

MEMO

Aan: BRO t.a.v. mevr. I. Moorrees
Project: Verkeersonderzoek supermarkt Kaldenkerkerweg Venlo
Datum: 20 maart 2023
Uw kenmerk: P04381
Ons kenmerk: 21-1003-03
Contactpersoon: Geert Deroose | 06-1864 9329 | geert@gp12.nl
Bijlagen: /

Impact nieuwe supermarkt op de omgeving Kaldenkerkerweg

Ter hoogte van het kruispunt Kaldenkerkerweg en de Groenveldsingel in Venlo is de initiatiefnemer van plan om een nieuwe Lidl-supermarkt te bouwen met een bruto vloeroppervlak (bvo) van circa 2.415m² en 1.481m² winkel vloeroppervlakte (wvo). Voor het opstellen van het gewijzigde bestemmingsplan is het nodig om de verkeerskundige consequenties inzichtelijk te maken. Dit op het gebied van de verkeersgeneratie, de verkeersafwikkeling en de parkeerbehoefte. Deze memo heeft als doel om deze consequenties in beeld te brengen.

Onderstaande figuur geeft inzicht in de omgeving waarbinnen de supermarkt wordt gebouwd.



Figuur 1: situering nieuwe supermarkt, gemeente Venlo

Parkeerbehoefte aan minimaal 97 parkeerplaatsen

De nieuwe supermarkt moet voorzien worden in een aantal parkeerplaatsen voor de klanten en werknemers. De parkeerbehoefte wordt door middel van de landelijke of gemeentelijke kencijfers in beeld gebracht.

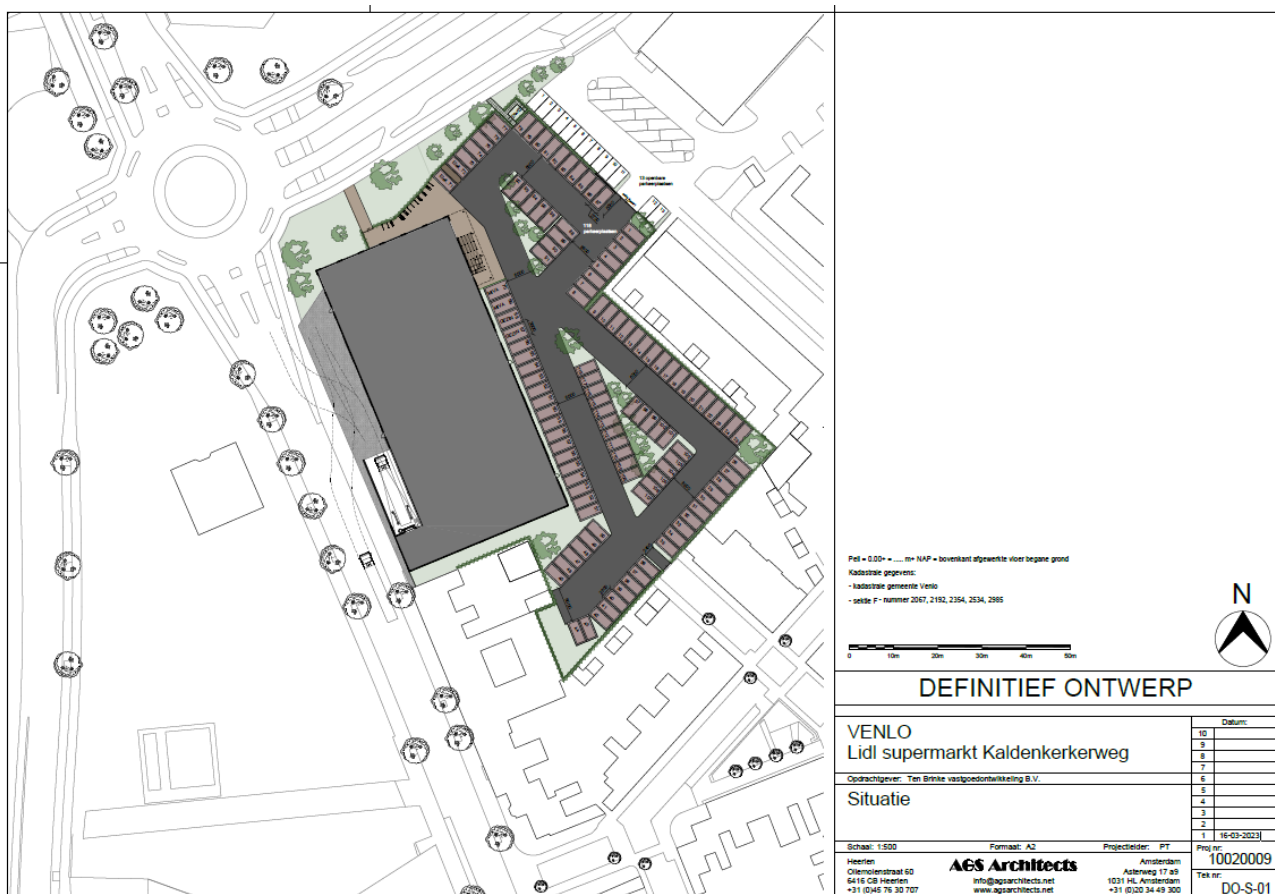
CROW voorziet in de landelijke kencijfers. Binnen de hoofdcategorie winkelen en boodschappen wordt een groot aantal functies onderscheiden. Voor supermarkten worden drie soorten onderscheiden, met name een 'buurtsupermarkt (<600m² wvo)', 'fullservice-supermarkt (tussen 1.000m² en 2.000m² wvo)' en 'grote supermarkt (> 2.500m² wvo)'.

