,4	0,2	0,5	1,9	1,7	0,0	1,4	2,4	1,7
Grondgebonden woning bezoekers	koop, huis, twee-onder-een kap	Per woning	3,6	0,4	0,7	2,9	2,5	0,0	2,2	3,6	2,5
TOTAAL			60,5	26,3	27,3	53,5	47,4	50,6	36,3	50,4	42,4

Tabel 6 | Theoretische parkeerbalans inclusief dubbelgebruik ontwikkeling Zoetevaart.

Fietsparkeren

In het plangebied Zoetevaart wordt woningbouw gerealiseerd. Het uitgangspunt hierbij is dat bewoners en bezoekers van grondgebonden woningen fietsen op eigen terrein stallen. Voor de appartementen geldt dat bewoners fietsen in de berging stallen. Voor bezoekers zijn fietsparkeerplaatsen in de openbare ruimte nodig. In tabel 7 is weergegeven dat 25 fietsparkeerplaatsen nodig zijn nabij de ingang van de appartementen om te voldoen aan de theoretische fietsparkeervraag.

Functie	Gehanteerde functie kencijfers CROW	Eenheid	Fietsparkeernorm per eenheid	Aantal eenheden	Parkeerbehoefte
Appartementen bezoekers	Koop, appartement, midden	Per woning	0,75	33	24,8

Tabel 7 | Theoretische fietsparkeerbalans bezoekers appartementen Zoetevaart.

03 | Verkeersgeneratie

3.1 Uitgangspunten bepalen verkeersgeneratie

Onderstaande uitgangspunten zijn gehanteerd bij het opstellen van de verkeersgeneratie

- De gebruikte kencijfers zijn gebaseerd op CROW publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren'.
- De stedelijkheidsgraad van het onderzoeksgebied is 'Weinig stedelijk'.
- De herontwikkellocaties liggen in het gebiedstype 'Schil centrum' van de gemeente Hulst.
- We gaan uit van het gemiddelde binnen de bandbreedte van parkeerkencijfers van het CROW.
- Het type-, de omvang- en het aantal voorzieningen op de locatie Verbindingsweg is gebaseerd op informatie uit het bestemmingsplan Absdaalseweg 19, Zoetevaart 8 Hulst.
- Het type-, de omvang- en het aantal voorzieningen op de locatie Zoetevaart is gebaseerd op informatie uit het bestemmingsplan Absdaalseweg 19, Zoetevaart 8 Hulst.

3.2 Verkeersgeneratie Verbindingsweg

De ontwikkeling van het perceel langs de, aan te leggen, Verbindingsweg levert theoretisch 2.712 motorvoertuigbewegingen per etmaal op. In tabel 8 is de verkeersgeneratie weergegeven.

Functie	Gehanteerde functie kencijfers CROW	Eenheid	Verkeersgeneratie per eenheid	Aantal eenheden	Verkeersgeneratie (MVT/Etmaal)
Supermarkt LIDL	Fullservice supermarkt	Per 100 m2 bvo	115,5	22	2.541
Bedrijfstercelen	Bedrijf arbeidsintensief Bezoekers extensief	Per 100 m2 bvo	8,55	20	171
TOTAAL					2.712

Tabel 8 | Theoretische verkeersgeneratie ontwikkeling Verbindingsweg.

3.3 Verkeersgeneratie Zoetevaart

Op het perceel aan de Zoetevaart verdwijnt de supermarkt. Het perceel wordt opnieuw ingevuld met woningbouw. Op deze locatie strepen we de motorvoertuigbewegingen tegen elkaar weg.

Vervallen verkeersgeneratie

In tabel 9 is de bestaande verkeersgeneratie van supermarkt Lidl en de bloemist weergegeven. Deze 2.258 motorvoertuigbewegingen vervallen zodra deze functies verdwijnen.

Functie	Gehanteerde functie kencijfers CROW	Eenheid	Verkeersgeneratie per eenheid	Aantal eenheden	Verkeersgeneratie (MVT/Etmaal)
Supermarkt LIDL	Fullservice supermarkt	Per 100 m2 bvo	115,5	19,5	2.252
GEBA bloemen en planten	Groencentrum	Per 100 m2 bvo	11,65	0,5	6
TOTAAL bestaand					2.258

Tabel 9 | Te vervallen verkeersgeneratie ontwikkeling Zoetevaart.

