



## Memo

**Aan** : De heer R. Mathijssen (BRO)

**C.c.** : -

**Van** : Eelco Bos (Mobycon)

**Betreft** : Verkeerskundig onderzoek supermarkt en woningbouw Boterstraat Varsseveld

**Datum** : 2 juni 2020

**Kenmerk** : M06163-M-E5

---

### Inleiding

Er zijn plannen om op de locatie van de voormalig zuivelfabriek aan de Boterstaat in Varsseveld een Jumbo-supermarkt van ca. 1.300 m<sup>2</sup> winkelvloeroppervlak (= ca. 1.800 m<sup>2</sup> bvo) en 18 woningen te realiseren (12 twee-onder-een-kap woningen en 6 rijtjeswoningen). In deze notitie beschrijven wij het verkeerskundige onderzoek naar deze nieuwbouwontwikkeling.

### Uitgevoerde onderzoek

Voor de verkeerskundige toetsing hebben wij de volgende stappen doorlopen:

- stap 1: Berekenen toekomstige verkeersgeneratie;
- stap 2: Berekenen toekomstige parkeervraag;
- stap 3: In kaart brengen toekomstige verkeersafwikkeling;
- stap 4: Toetsen huidige en toekomstige verkeersafwikkeling.

In de volgende paragrafen beschrijven wij het uitgevoerde onderzoek, de resultaten en onze conclusies.

#### Stap 1: Berekenen toekomstige verkeersgeneratie

Om een beeld te geven van de toekomstige situatie berekenen we in deze stap de verkeersgeneratie van de toekomstige Jumbo en woningen op basis van kencijfers van het CROW.

#### *Verkeersgeneratie Jumbo*

De verkeersgeneratie van de Jumbo baseren wij op de kencijfers voor 'Fullservice supermarkt (middelhoog en hoog prijsniveau)', waarbij we uitgaan van 1.800 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlakte (bvo). Daarnaast gaan we op basis van het GVVP Oude IJsselstreek 2010-2020 uit van een stedelijkheid van 'weinig stedelijk', gebiedstype 'centrum' en het maximale kencijfer. Tabel 1 geeft het genoemde kencijfer weer.



| fullservice supermarkt (middelhoog en hoog prijsniveau) |                                    |       |               |       |                   |       |              |        |                   |
|---------------------------------------------------------|------------------------------------|-------|---------------|-------|-------------------|-------|--------------|--------|-------------------|
|                                                         | Verkeersgeneratie (per 100 m² bvo) |       |               |       |                   |       |              |        | aandeel bezoekers |
|                                                         | centrum                            |       | schil centrum |       | rest bebouwde kom |       | buitengebied |        |                   |
|                                                         | min.                               | max.  | min.          | max.  | min.              | max.  | min.         | max.   |                   |
| zeer sterk stedelijk                                    | 38,5                               | 80,0  | 45,9          | 87,4  | 60,7              | 102,3 | n.v.t.       | n.v.t. | 99%               |
| sterk stedelijk                                         | 52,7                               | 94,3  | 61,9          | 103,5 | 80,3              | 121,9 | n.v.t.       | n.v.t. |                   |
| matig stedelijk                                         | 53,0                               | 94,6  | 62,3          | 103,8 | 80,7              | 122,3 | n.v.t.       | n.v.t. |                   |
| weinig stedelijk                                        | 63,5                               | 105,1 | 74,0          | 115,6 | 95,1              | 136,7 | n.v.t.       | n.v.t. |                   |
| niet stedelijk                                          | 67,1                               | 108,7 | 78,1          | 119,7 | 100,1             | 141,7 | n.v.t.       | n.v.t. |                   |

Tabel 1 – Kencijfers verkeersgeneraties Fullservice supermarkt (middelhoog en hoog prijsniveau)

Bovenstaande kengetallen resulteren in de volgende gemiddelde verkeersgeneratie in motovoertuigen per weekdagemaal:

$$105,1 * 18 = 1.892 \text{ mvt}$$

Om de vermelde kencijfers om te rekenen naar gemiddelde verkeersgeneratie per werkdagemaal, dienen deze met een factor 1,11 vermenigvuldigd te worden (bron: CROW-publicatie 317). Dit komt neer op:

$$1.892 * 1,11 = 2.100 \text{ mvt}$$

#### Woningen

Rond de locatie van de toekomstige Jumbo worden ook 18 woningen gerealiseerd. Ook hiervan berekenen we de verkeersgeneratie en trekken deze af van de huidige verkeersintensiteiten, waarbij we uitgaan van de volgende kencijfers:

