

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 Bj Deventer
T +31 (0)570 666 222
F +31 (0)570 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

Den Haag
Casuariestraat 9a
2511 VB Den Haag

Eindhoven
Flight Forum 92-94
5657 DC Eindhoven

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

BJZ.nu

Parkeer- en verkeersbeoordeling Bebo Parket te Vriezenveen

Datum
Kenmerk
Eerste versie

1 april 2016
BJZ009/Shl/0017.01

1 Inleiding

BJZ Projectontwikkeling is in opdracht van Bebo Parket voornemens om de verkoop aan particulieren op de huidige locatie planologisch aan te passen. De gemeente Twenterand is bereid medewerking te leveren aan het opstellen van een bestemmingsplan voor deze wijziging, mits hier een verkeerskundige verkenning aan ten grondslag ligt. BJZ heeft Goudappel Coffeng BV gevraagd om de verkeerskundige verkenning verder uit te werken. De verkeerskundige verkenning gaat in ieder geval in op de volgende vragen:

- Is spreiding van aanrijdend en afrijdend verkeer gewenst (dus eenrichting op eigen terrein)?
- Bij het spreiden van aan- en afrijdend verkeer, via welke weg aanrijden en via welke weg wordt het terrein afgereden (Bovenlandweg/ Oosteinde)?
- Zijn verkeersmaatregelen op de Bovenlandweg vereist wanneer het verkeer toeneemt als gevolg van de wijziging?
- Zijn verkeersmaatregelen vereist langs de Bovenlandweg tegen het 'wildparkeren'?



Figuur 1.1: Ligging Bebo Parket in Vriezenveen

Bebo Parket in Vriezenveen is ontsloten via de Bovenlandweg. In de gestippelde cirkels in figuur 1.1 is globaal de ligging weergegeven van Bebo Parket (cirkel nummer 1) en de opslag/expeditie (in cirkel nummer 2).

De aanpak en uitgangspunten zijn beschreven in hoofdstuk 2. De resultaten van de parkeerbalans, verkeersgeneratie en de Wegenscan in hoofdstuk 3 en de conclusies in hoofdstuk 4.

2 Aanpak en uitgangspunten

2.1 Aanpak

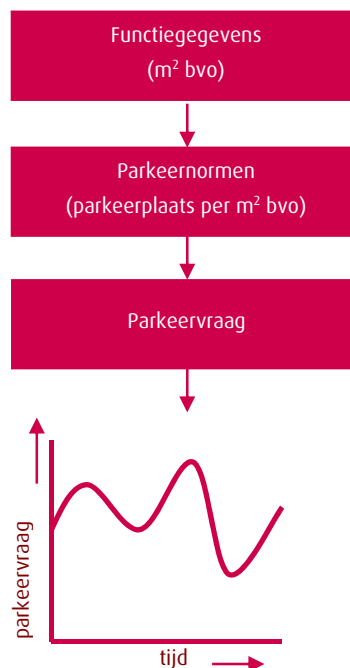
2.1.1 De parkeerbalans

Voor de ontwikkeling van Bebo Parket is een parkeerbalans opgesteld. Bij het opstellen van een parkeerbalans wordt de parkeervraag van een ontwikkeling afgezet tegen het parkeeraanbod. De parkeervraag wordt berekend door de omvang van elke functie te vermenigvuldigen met de bijbehorende gemeentelijke parkeernorm¹ (het aantal benodigde parkeerplaatsen per functie-eenheid, bijvoorbeeld per vierkante meter bvo).

De berekende parkeervraag als gevolg van de geplande ontwikkeling wordt afgezet tegen het aanwezige parkeeraanbod. Zo ontstaat uiteindelijk de parkeerbalans.