De term 'fullservice-supermarkt' is in deze opgave misleidend omdat het hier gaat om een 'discount'-supermarkt maar de grootte de oppervlakte van de supermarkt is hierin leidend doordat de oppervlakte van de nieuwe supermarkt van circa 1.481m² wvo beslaat.

Stedelijkheid en dichtheid

De gemeente Venlo kent volgens de statistieken van CBS een adressendichtheidscijfer van 1.660 omgevingsadressen per km². Op wijkniveau zit de omgevingsadressendichtheid op 1.326 adressen per km². Volgens de tabellen van CBS komt dit overeen met een matig stedelijke omgeving.

Volgens de parkeerzones van de gemeente Venlo¹ valt de locatie van de supermarkt niet in de centrumzone of schil rond het centrum. De locatie kan daarmee worden beschouwd als 'rest bebouwde kom'.



Figuur 2: verbeeldingsplan supermarkt

Volgens het definitief ontwerp, dd. 16-03-2023, worden 118 parkeerplaatsen voorzien op eigen terrein bestaande uit 112 reguliere parkeerplaatsen, 2 parkeerplaatsen met laadpunten voor elektrische motorvoertuigen, 2 mindervalideparkeerplaatsen en 2 parkeerplaatsen voor "gezinnen".

¹ <https://nedglobe.nedgraphics.nl/web?tma=102>

Noodzaak aan minimaal 97 en maximaal 155 parkeerplaatsen

De parkeerverordening van een gemeente is leidend ten opzichte van de landelijke normering. Echter beschikt de gemeente Venlo niet over eigen gepubliceerde parkeerkencijfers op dit gebied waardoor wordt teruggevallen op de landelijke normering.

Volgens deze landelijke normering van CROW moet het aantal noodzakelijke parkeerplaatsen berekend worden aan de hand van de brutovloeroppervlakte van de winkel daar waar de categorisering uitgaat van het aantal winkelvloeroppervlakte.

Per 100 m² bvo worden voorzien in minimaal 4,0 parkeerplaatsen en maximaal 6,4 parkeerplaatsen. De parkeerplaats van de supermarkt moet, gelet op deze normering, minimaal 97 parkeerplaatsen tellen. Het maximale aantal parkeerplaatsen bedraagt maximaal 155 parkeerplaatsen.

Tabel 1: verwachte toekomstige parkeerbehoefte voor een supermarkt van 2.415 m² bvo

functie	oppervlakte WVO	oppervlakte BVO	CROW-normering (per 100 m ² bvo)		Verwachte parkeerbehoefte	
			min.	max.	min.	max.
Supermarkt tussen 1.000 m ² wvo en 2.000 m ² wvo	1.481 m ²	2.415 m ²	4,0	6,4	97	155

Parkeerbalans

Op dit moment zijn 13 openbare parkeerplaatsen voorzien op de huidige terreinen van de nieuwe supermarkt. Deze parkeerplaatsen verdwijnen op de huidige locatie, maar worden volledig gecompenseerd in de zone aanpalend aan de nieuwe parkeerplaats.

