



JUUST
daarom!

Mobiliteitstoets

Herontwikkeling Absdaalseweg en Zoetevaart, Hulst

adviseurs • ingenieurs • openbare ruimte

Colofon

Documentgegevens

Titel Mobiliteitstoets Herontwikkeling Absdaalseweg en Zoetevaart, Hulst
Rapportnummer 000492.RD.03.
Datum 16 mei 2024
Status Definitief

Opdrachtgever

Naam Lafoma Projectontwikkeling
Adresgegevens Terneuzen

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	7
03 Verkeersgeneratie	9
3.1. Uitgangspunten bepalen verkeersgeneratie	9
3.2. Verkeersgeneratie Verbindingsweg	9
3.3. Verkeersgeneratie Zoetevaart	9
04 Verkeersbeeld 2030	11
4.1. Uitgangspunten bepalen verkeersbeeld	11
4.2. Verkeersbeeld 2030 zonder ruimtelijke ontwikkelingen	11
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 Industrierweg. 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 | Parkeerbilans

2.1 Uitgangspunten bepalen parkeerbilans

Onderstaande uitgangspunten zijn gehanteerd bij het opstellen van de parkeerbilans:

- De gebruikte kencijfers zijn gebaseerd op CROW publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren'.
- De stedelijkheidsgraad van het onderzoeksgebied is 'Niet 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 Parkeerbilans 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 100m2 bvo	5,2	23	119,6

Tabel 2 | Theoretische parkeerbilans ontwikkeling Verbindingsweg.

In het plangebied is naast een supermarkt, ruimte opgenomen voor de ontwikkeling van bedrijvigheid met bestemming Gemengd-B¹. Omdat op dit moment niet bekend is welke bedrijven zich op deze locaties willen vestigen, kan hiervoor geen parkeerbilans opgesteld worden. Bij de planvorming voor het ontwikkelen van deze percelen, dient de ontwikkelaar aan te tonen dat de parkeervraag van de betreffende organisatie op het eigen perceel opgevangen wordt.

Ook de supermarkt vangt de volledige parkeervraag op eigen terrein op. Voor de supermarkt zijn, uitgaande van een maximale omvang van 2.300 m2, 120 parkeerplaatsen nodig. In het ontwerp is rekening gehouden met dit benodigd aantal parkeerplaatsen.

Fietsparkeren

Voor de bedrijfsperven is het uitgangspunt dat er voldoende ruimte op eigen terrein beschikbaar is voor het stallen van fietsen. In tabel 3 is weergegeven dat 63 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 100m2 bvo	2,7	23	62,1

Tabel 3 | Theoretische fietsparkeerbilans supermarkt Verbindingsweg.

¹ Ontwikkelmogelijkheden binnen bestemming Gemengd-B:

- bedrijven tot en met categorie C van de Staat van Bedrijfsactiviteiten 'functiemenging' met daaraan gekoppeld productie, assemblage en/of montage gebonden detailhandel;
- perifere detailhandel - grootschalig;
- perifere detailhandel - volumineus, met uitzondering van een bouwmarkt;
- vrijetijdsvoorzieningen met ondersteunende horecavoorzieningen;

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	huur, appartement, midden/goedkoop	Per woning	1,2	13	15,6
Grondgebonden woning bewoners	huur, huis, sociale huur	Per woning	1,4	8	11,2
Grondgebonden woning bewoners	koop, huis, twee-onder-een kap	Per woning	1,7	12	20,4
Appartementen bezoekers	huur, appartement, midden/goedkoop	Per woning	0,3	13	3,9
Grondgebonden woning bezoekers	huur, huis, sociale huur	Per woning	0,3	8	2,4
Grondgebonden woning bezoekers	koop, huis, twee-onder-een kap	Per woning	0,3	12	3,6
TOTAAL					57,1

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 51 parkeerplaatsen nodig om aan de theoretische parkeerbehoefte te voldoen. Minimaal 10 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	huur, appartement, midden/goedkoop	Per woning	15,6	7,8	7,8	14,0	12,5	15,6	9,4	12,5	10,9
Grondgebonden woning bewoners	huur, huis, sociale huur	Per woning	11,2	5,6	5,6	10,1	9,0	11,2	6,7	9,0	7,8
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	huur, appartement, midden/goedkoop	Per woning	3,9	0,4	0,8	3,1	2,7	0,0	2,3	3,9	2,7
Grondgebonden woning bezoekers	huur, huis, sociale huur	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			57,1	24,6	25,6	50,4	44,7	47,2	34,3	47,7	40,0

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 10 fietsparkeerplaatsen nodig zijn nabij de ingang van de appartementen om te voldoen aan de theoretische fietsparkeervraag.