2.1.2 Verkeersgeneratie

Nieuwe functies, of een functiewijziging, zijn van invloed op de verkeersintensiteiten in de omgeving van de ontwikkellocatie. Met behulp van de CROW-kencijfers en ervaringscijfers beschikbaar bij Goudappel Coffeng is een berekening gemaakt van de te verwachten verkeersgeneratie² als gevolg van de geplande ontwikkeling. Door de omvang van de functie te vermenigvuldigen met het bijbehorende kencijfer voor de verkeersgeneratie, wordt de verkeersgeneratie voor de ontwikkeling berekend.



Figuur 2.1: Berekening parkeervraag

2.2 Uitgangspunten

2.2.1 Functieprogramma Bebo Parket

Voor de huidige bebouwing van Bebo Parket is een berekening gemaakt van de oppervlakte. Het aantal vierkante meter bruto vloeroppervlak (bvo) is gebaseerd op een schatting. Deze schatting is gemaakt door in het programma Globespotter (<https://globespotter.cyclomedia.com/>) het aantal vierkante meter bruto vloeroppervlak op te meten.

¹ Nota Parkeernormen gemeente Twenterand.

² De verkeersgeneratie is een optelling van het aankomende en vertrekkende verkeer.



gebouw	functie	huidig aantal m ² bvo
A	expeditie/opslag	1.050
B	detailhandel	1.000
C	detailhandel	425
totaal	-	2.425

Tabel 2.1: Aantal vierkante meter bruto vloeroppervlak
(bron: <https://globespotter.cyclomedia.com/>)

Ten behoeve van het bestemmingsplan zal de functie van gebouw A niet wijzigingen. Conform opgave van de gemeente Twenterand en BJZ is het verkeerskundige effect als gevolg van 1.425 m² bvo detailhandel inzichtelijk gemaakt.

2.2.2 Maximale invulling conform vigerend bestemmingsplan

Voor het berekenen van de verkeerseffecten van Bebo Parket is daarnaast uitgegaan van het planologisch maximale vloeroppervlak conform het bestemmingsplan (1.500 m²). Daarin zijn de volgende punten van belang:

1. Aan de activiteit mag geen publieksaantrekkende werking van betekenis zijn verbonden.
2. De activiteit mag geen onevenredige toename van de parkeerdruk betekenen of een verstoring van de parkeerbalans bewerkstelligen.

2.2.3 Gemeentelijke parkeernormen en CROW-parkeerkcijfers

De gemeente Twenterand heeft de huidige parkeernormen opgenomen in de 'Nota Parkeernormen gemeente Twenterand' uit 2012. De parkeernormen zijn gebaseerd op de CROW³ parkeerkcijfers opgenomen in publicatie 317⁴. Conform het gemeentelijke parkeerbeleid is de gemeente Twenterand 'weinig stedelijk'. Binnen de gemeentelijke parkeernormen wordt onderscheid gemaakt naar de ligging van de ontwikkellocatie ten opzichte van een centrumgebied. Bebo Parket is gelegen in het gebied 'rest bebouwde kom'. Binnen de gemeentelijke parkeernormen wordt een bandbreedte aangehouden. Uitgegaan is van de gemiddelde waarde binnen de bandbreedte. Het functioneren van Bebo Parket in de praktijk komt deels overeen met dat van een bouwmarkt, maar kan ook vergeleken worden met het functioneren van een winkel op een meubelboulevard.

In deze analyse is de parkeervraag voor Bebo Parket berekend met behulp van de gemeentelijke parkeernormen voor zowel het vigerende en het toekomstige bestemmingsplan. Binnen het vigerende bestemmingsplan is een maximaal mogelijke functie een functie dat past bij een arbeidsintensief/bezoekersextensief bedrijf (bijvoorbeeld een werkplaats). Het toekomstig functioneren van Bebo Parket komt overeen met de functie bouwmarkt of meubelboulevard.

functie	functie parkeernorm	parkeernorm	eenheid
<i>vigerend plan</i>			
Bebo Parket	arbeidsintensief/bezoekersrextensief	2,35	per 100 m ² bvo
<i>toekomstig plan</i>			
Bebo Parket	bouwmarkt	2,45	per 100 m ² bvo
Bebo Parket	meubelboulevard	2,6	per 100 m ² bvo