Toekomstige verkeersgeneratie

In tabel 10 is de verkeersgeneratie van de nieuwe woningen weergegeven. Als gevolg van de ontwikkeling aan de Zoetevaart neemt het aantal motorvoertuigbewegingen per saldo af met 2.031 per etmaal.

Functie	Gehanteerde functie kencijfers CROW	Eenheid	Verkeersgeneratie per eenheid	Aantal eenheden	Verkeersgeneratie (MVT/Etmaal)
Appartementen	Koop, appartement, midden	Per woning	5,9	13	77
Grondgebonden woning	koop, huis, tussen/hoek	Per woning	7,3	8	58
Grondgebonden woning	koop, huis, twee-onder- een kap	Per woning	7,7	12	92
TOTAAL nieuw					228
TOTAAL bestaand					2.258
VERSCHIL					-2.031

Tabel 10 | Theoretische verkeersgeneratie herontwikkeling Zoetevaart

04 | Verkeersbeeld 2030

4.1 Uitgangspunten bepalen verkeersbeeld

Onderstaande uitgangspunten zijn gehanteerd bij het opstellen van het verkeersbeeld in 2030.

- De bestaande verkeersintensiteiten zijn afkomstig uit het Zeeuwse verkeersmodel van RHDHV en aangeleverd door de gemeente Hulst.
- De verwachte veranderingen in het verkeersbeeld zijn gebaseerd op de verkeersgeneratie zoals opgenomen in hoofdstuk 3 van deze rapportage.
- De verwachte verdeling van het verkeer over het wegennet is gebaseerd op de kenmerken van omliggende wegen, herkomst en bestemming van bewoners/klanten en lokale kennis.

4.2 Verkeersbeeld 2030 zonder ruimtelijke ontwikkelingen

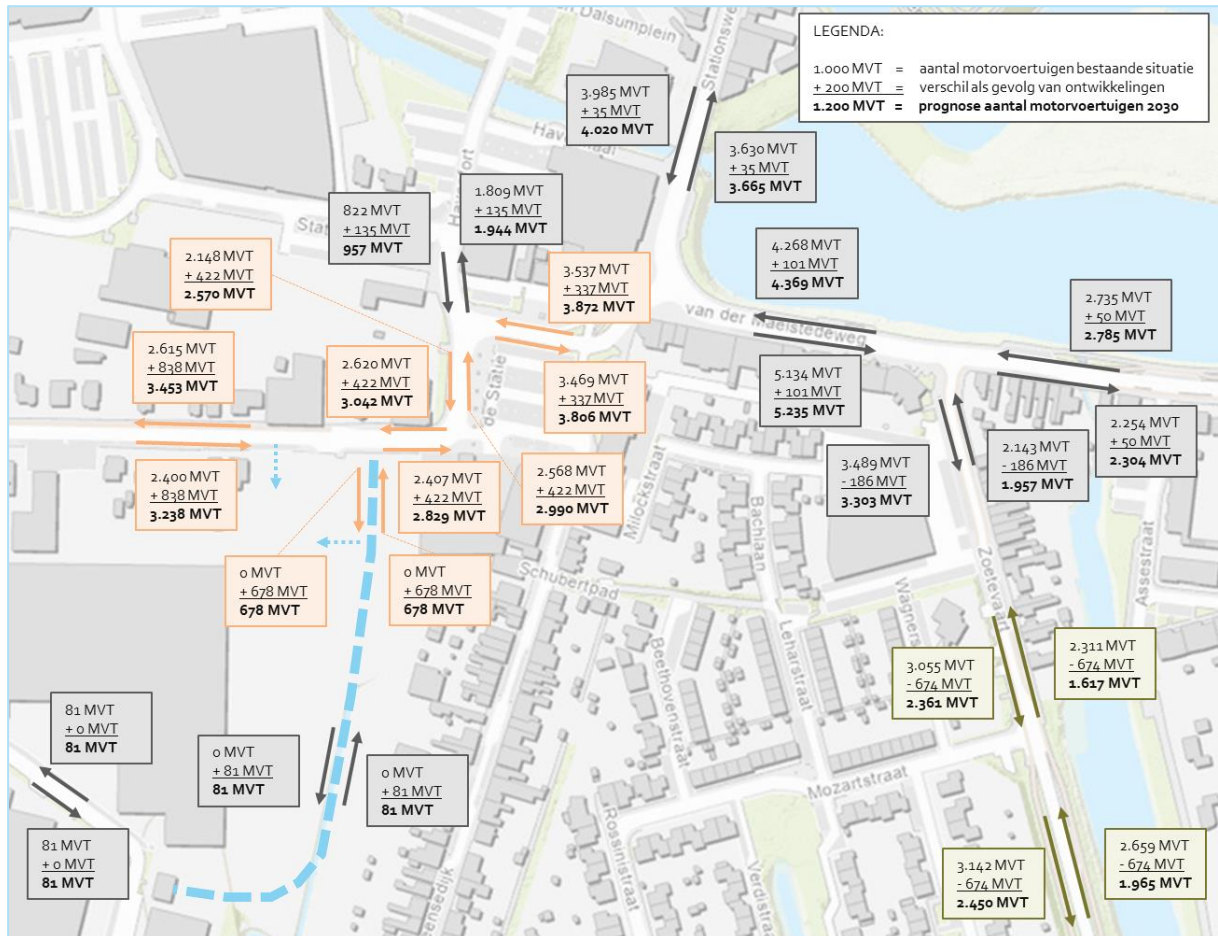
In figuur 11 is een uitsnede van het verkeersmodel met de directe omgeving van beide ontwikkelingen weergegeven. Zonder ruimtelijke wijzigingen is dit het verwachte verkeersbeeld in 2030.