Functie	Gehanteerde functie kencijfers CROW	Eenheid	Fietsparkeernor m per eenheid	Aantal eenheden	Parkeerbehoefte
Appartementen bezoekers	Huur, appartement, midden/goedkoop	Per woning	Q75	13	9,8

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.
- Op basis van de mogelijkheden die de bestemming Gemengd-B biedt, is de toekomstige verkeersgeneratie van de bedrijfsperven bepaald.

3.2 Verkeersgeneratie Verbindingsweg

De ontwikkeling van het perceel langs de, aan te leggen, Verbindingsweg levert theoretisch 2.828 motorvoertuigbewegingen per etmaal op. In tabel 8 is de verkeersgeneratie weergegeven.

De exacte hoeveelheid verkeersbewegingen die de bedrijfsperven in de toekomst genereren is afhankelijk van de invulling ervan binnen de bestemming Gemengd-B. In relatie tot de supermarkt zal dit altijd een beperkt aandeel van het totaal zijn. In de berekening is uitgegaan van de functie 'arbeidsintensief, bezoekers extensief'. Dit sluit aan bij de meest voorkomende mogelijkheden binnen de bestemming Gemengd-B.

Gezien de omvang van de bedrijfsperven is een bebouwd oppervlak van 2.000 m² een realistische verwachting. Dit hangt ook samen met het type functie wat er ontwikkeld wordt. Een functie met een relatief hoge verkeersgeneratie en parkeervraag leidt al snel tot een kleiner bebouwd oppervlak van het perceel, omdat ook die parkeervraag binnen dezelfde ruimte opgevangen moet worden. Een exacte inschatting is dus pas te maken zodra duidelijk wordt welke ontwikkelingen er gaan plaatsvinden.

Functie	Gehanteerde functie kencijfers CROW	Eenheid	Verkeersgeneratie per eenheid	Aantal eenheden	Verkeersgeneratie (MVT/etmaal)
Supermarkt LIDL	Fullservice supermarkt	Per 100m ² bvo	115,5	23	2.657
Bedrijfsperven	Bedrijf arbeidsintensief Bezoekers extensief	Per 100m ² bvo	8,55	20	171
TOTAAL					2.828

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 weergegeven. Deze 2.657 motorvoertuigbewegingen vervallen zodra deze functie verdwijnt.

Functie	Gehanteerde functie kencijfers CROW	Eenheid	Verkeersgeneratie per eenheid	Aantal eenheden	Verkeersgenerati e (MVT /E tmaal)
Supermarkt LIDL	Fullservice supermarkt	Per 100m2 bvo	115,5	23	2.657

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 2.069 per etmaal.

Functie	Gehanteerde functie kencijfers CROW	Eenheid	Verkeersgeneratie per eenheid	Aantal eenheden	Verkeersgenerati e (MVT /E tmaal)
Appartementen	Huur, appartement, midden/goedkoop	Per woning	4,1	13	53
Grondgebonden woning	huur, huis, sociale huur	Per woning	5,4	8	43
Grondgebonden woning	koop, huis, twee-onder- een kap	Per woning	7,7	12	92
TOTAAL nieuw					189
TOTAAL bestaand					2.258
VERSCHIL					-2.069

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 verwachte 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. Gezamenlijk zorgen de ruimtelijke ontwikkelingen voor een verwachte toename van 759 motorvoertuigen per etmaal. Dit is in tabel 12 weergegeven.

Ontwikkeling	Functies	Verkeersgeneratie (MVT /etmaal)
Absdaalseweg	Ontwikkeling supermarkt en bedrijfspercelen	2.828
Zoetevaart	Ontwikkeling woningen	189
Zoetevaart	Sloop supermarkt	-2.258
TOTAAL toekomst		759