- 12 twee-onder-een-kap woningen: Koop, twee-onder-een-kap
- 6 rijtjeswoningen: Koop, tussen/hoek

Daarnaast gaan we op basis van het GVVP Oude IJsselstreek 2010-2020 uit van een stedelijkheid van 'weinig stedelijk', gebiedstype 'centrum' en het maximale kencijfer. **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.** en 3 geven de genoemde kencijfers weer.

| koop, twee-onder-een-kap |                                |      |               |      |                   |      |              |      |                   |
|--------------------------|--------------------------------|------|---------------|------|-------------------|------|--------------|------|-------------------|
|                          | Verkeersgeneratie (per woning) |      |               |      |                   |      |              |      | aandeel bezoekers |
|                          | centrum                        |      | schil centrum |      | rest bebouwde kom |      | buitengebied |      |                   |
|                          | min.                           | max. | min.          | max. | min.              | max. | min.         | max. |                   |
| zeer sterk stedelijk     | 5,0                            | 5,8  | 5,9           | 5,7  | 6,9               | 7,7  | 7,4          | 8,2  |                   |
| sterk stedelijk          | 5,9                            | 6,7  | 6,9           | 7,7  | 7,4               | 8,2  | 7,4          | 8,2  |                   |
| matig stedelijk          | 6,9                            | 7,7  | 7,2           | 8,0  | 7,4               | 8,2  | 7,4          | 8,2  |                   |
| weinig stedelijk         | 7,2                            | 8,0  | 7,3           | 8,1  | 7,4               | 8,2  | 7,4          | 8,2  |                   |
| niet stedelijk           | 7,2                            | 8,0  | 7,3           | 8,1  | 7,4               | 8,2  | 7,4          | 8,2  |                   |

Tabel 2 – Kencijfers verkeersgeneratie twee-onder-een-kap koopwoning



| koop, tussen/hoek    |                                |      |               |      |                   |      |              |      |                   |
|----------------------|--------------------------------|------|---------------|------|-------------------|------|--------------|------|-------------------|
|                      | Verkeersgeneratie (per woning) |      |               |      |                   |      |              |      | aandeel bezoekers |
|                      | centrum                        |      | schil centrum |      | rest bebouwde kom |      | buitengebied |      |                   |
|                      | min.                           | max. | min.          | max. | min.              | max. | min.         | max. |                   |
| zeer sterk stedelijk | 4,5                            | 5,3  | 5,4           | 6,2  | 6,4               | 7,2  | 7,0          | 7,8  |                   |
| sterk stedelijk      | 5,4                            | 6,2  | 6,4           | 7,2  | 6,7               | 7,5  | 7,0          | 7,8  |                   |
| matig stedelijk      | 6,4                            | 7,2  | 6,5           | 7,3  | 6,7               | 7,5  | 7,0          | 7,8  |                   |
| weinig stedelijk     | 6,8                            | 7,6  | 6,9           | 7,7  | 7,0               | 7,8  | 7,0          | 7,8  |                   |
| niet stedelijk       | 6,8                            | 7,6  | 6,9           | 7,7  | 7,0               | 7,8  | 7,0          | 7,8  |                   |

Tabel 3 – Kencijfers verkeersgeneratie koop tussenwoning

Bovenstaande kengetallen resulteren in de volgende gemiddelde verkeersgeneratie in motorvoertuigen per weekdagemaal:

$$8,0 * 12 = 96 \text{ mvt}$$

$$7,6 * 6 = 46 \text{ mvt}$$

De totale intensiteit vanuit de nieuwe woningen bedraagt dus 142 motovoertuigen per weekdagemaal.