Tabel 2.2: Uitgangspunt parkeerberekening CROW 317 kengetal per 100 m² bvo conform de huidige bestemmingsplancriteria en het toekomstige bestemmingsplan

2.2.4 CROW-kcijfers verkeersgeneratie

Een nieuwe functie genereert verkeer. Met behulp van de CROW-kcijfers is de verkeersgeneratie als gevolg van de geplande ontwikkeling berekend conform het vigerende en het toekomstige bestemmingsplan. Ook de berekening voor de verkeersgeneratie is uitgevoerd met behulp van de kncijfers voor de functies arbeidsintensief/bezoekersextensief, van bouwmarkt alsmede die van meubelboulevard. Voor de verkeers-generatie gelden de volgende uitgangspunten, overeenkomend met het gemeentelijke parkeerbeleid:

- weinig stedelijk gebied;
- rest bebouwde kom;
- gemiddelde kncijfers.

³ CROW: Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in Weg- en Waterbouw. Het CROW is een belangrijk kennisinstituut. Vrijwel alle gemeentes in Nederland conformeren zich aan de richtlijnen die door dit instituut worden gepubliceerd. De status van deze richtlijnen is (mede door jurisprudentie) hoog.

⁴ Kncijfers parkeren en verkeersgeneratie.

functie	functie CROW	CROW-kencijfer	eenheid
<i>vigerend plan</i>			
Bebo parket	arbeidsintensief/bezoekersextensief	10,0	per 100 m ² bvo
<i>toekomstig plan</i>			
Bebo Parket	bouwmarkt	31,9	per 100 m ² bvo
Bebo Parket	meubelboulevard	9,3	per 100 m ² bvo

Tabel 2.3: Gehanteerde kencijfers verkeersgeneratie voor een gemiddelde weekdag in motorvoertuigen (mvt) per etmaal

Om het aantal motorvoertuigen op een gemiddelde weekdag etmaal om te rekenen naar een gemiddelde werkdag etmaal is een omrekeningsfactor gehanteerd van 1,33 (CROW-publicatie 317). Voor de verdeling van het verkeer over de Bovenlandweg is een aanname gedaan. Hierbij is uitgegaan van een 'worst case'-scenario. Het 'worst case'-scenario gaat uit van een 100% verkeersverdeling richting de N36 en een 100% verkeersverdeling richting Geesteren en de berekende getallen voor de verkeersgeneratie zijn naar boven afgerond.

2.2.5 Verkeersbeeld tijdens de schouw

Om een goed verkeersbeeld te kunnen krijgen van de situatie bij Bebo parket, is op verschillende dagen een schouw gehouden:

- dinsdag 30 juni 2015 (reguliere verkoopdag) tussen 15.45-17.00 uur;
- woensdag 12 augustus 2015 (koopavond tijdens uitverkoopweek) 16.00-17.00 uur;
- zaterdag 15 augustus 2015 (laatste dag uitverkoopweek) 07.30-09.00 uur.

Dinsdag 30 juni 2015

Op dinsdag 30 juni 2015 heeft tussen 15.45 en 17.00 uur een schouw op locatie plaatsgevonden. De parkeerbezetting was tijdens de schouw beperkt (enkele voertuigen). Ten tijde van de schouw was Oosteinde vanwege wegwerkzaamheden afgesloten en verliep de omleidingsroute via de Bovenlandweg. Op twee momenten is voor een periode van 10 minuten de verkeersintensiteit geregistreerd. De uitkomsten hiervan zijn weergegeven in tabel 2.4.

	richting Geesteren		richting N36	
	auto	fiets	auto	fiets
16.05-16.15 uur	22	5	23	2
16.24-16.34 uur	27	8	17	7

Tabel 2.4: Getelde verkeersintensiteiten per 10 minuten ten tijde van de schouw

Op doorsnede zijn per 10 minuten 44 en 45 auto's geteld. Bij een lineair verloop geeft dat een uurintensiteit van circa 240 auto's op doorsnede. Deze waarneming heeft plaatsgevonden tijdens het avondspitsuur. Over het algemeen bedraagt de avondspitsuur

intensiteit circa 10% van het etmaal. Uitgaande van deze aanname bedraagt de etmaalintensiteit tijdens de schouw circa 2.400 mvt/etmaal/doorsnede.