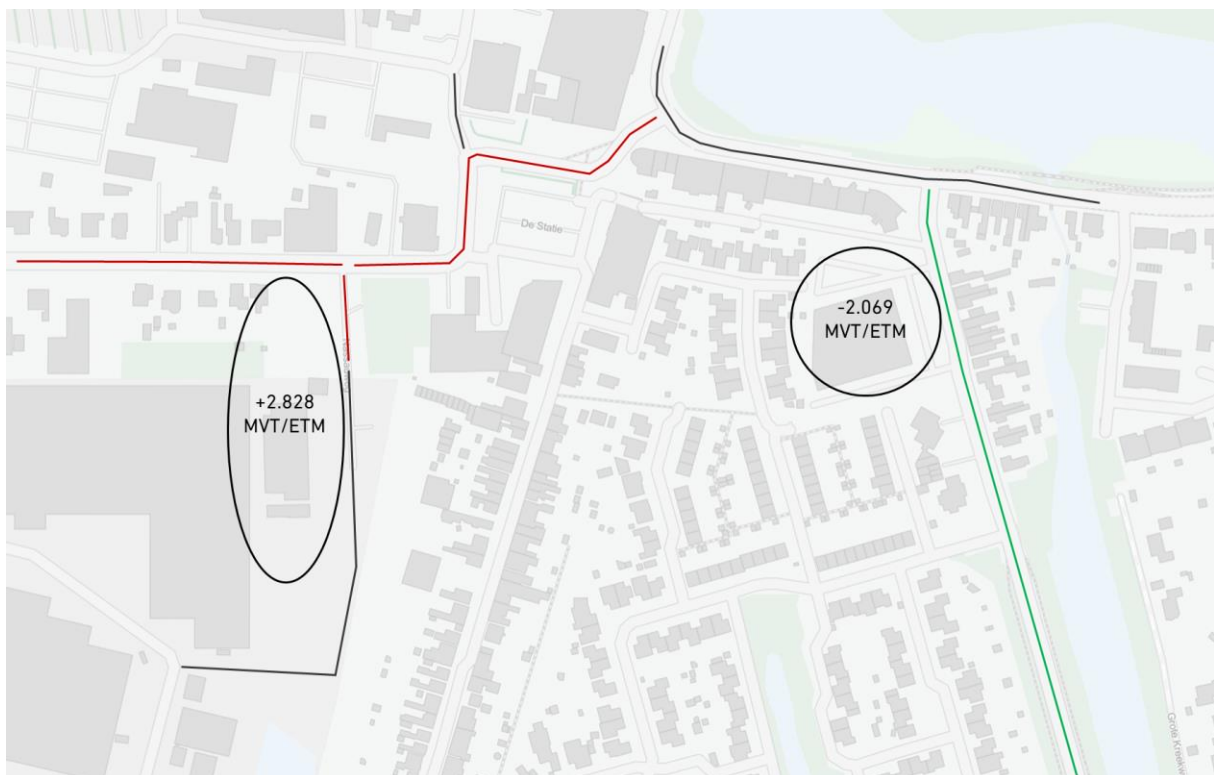
Tabel 12 | Toename verkeersbewegingen op basis van volledige (her)ontwikkelingen in het gebied.

Omdat de (her)ontwikkelingen niet op één locatie plaatsvinden kan er op bepaalde wegen een toename of juist een afname te verwachten zijn. In figuur 13 is schematisch weergegeven waar een toe- of afname van verkeer verwacht wordt. Op de grijs gearceerde wegen wordt een beperkte verandering in het verkeersbeeld verwacht. Deze veranderingen zijn naar verwachting niet merkbaar.

Op de Zoetevaart wordt een merkbare afname van verkeer verwacht. Deze straat is daarom groen gearceerd. Door het verdwijnen van de supermarkt, vervallen in deze straat een groot aantal verkeersbewegingen.

De Absdaalseweg krijgt in de toekomst naar verwachting meer verkeer te verwerken als gevolg van de verhuizing van supermarkt Lidl. Zowel richting het westen als het oosten (de Statie) krijgt meer verkeer te verwerken.

Op het Absdaalseweg ter hoogte van parkeerterrein de Statie neemt de hoeveelheid verkeer toe, maar blijft ondanks die toename ruim onder de maximale capaciteit van 10.000 motorvoertuigen per etmaal. Deze capaciteit past bij de inrichting van de weg, met de aanwezigheid van fietsvoorzieningen in de vorm van fietsstroken.



Figuur 13 | Verwacht verkeersbeeld 2030 met geplande ruimtelijke ontwikkelingen.

Conclusie

De verwachte toename van verkeer op de Absdaalseweg blijft, op basis van het verkeersmodel en berekeningen van de verkeersgeneratie, ruim onder de 10.000 motorvoertuigen per 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.² Ook in de toekomst is er daarom sprake van een acceptabele verkeerssituatie.

² *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