Om de vermelde kencijfers om te rekenen naar gemiddelde verkeersgeneratie per werkdagemaal, dienen deze met een factor 1,11 vermenigvuldigd te worden (bron: CROW-publicatie 317). Dit komt neer op:

$$142 * 1,11 = 158 \text{ mvt}$$

#### Stap 2: Berekenen toekomstige parkeervraag

Voor het berekenen van de toekomstige parkeervraag gaan we uit van dezelfde uitgangspunten als benoemd in stap 3. Tabel 4 tot en met 6 geven de te gebruiken kencijfers weer.

| fullservice supermarkt (middelhoog en hoog prijsniveau) |                                                |      |               |      |                   |      |              |        |                   |
|---------------------------------------------------------|------------------------------------------------|------|---------------|------|-------------------|------|--------------|--------|-------------------|
|                                                         | Parkeerkencijfers (per 100 m <sup>2</sup> bvo) |      |               |      |                   |      |              |        | aandeel bezoekers |
|                                                         | centrum                                        |      | schil centrum |      | rest bebouwde kom |      | buitengebied |        |                   |
|                                                         | min.                                           | max. | min.          | max. | min.              | max. | min.         | max.   |                   |
| zeer sterk stedelijk                                    | 1,8                                            | 3,8  | 2,2           | 4,2  | 2,9               | 4,9  | n.v.t.       | n.v.t. | 93%               |
| sterk stedelijk                                         | 2,5                                            | 4,5  | 3,0           | 5,0  | 3,9               | 5,9  | n.v.t.       | n.v.t. |                   |
| matig stedelijk                                         | 2,6                                            | 4,6  | 3,0           | 5,0  | 3,9               | 5,9  | n.v.t.       | n.v.t. |                   |
| weinig stedelijk                                        | 3,1                                            | 5,1  | 3,6           | 5,6  | 4,6               | 6,6  | n.v.t.       | n.v.t. |                   |
| niet stedelijk                                          | 3,2                                            | 5,2  | 3,8           | 5,8  | 4,8               | 6,8  | n.v.t.       | n.v.t. |                   |

Tabel 4 – Kencijfers parkeren Fullservice supermarkt (middelhoog en hoog prijsniveau)



| koop, twee-onder-een-kap |                                |      |               |      |                   |      |              |      |                   |
|--------------------------|--------------------------------|------|---------------|------|-------------------|------|--------------|------|-------------------|
|                          | Parkeerkencijfers (per woning) |      |               |      |                   |      |              |      |                   |
|                          | centrum                        |      | schil centrum |      | rest bebouwde kom |      | buitengebied |      | aandeel bezoekers |
|                          | min.                           | max. | min.          | max. | min.              | max. | min.         | max. |                   |
| zeer sterk stedelijk     | 1,1                            | 1,9  | 1,3           | 2,1  | 1,6               | 2,4  | 1,8          | 2,6  | 0,3 pp per woning |
| sterk stedelijk          | 1,1                            | 1,9  | 1,3           | 2,1  | 1,6               | 2,4  | 1,8          | 2,6  |                   |
| matig stedelijk          | 1,3                            | 2,1  | 1,4           | 2,2  | 1,7               | 2,5  | 1,8          | 2,6  |                   |
| weinig stedelijk         | 1,3                            | 2,1  | 1,6           | 2,4  | 1,8               | 2,6  | 1,8          | 2,6  |                   |
| niet stedelijk           | 1,3                            | 2,1  | 1,6           | 2,4  | 1,8               | 2,6  | 1,8          | 2,6  |                   |

Tabel 5 – Kencijfers parkeren twee-onder-een-kap koopwoning

| koop, tussen/hoek    |                                |      |               |      |                   |      |              |      |                   |
|----------------------|--------------------------------|------|---------------|------|-------------------|------|--------------|------|-------------------|
|                      | Parkeerkencijfers (per woning) |      |               |      |                   |      |              |      |                   |
|                      | centrum                        |      | schil centrum |      | rest bebouwde kom |      | buitengebied |      | aandeel bezoekers |
|                      | min.                           | max. | min.          | max. | min.              | max. | min.         | max. |                   |
| zeer sterk stedelijk | 1,0                            | 1,8  | 1,2           | 2,0  | 1,4               | 2,2  | 1,6          | 2,4  | 0,3 pp per woning |
| sterk stedelijk      | 1,0                            | 1,8  | 1,2           | 2,0  | 1,4               | 2,2  | 1,6          | 2,4  |                   |
| matig stedelijk      | 1,1                            | 1,9  | 1,3           | 2,1  | 1,5               | 2,3  | 1,6          | 2,4  |                   |
| weinig stedelijk     | 1,1                            | 1,9  | 1,4           | 2,2  | 1,6               | 2,4  | 1,6          | 2,4  |                   |
| niet stedelijk       | 1,1                            | 1,9  | 1,4           | 2,2  | 1,6               | 2,4  | 1,6          | 2,4  |                   |

Tabel 6 – Kencijfers parkeren koop tussenwoning

Volgens deze normen zouden er bij de toekomstige Jumbo ( $5,1 * 18 =$ ) 92 parkeerplaatsen gerealiseerd dienen te worden.