Figuur 11 | Verkeersbeeld 2030 zonder ruimtelijke ontwikkelingen.

4.3 Verkeersbeeld 2030 met geplande ruimtelijke ontwikkelingen

In figuur 12 is het verwacht verkeersbeeld in 2030 weergegeven. Hierbij is uitgegaan van verhuizing van de Lidl naar de Absdaalseweg, een nieuwe Verbindingsweg en woningbouw op de bestaande locatie van de Lidl.



Figuur 12 | Verwacht verkeersbeeld 2030 met geplande ruimtelijke ontwikkelingen.

Toelichting resultaten verwacht verkeersbeeld

In figuur 11 zijn wegvakken met een verwachte toename van meer dan 500 motorvoertuigen per etmaal (MVT) weergegeven in oranje kaders. Wegvakken met groene kaders hebben een verwachte afname van minimaal 500 motorvoertuigen per etmaal (MVT/etmaal). De wegvakken met grijze kaders laten een kleinere verandering zien ten opzichte van het verkeersbeeld zonder ruimtelijke ontwikkelingen.

Gevolgen geplande ontwikkelingen op verkeersbeeld

De geplande herontwikkelingen hebben consequenties voor het verkeersaanbod in de omgeving. Een aantal belangrijke wijzigingen zijn hieronder beschreven.

- De intensiteit op de Absdaalseweg (westkant) neemt toe van 5.015 MVT/etmaal tot 6.691 MVT/etmaal.
- De intensiteit op de Absdaalseweg (oostkant) neemt toe van 5.027 MVT/etmaal tot 5.871 MVT/etmaal.
- De intensiteit op de Zoetevaart (zuidkant) neemt af van 5.366 MVT/etmaal tot 3.978 MVT/etmaal.
- De intensiteit op de Absdaalseweg ter hoogte van parkeerterrein de Statie neemt toe van 7.006 MVT/etmaal tot 7.678 MVT/etmaal.

Conclusie

De verwachte toename van verkeer op de Absdaalseweg zorgt voor een maximale intensiteit van 7.678 MVT/etmaal. De inrichting van de Absdaalseweg kan door de aanwezigheid van fietsstroken en relatief brede rijbaan tussen 6.000 en 10.000 MVT/etmaal veilig afwikkelen.¹ Er is ook in de toekomst daarom geen verkeersveiligheidsprobleem.

¹ *Evaluatie discussienotitie fiets- en kantstroken, hoofdstuk 6.3 Aanbevelingen omtrent wegen met fietsstroken, november 2015 – CROW Fietsberaad*



Goessestraatweg 17a, 4421 AD, Kapelle
+31 (0) 113-405051 • info@juust.nl

juust.nl