Woensdag 12 augustus 2015

In de week van maandag 10 tot en met zaterdag 15 augustus was bij Bebo Parket sprake van fabrieksuitverkoop. Op woensdagavond was sprake van een speciale koopavond. Tijdens de namiddag, tussen 16.00 en 17.00 uur is de situatie verkend. Tijdens deze schouw was duidelijk sprake van meer activiteit dan tijdens het eerste schouwmoment op dinsdag 30 juni. De parkeerstrook gelegen dicht bij de Bovenlandweg stond vol, met circa 17 auto's. Op het grote parkeerterrein was nog sprake van vrije parkeerplaatsen. In totaal, inclusief de 17 auto's op de strook bij de Bovenlandweg, stonden circa 40 voertuigen geparkeerd. Enkele parkeervakken waren niet toegankelijk, omdat hierop containers en dergelijke waren gestald. Van wildparkeren was geen sprake.

Zaterdag 15 augustus 2015

Op zaterdag 15 augustus 2015 heeft een derde schouw plaatsgevonden. De afsluiting van de weg Oosteinde was opgeheven waardoor het omleidingsverkeer niet langer via de Bovenlandweg hoefde te rijden. Op drie momenten is voor een periode van 10 minuten de verkeersintensiteiten geregistreerd. De uitkomsten hiervan zijn weergegeven in tabel 2.5.

	richting Geesteren		richting N36	
	auto	fiets	auto	fiets
07.45-07.55 uur	2	0	6	1
08.20-08.30 uur	2	1	8	0
08.50-09.00 uur	3	1	5	1

Tabel 2.5: Getelde verkeersintensiteiten per 10 minuten ten tijde van de schouw

De getelde verkeersintensiteiten tijdens de zaterdagochtend lagen op een aanzienlijk lager niveau dan tijdens de schouw op dinsdag 30 juni 2015. Dit heeft vooral te maken met de toegankelijkheid van Oosteinde. In dit onderzoek wordt echter uitgegaan van een 'worst case'-situatie, waarin de getelde verkeersintensiteiten op dinsdag 30 juni als maatgevend worden beschouwd. De verkeersintensiteiten, waargenomen tijdens de schouw op zaterdag 15 augustus, zijn meer representatief voor het functioneren van de Bovenlandweg in de praktijk.

Uitgaande van de worst case bedraagt de etmaalverkeersintensiteit circa 2.400 mvt/etmaal. De representatieve verkeersintensiteit bedraagt naar verwachting maximaal circa 1.000 mvt/etmaal. Uit de schouw is geconcludeerd dat de verkeersafwikkeling bij een verkeersintensiteit van circa 2.400 mvt/etmaal goed is. Vanwege obstakels in de zijbermen dient het autoverkeer op elkaar te wachten. Dit zorgt voor beperkte wachtrijen, die zich snel weer oplossen. Door de aanwezigheid van grasbetonelementen in de zijbermen is passeren van twee auto's goed mogelijk. Zelfs vrachtverkeer, dat tijdens de schouw op de Bovenlandweg aanwezig was, kan door autoverkeer gepasseerd worden.