De woningen hebben een totale parkeerbehoefte van 37 parkeerplaatsen:

- Koop, twee-onder-een-kap  $2,1 * 12 = 26$
- Koop, tussen/hoek  $1,9 * 6 = 11$

De twee-onder-een-kapwoningen krijgen allen een parkeervoorziening op eigen terrein (12 parkeerplaatsen). Dit geldt ook voor twee hoekwoningen (2 parkeerplaatsen) en voor de woningen aan de Eikenlaan (8 parkeerplaatsen). In totaal zijn er daarmee 22 parkeerplaatsen op eigen terrein voorzien.

De parkeerbehoefte van de tussenwoningen (11 parkeerplaatsen) dient te worden ingevuld door parkeerplaatsen in de openbare ruimte.

Bij de supermarkt zijn 87 parkeerplaatsen, tegenover de supermarkt 20 parkeerplaatsen en aan de Eikenlaan 4 parkeerplaatsen in de openbare ruimte voorzien. In totaal zijn er daarmee 111 parkeerplaatsen in de openbare ruimte voorzien. De parkeervraag van de supermarkt (92 voertuigen) kan niet volledig worden bediend door het parkeerterrein bij de supermarkt. Op de 20 voorziene parkeerplaatsen tegenover de supermarkt en de 4 voorziene parkeerplaatsen in de Eikenlaan is echter (naast de parkeervraag van 11 voertuigen vanuit de woningen), capaciteit beschikbaar om de overloop van de supermarkt (5 voertuigen) op te vangen.



### Stap 3: In kaart brengen toekomstige verkeersafwikkeling

#### *Verdeling verkeer over omliggende wegennet*

Het huidige en toekomstige verkeer van en naar de Jumbo en de woningen verdeelt zich over het omliggende wegennet. Gezien de centrale ligging van de ontwikkeling, nemen we aan dat het verkeer zich evenredig over de windrichtingen verdeelt over de Karel Doormanstraat, Boterstraat en Eikenlaan.

#### *Toekomstige verkeersintensiteiten omliggende wegennet*

De huidige verkeersintensiteiten per etmaal in motorvoertuigen op de wegen rondom de ontwikkeling zijn aangeleverd door de gemeente. Deze verkeersintensiteiten zijn gebaseerd op het verkeersmodel van de gemeente en betreffen het basisjaar 2012. Om deze intensiteiten door te rekenen naar 2019, hebben wij een groeifactor van 1% per jaar op de cijfers toegepast. Tabel 7 geeft de resultaten weer.

| Straatnaam          | Wegvak                            | Etmaalintensiteit |
|---------------------|-----------------------------------|-------------------|
| Zuivelstraat        | Karel Doormanstraat - Boterstraat | --*               |
| Karel Doormanstraat | Zuivelstraat - Eikenlaan          | --*               |
| Karel Doormanstraat | Zuivelstraat - Kerkplein          | --*               |
| Boterstraat         | Zuivelstraat - Eikenlaan          | 1.072             |
| Boterstraat         | Zuivelstraat - Kerkplein          | 948               |
| Eikenlaan           | Karel Doormanstraat - Boterstraat | 1.061             |

Tabel 7 – Huidige verkeersintensiteiten in mvt zonder ontwikkeling – \*De intensiteiten op deze wegvakken zijn volgens het verkeersmodel nihil

De verkeersgeneratie die wij in stap 1 hebben berekend, hebben we volgens de beschreven verdeling toegedeeld en opgeteld bij de aangeleverde verkeersintensiteiten. Dit resulteert in de volgende toekomstige intensiteiten, weergegeven in mvt:

| Straatnaam          | Wegvak                            | Etmaalintensiteit |
|---------------------|-----------------------------------|-------------------|
| Zuivelstraat        | Karel Doormanstraat - Boterstraat | 2.206             |
| Karel Doormanstraat | Zuivelstraat - Eikenlaan          | 552               |
| Karel Doormanstraat | Zuivelstraat - Kerkplein          | 552               |
| Boterstraat         | Zuivelstraat - Eikenlaan          | 1.624             |
| Boterstraat         | Zuivelstraat - Kerkplein          | 1.500             |
| Eikenlaan           | Karel Doormanstraat - Boterstraat | 1.613             |