Verkeersgeneratie voorziet in 3.234 extra voertuigbewegingen per etmaal

De supermarkt zal een extra verkeersstroom met zich meebrengen. Om deze extra verkeersstroom in beeld te brengen wordt gewerkt met de standaard Rekentool Verkeersgeneratie en Parkeren van het CROW, waarbij het aantal m² van het te realiseren project als input voor de berekening dient. Deze rekentool maakt gebruik van de CROW-publicatie 381, 'toekomstbestendig parkeren – kencijfers parkeren en verkeersgeneratie', versie 2018.

Deze publicatie schrijft voor dat een supermarkt van dergelijke omvang een verkeersaantrekkende functie heeft van minimaal 92,3 motorvoertuigen per 100m² bvo. De maximale verkeersgeneratie bedraagt 133,9 motorvoertuigen per 100 m² bvo.

De nieuwe supermarkt zal naar verwachting minimaal 2.229,0 en maximaal 3.233,69 motorvoertuigen aantrekken per etmaal.

Tabel 2: verwachte toekomstige verkeersgeneratie per etmaal

functie	oppervlakte WVO	oppervlakte bvo	CROW-normering (per 100 m ² bvo) per etmaal		Verwachte verkeersgeneratie per etmaal	
			min.	max.	min.	max.
Supermarkt tussen 1.000 m ² wvo en 2.000 m ² wvo	1.481 m ²	2.415 m ²	92,3	133,9	2229,0	3233,69

De maximale verwachte verkeersgeneratie bedraagt maximaal 3.234 motorvoertuigen per etmaal. Deze extra verkeersgeneratie moet worden toebedeeld aan de omliggende wegen.

Deze verwachte verkeersgeneratie omvat tevens alle verkeersbewegingen, inclusief verkeersbewegingen van personenvoertuigen, bestelbusjes en vrachtauto's. De geldende CROW-normering maakt immers geen verdeling in type verkeer.

Over het algemeen kan gesteld worden dat het aandeel zwaar verkeer in de totale verkeersstroom van en naar winkelgebieden ongeveer 5% bedraagt van alle voertuigen. Indien bestelwagens niet meegenomen wordt, dan zakt dit aandeel naar 1 tot 2%.

Ontsluitingsstructuur voldoet, supermarkt is inpasbaar binnen het netwerk

Voordat de extra verwachte verkeervraag wordt toebedeeld aan het netwerk is het van belang om de omgeving goed in beeld te hebben.

Wegencategorisering omliggende straten

De nieuwe supermarkt heeft een bijzondere ontsluitingsstructuur. Vanuit twee richtingen kan de parkeerplaats worden bereikt door (gemotoriseerd) verkeer:

- ✕ Vanaf de parkeerplaats van de supermarkt Albert Heijn (en achterliggende Leutherweg)
- ✕ Vanaf de Groenveldsingel (en aanpalende Schwarzenbergstraat)

De straat Groenveldsingel staat in het laatste vingerende GVVP van de gemeente Venlo (2007) omschreven als een secundaire hoofdontsluitingsweg. De Leutherweg wordt in datzelfde plan eveneens omschreven als een secundaire hoofdontsluitingsweg. De nabijgelegen Kaldenkerkerweg in is gecategoriseerd als primaire hoofdontsluitingsweg.

Voor langzaam verkeer wordt er nog voorzien in twee extra doorsteken. De eerste doorsteek wordt voorzien via de Vogelsanckstraat. De tweede doorsteek wordt voorzien op de Groenveldsingel.

Maximale wegcapaciteit bedraagt 12.000 motorvoertuigen per etmaal

Een secundaire hoofdontsluitingsweg kan volgens de theoretische waarden tussen 12.000 en 20.000 motorvoertuigen per etmaal aan. Het exacte capaciteit/ aantal motorvoertuigen is mede afhankelijk van de configuratie van de weg en inpassing van eventueel beperkende maatregelen zoals drempels, rotondes en/of verkeerslichten. Deze kunnen de maximale afwikkelcapaciteit drukken.

Toedeling op het netwerk

Bij de toedeling van de extra verkeersstroom op het netwerk is het van belang om de huidige configuratie van de Groenveldsingel mee te nemen. De huidige configuratie laat het immers niet toe om de groene verhoogde middenberm over te steken. Afhankelijk van de herkomst en bestemming zal een klant van de supermarkt kiezen voor de ene of de andere toe/uitrit.

Via het verkeersmodel Noord-Limburg kan de huidige (basisjaar 2018) en toekomstige verwachte verkeersintensiteiten (basisjaar 2030) inzichtelijk worden gemaakt. Het basisjaar 2018 wordt momenteel nog als acceptabel voorzien, ook al is dit reeds 4 jaar geleden. Er wordt gewerkt aan een update van het verkeersmodel, maar deze is nog niet beschikbaar.