Tabel 8 – Huidige verkeersintensiteiten in mvt met ontwikkeling

### Stap 4: Toetsen toekomstige verkeersafwikkeling

#### *Toetsing o.b.v. intensiteiten 2019*

Het CROW heeft richtlijnen opgesteld voor de maximale verkeersintensiteiten die vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid en leefbaarheid op verschillende wegcategorieën acceptabel worden geacht. Deze richtlijnen gebruiken wij als toetsingscriteria. Voor de Julianastraat en de Koningin Wilhelminastraat (beiden erftoegangswegen binnen de bebouwde kom) hebben wij op basis van de richtlijnen van het CROW 5.000 motorvoertuigen per etmaal als maximaal acceptabele intensiteiten vastgesteld.



Daarnaast hebben wij de volgende criteria aangehouden:

- Verhouding verkeersintensiteit versus maximaal acceptabele verkeersintensiteit = **< 80%** = de intensiteiten blijven ruim binnen de maximaal acceptabele intensiteiten; er is geen sprake van (leefbaarheids)knelpunt voor de omgeving.
- Verhouding verkeersintensiteit versus maximaal acceptabele verkeersintensiteit = **< 80 % – < 100 %** = de intensiteiten blijven nog binnen de maximaal acceptabele intensiteiten, maar bevinden zich in de buurt van het maximum; er kan sprake zijn van een beginnend (leefbaarheids)knelpunt voor de omgeving.
- Verhouding verkeersintensiteit versus maximaal acceptabele verkeersintensiteit = **100% of meer** = de intensiteiten overschrijden de maximaal acceptabele intensiteiten; er is sprake van een (leefbaarheids)knelpunt.

Tabel 9 en Tabel 10 geven de uitkomsten met en zonder de ontwikkeling van de Plus weer op basis van bovenstaande toetsingscriteria. Te zien is dat de intensiteiten op alle wegvakken ruim binnen de maximaal acceptabele verkeersintensiteit blijven.

| Straatnaam         | Wegvak                            | Verhouding verkeersintensiteit / maximaal acceptabele verkeersintensiteit |
|--------------------|-----------------------------------|---------------------------------------------------------------------------|
| Zuivelstraat       | Karel Doormanstraat - Boterstraat | --                                                                        |
| Kareldoormanstraat | Zuivelstraat - Eikenlaan          | --                                                                        |
| Kareldoormanstraat | Zuivelstraat - Kerkplein          | --                                                                        |
| Boterstraat        | Zuivelstraat - Eikenlaan          | 21,4%                                                                     |
| Boterstraat        | Zuivelstraat - Kerkplein          | 19,0%                                                                     |
| Eikenlaan          | Karel Doormanstraat -Boterstraat  | 21,2%                                                                     |

Tabel 9 - Uitkomsten verkeerskundige toetsing huidige verkeersintensiteiten zonder ontwikkeling

| Straatnaam         | Wegvak                            | Verhouding verkeersintensiteit / maximaal acceptabele verkeersintensiteit |
|--------------------|-----------------------------------|---------------------------------------------------------------------------|
| Zuivelstraat       | Karel Doormanstraat - Boterstraat | 44,1%                                                                     |
| Kareldoormanstraat | Zuivelstraat - Eikenlaan          | 11,0%                                                                     |
| Kareldoormanstraat | Zuivelstraat - Kerkplein          | 11,0%                                                                     |
| Boterstraat        | Zuivelstraat - Eikenlaan          | 32,5%                                                                     |
| Boterstraat        | Zuivelstraat - Kerkplein          | 30,0%                                                                     |
| Eikenlaan          | Karel Doormanstraat -Boterstraat  | 32,3%                                                                     |

Tabel 10 – Uitkomsten verkeerskundige toetsing huidige verkeersintensiteiten met ontwikkeling

#### Toetsing o.b.v. intensiteiten 2030

Om te bepalen of het verkeer van en naar de ontwikkeling ook in de toekomst goed kan worden afgewikkeld, hebben we de toetsing ook uitgevoerd over de verkeersintensiteiten in 2030. Hierbij zijn we uitgegaan van een autonome groeifactor van het verkeer van 1% per jaar.



| Straatnaam          | Wegvak                            | Etmaalintensiteit |
|---------------------|-----------------------------------|-------------------|
| Zuivelstraat        | Karel Doormanstraat - Boterstraat | --                |
| Karel Doormanstraat | Zuivelstraat - Eikenlaan          | --                |
| Karel Doormanstraat | Zuivelstraat - Kerkplein          | --                |
| Boterstraat         | Zuivelstraat - Eikenlaan          | 1.196             |
| Boterstraat         | Zuivelstraat - Kerkplein          | 1.057             |
| Eikenlaan           | Karel Doormanstraat - Boterstraat | 1.184             |

Tabel 11 – Verkeersintensiteiten 2030 in mvt zonder ontwikkeling

De verkeersgeneratie die wij in stap 1 hebben berekend, hebben we volgens de beschreven verdeling toegedeeld en opgeteld bij de verkeersintensiteiten in 2030. Dit resulteert in de volgende toekomstige intensiteiten, weergegeven in mvt.

| Straatnaam          | Wegvak                            | Etmaalintensiteit |
|---------------------|-----------------------------------|-------------------|
| Zuivelstraat        | Karel Doormanstraat - Boterstraat | 2.461             |
| Karel Doormanstraat | Zuivelstraat - Eikenlaan          | 616               |
| Karel Doormanstraat | Zuivelstraat - Kerkplein          | 616               |
| Boterstraat         | Zuivelstraat - Eikenlaan          | 1.812             |
| Boterstraat         | Zuivelstraat - Kerkplein          | 1.673             |
| Eikenlaan           | Karel Doormanstraat - Boterstraat | 1.800             |

Tabel 12 – Verkeersintensiteiten 2030 in mvt met ontwikkeling

Ook deze intensiteiten hebben we getoetst aan de genoemde toetsingswaarden. Tabel 13 en Tabel 14 geven de uitkomsten op basis van bovenstaande toetsingscriteria met en zonder ontwikkeling weer. Net als bij de intensiteiten in 2019 is hier te zien is dat de intensiteiten op alle wegvakken binnen ruim de maximaal acceptabele verkeersintensiteit blijven.

| Straatnaam          | Wegvak                            | Verhouding<br>verkeersintensiteit /<br>maximaal acceptabele<br>verkeersintensiteit |
|---------------------|-----------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|
| Zuivelstraat        | Karel Doormanstraat - Boterstraat | --                                                                                 |
| Karel Doormanstraat | Zuivelstraat - Eikenlaan          | --                                                                                 |
| Karel Doormanstraat | Zuivelstraat - Kerkplein          | --                                                                                 |
| Boterstraat         | Zuivelstraat - Eikenlaan          | 23,9%                                                                              |
| Boterstraat         | Zuivelstraat - Kerkplein          | 21,1%                                                                              |
| Eikenlaan           | Karel Doormanstraat - Boterstraat | 23,7%                                                                              |

Tabel 13 - Uitkomsten verkeerskundige toetsing verkeersintensiteiten 2030 zonder ontwikkeling



| Straatnaam         | Wegvak                            | Verhouding<br>verkeersintensiteit /<br>maximaal acceptabele<br>verkeersintensiteit |
|--------------------|-----------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|
| Zuivelstraat       | Karel Doormanstraat - Boterstraat | 49,2%                                                                              |
| Kareldoormanstraat | Zuivelstraat - Eikenlaan          | 12,3%                                                                              |
| Kareldoormanstraat | Zuivelstraat - Kerkplein          | 12,3%                                                                              |
| Boterstraat        | Zuivelstraat - Eikenlaan          | 36,2%                                                                              |
| Boterstraat        | Zuivelstraat - Kerkplein          | 33,5%                                                                              |
| Eikenlaan          | Karel Doormanstraat - Boterstraat | 36,0%                                                                              |

Tabel 14 – Uitkomsten verkeerskundige toetsing verkeersintensiteiten 2030 met ontwikkeling

### Conclusies

Op basis van de uitgevoerde toetsing concluderen wij dat de intensiteiten rondom de nieuw te bouwen Jumbo en woningen in Varsseveld na de realisatie en ook in 2030 binnen de marges van de maximaal acceptabele intensiteiten blijven. Qua parkeren zijn er voldoende parkeerplaatsen voorzien om in de parkeervraag te voldoen. Op basis van deze conclusie kan gesteld worden dat het aspect verkeer de ontwikkeling niet in de weg staat.