De huidige verkeersintensiteiten in de omgeving geven inzicht in het gebruik van de bestaande toeritten naar de naastgelegen supermarkt. Uit de gegevens van het verkeersmodel blijkt dat de meeste klanten aanrijden via de Leutherweg. De toerit vanaf de Groenveldsingel heeft voornamelijk als doel voor bevoorrading. Deze toerit is ook ruim aangevat zodat vrachtauto's goed kunnen manoeuvreren. Deze aanname onderschrijven we ook voor de komst van de nieuwe supermarkt.

Om de maximale impact van het verkeer (worstcase) op de omgeving te kennen vertrekken we in deze case van de aanname dat al het verkeer voor de nieuwe supermarkt eveneens aanrijdt via de Leutherweg. Met deze benadering wordt de ernstigste impact berekend.

In praktijk zal een deel van het verkeer dat afkomstig is van de Kaldenkerkerweg vroeger afslaan richting supermarkt via de toerit via de Groenveldsingel. Ingevolge van leveringen van de concurrerende supermarkt kan het ook voorvallen dat de toerit via de Groenveldsingel moeilijk/niet bereikbaar is.

De laad- en loszone van de bestaande supermarkt bevindt zich net naast het gebouw in het verlengde van de toerit naar de Groenveldsingel. Er wordt voorzien in een speciale zone voor laden en lossen naast de rijbaan. Op het moment van beleving is de doorgang voor het gemotoriseerd verkeer van en naar de Groenveldsingel vrij.

Deze toegang zal enkel sporadische geblokkeerd zijn door manoeuvrerende vrachtauto's die de laad- en loszone willen bereiken. Op dat moment moet het overige gemotoriseerd verkeer even wachten of de toerit van de Leutherweg gebruiken om het parkeerterrein aan te rijden of verlaten.

Toekomstige netwerkintensiteiten hebben nog (voldoende) marge om de extra verkeersgeneratie op te vangen

De Groenveldsingel kent op dit moment maximale wegintensiteit van respectievelijk 5.400 en 5.100 motorvoertuigen per etmaal. De Leutherweg kent tussen de Groenveldsingel en de Waterleidingsingel momenteel een intensiteit tussen 3.700 en 4.000 motorvoertuigen per rijrichting per etmaal.

Ten opzichte van de huidige situatie wordt in elke rijrichting van de Leutherweg een extra intensiteit van 100 voertuigen per rijrichting per etmaal verwacht tegen 2030. Hierdoor bedraagt de maximale verwachte toekomstige etmaalintensiteit van de Leutherweg op deze locatie 7.900 motorvoertuigen. De restcapaciteit bedraagt tussen 6.000 en 12.000 motorvoertuigen per etmaal.

Voor de Groenveldsingel zelf wordt eveneens een toename 100 motorvoertuigen per richting verwacht tegen 2030. Dit betekent dat de totale wegintensiteit zonder toevoeging van de supermarkt ca. 10.700 motorvoertuigen per etmaal bedraagt.

Toedeling extra verkeersgeneratie vormt vooralsnog geen probleem

Bij de verwachte toekomstige wegintensiteiten van de Leutherweg en de Groenveldsingel moet de extra verkeersgeneratie van de supermarkt worden bijgeteld. Dit betreft maximaal 3.234 motorvoertuigen per etmaal.

Tabel 3: bijkomende verkeersgeneratie motorvoertuigen per etmaal

functie	Verwachte verkeersgeneratie per etmaal		Verwachte verkeersgeneratie per etmaal	
	oppervlakte wvo	oppervlakte bvo	per rit	per etmaal
Supermarkt tussen 1.000 m² wvo en 2.000 m² wvo	1.481 m²	2.415 m²	3234 motorvoertuigbewegingen	2
				aantal motorvoertuigbewegingen heen
				aantal motorvoertuigbewegingen terug
				1617
				1617

Worstcase gaan al deze voertuigen vanaf de Groenveldsingel over de Leutherweg naar de supermarkt. Dit wil zeggen dat er per rijrichting ca. 1.617 motorvoertuigbewegingen per etmaal bijkomen.

Tabel 4: toedeling extra verkeersgeneratie per etmaal op de omliggende straten (situatie 2030)

Straatnaam	Toekomstige verwachte intensiteit	bijkomende intensiteit	totale verwachte intensiteit
Leutherweg Noord	3800	+ 1617	5417
Leutherweg Zuid	4100	+ 1617	5717
Groenveldsingel Noord	5500	+ 1617	7117
Groenveldsingel Zuid	5200	+ 1617	6817

Voor de Leutherweg tussen Groenveldsingel en de Waterleidingsingel bedragen de totale intensiteiten na de komst van de supermarkt per rijrichting toekomstig respectievelijk 5.417 en 5.717 motorvoertuigen per etmaal. De totale intensiteit bedraagt zodoende 11.134 motorvoertuigen op dit wegsegment per etmaal. De gestelde wegcapaciteit van maximaal 20.000 motorvoertuigen per etmaal wordt niet overschreden.

De intensiteiten op Groenveldsingel stijgen door de komst van de supermarkt eveneens van 5.500 en 5.200 motorvoertuigen per etmaal naar 7.117 en 6.817 motorvoertuigen per etmaal. Dit brengt de totale etmaalintensiteiten op 13.934 motorvoertuigen per etmaal. Er blijft in deze straat nog voldoende restcapaciteit over. De doorstroming vormt hier geen probleem, niet nu en niet in de toekomst met de komst van de supermarkt.

Tot slot moeten de aanliggende rotondes nog getoetst worden aan de extra verkeersgeneratie. Worstcase wordt de rotonde met de meeste huidige intensiteiten als uitgangspunt gebruikt. In dit geval is dit de rotonde aan de Kaldenkerkerweg.

Een rotonde met een enkelvoudige toe- en afrit kan (theoretisch en gelijkmatige verdeling van het verkeer) tussen 22.000 en 35.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal aan. De toekomstige intensiteit (basisjaar 2030) aan de rotonde van de Kaldenkerkerweg zit aan 18.000 voertuigbewegingen per etmaal. De restcapaciteit bedraagt 4.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal. De rotonde kan al het extra verkeer van de supermarkt verwerken zonder problemen naar doorstroming.

De rotonde aan de Leutherweg kan eveneens de extra verkeersgeneratie van de supermarkt volledig aan. De verwachte intensiteit van de rotonde in 2030 bedraagt ca. 15.000 voertuigen. Mits een toename van 3.234 motorvoertuigbewegingen per etmaal zit de rotonde nog altijd aan de onderste grenswaarden naar capaciteit.

De ontwikkeling "Vierpaardjes" heeft nauwelijks invloed op extra verkeersbewegingen in de omgeving van de Groenveldsingel. Dit blijkt uit de gegevens van het Verkeersmodel Noord-Limburg (2030) waarin deze ontwikkeling is meegenomen.

Toelevering via Kaldenkerkerweg

In het huidige ontwerp is voorzien in een zone voor vrachtautobelevering aan de zijde van de Kaldenkerkerweg ten zuiden van de rotonde. Om deze laad- en loslocatie te bereiken zal het vrachtverkeer zich over het fietspad en trottoir moeten manoeuvreren.

Er dient extra aandacht te gaan naar de toerit van deze laad- en loslocatie. De bestaande verhoogde stoeprand zal verlaagd moeten worden om een goede aansluiting te voorzien vanaf de Kaldenkerkerweg naar de laad- en loszone.

Eveneens zal er extra aandacht moeten gaan naar de relatie vrachtauto-fietser op deze locatie zodat (bijna)ongevallen worden voorkomen. Extra maatregelen ter bescherming van de zachte weggebruiker zijn hier wenselijk. Dit kan op allerlei manieren worden gerealiseerd zoals bvb. de plaatsing van extra spiegels of bebording.

Conclusie

De nieuwe supermarkt aan de rotonde Kaldenkerkerweg en Groenveldsingel zal naar verwachting tussen 2.229 en 3.234 motorvoertuigbewegingen per etmaal genereren. De omliggende wegen zijn voldoende bestand tegen de extra verkeersgeneratie.

Om al deze voertuigen een plaats te kunnen geven op de parking van de supermarkt zijn tussen 97 en 155 parkeerplaatsen noodzakelijk. Het definitief ontwerp voorziet 118 parkeerplaatsen waardoor het aantal parkeerplaatsen in de range van aantal noodzakelijke parkeerplaatsen valt. De 13 bestaande openbare parkeerplaatsen worden verplaatst naar de zone aanpalend aan de nieuwe parkeerplaats van de supermarkt.

De aanliggende wegen kunnen de extra verkeersbewegingen theoretisch aan. Er worden geen doorstromingsproblemen of capaciteitsproblemen verwacht door de komst van de supermarkt. De gestelde (theoretische) grenzen van de wegen worden niet overschreden.