3 Resultaat

3.1 Parkeerbalans

Toekomstig functioneren

In tabel 3.1 is het resultaat van de parkeervraagberekening weergegeven, uitgaande van een omvang van Bebo Parket van 1.500 m² bvo detailhandel. De parkeervraag is theoretisch bepaald op basis van de huidige invulling (schouw) en met behulp van de gemeentelijke parkeernormen en CROW-parkeerkcijfers. Het piekmoment van Bebo Parket wordt verwacht op de zaterdag. Dit is daarmee het maatgevende moment waar het parkeeraanbod op gedimensioneerd is.

functie	maatgevende moment (zaterdag)
parkeervraag bouwmarkt	35
parkeervraag meubelboulevard	37
parkeercapaciteit Bebo Parket	68
overschot	33-31

Tabel 3.1 Parkeerbalans Bebo Parket conform toekomstige bestemmingsplan

De parkeervraag bedraagt op het maatgevende moment op basis van de gemeentelijke parkeernormen voor de functie van bouwmarkt circa 35 parkeerplaatsen. Voor de functie meubelboulevard is een parkeervraag berekend van 37 parkeerplaatsen. De parkeervraag volgens gemeentelijke normen (35 parkeerplaatsen) kan daardoor als de minimale parkeereis worden beschouwd. De huidige parkeercapaciteit van 68 parkeerplaatsen is daarmee voldoende om de berekende parkeervraag te faciliteren. Verwacht wordt dat in de praktijk gebruik van aanhangwagens bij Bebo Parket hoger zal liggen dan gemiddeld, waardoor in de praktijk de parkeerbezetting mogelijk hoger uitvalt. Op het parkeerterrein is echter sprake van een dermate grote parkeercapaciteit dat de kans op 'wildparkeren' nagenoeg wordt uitgesloten.

Vigerend bestemmingsplan

Op basis van de maximale planologische invulling conform het vigerende bestemmingsplan is een parkeervraag van 36 parkeerplaatsen berekend. Dit komt overeen met de parkeervraag berekend op basis van de toekomstige invulling, die maximaal 37 parkeerplaatsen bedraagt.

3.2 Verkeersgeneratie

Met behulp van de CROW-kcijfers is een prognose opgesteld van de verwachte verkeersgeneratie. De verkeersgeneratie zoals in deze analyse is berekend, kan worden gezien als een 'worst case'-benadering. De verkeersgeneratie zoals weergegeven in

tabel 3.2 is gepresenteerd in motorvoertuigen (mvt) per etmaal op een gemiddelde werkdag.

functie	functie CROW	CROW-kengetal	eenheid	werkdagetmaal
<i>vigerend plan</i>				
Bebo parket	arbeidsintensief/bezoekersextensief	10	per 100 m ² bvo	150 mvt/etmaal
<i>toekomstig plan</i>				
Bebo Parket	bouwmarkt	31,9	per 100 m ² bvo	610 mvt/etmaal
	meubelboulevard	9,3	per 100 m ² bvo	180 mvt/etm

Tabel 3.2 Verkeersgeneratie volgens CROW-publicatie 317 (afgerond op tientallen)

In het vigerende bestemmingsplan is een verkeersgeneratie mogelijk gemaakt van 150 mvt/etmaal voor een maximaal planologisch mogelijke functie. In het toekomstige bestemmingsplan wordt tussen de 180 mvt/etmaal en 610 mvt/etmaal, afhankelijk van de functie. Op basis van de beschikbare parkeercapaciteit en berekende parkeervraag is het aannemelijk te veronderstellen dat de verkeersgeneratie van een meubelboulevard meer overeen komt met de verkeersgeneratie van Bebo Parket in de praktijk. Desondanks is in deze analyse uitgegaan van de 'worst case'-situatie, waarin Bebo Parket 610 mvt/etmaal genereert. Ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan neemt de verkeersgeneratie maximaal met circa 460 mvt/etmaal toe als gevolg van de ontwikkeling (610-150).

3.3 Theoretisch maximaal wenselijke intensiteiten

Met behulp van de Wegenscan⁵ en expert judgement is op basis van de huidige vormgeving voor de Bovenlandweg een theoretisch maximaal wenselijke verkeersintensiteit bepaald. De Bovenlandweg is circa 4,5 meter breed, inclusief overrijdbare gasbetonblokken in de berm (zie ook figuur 3.1). Het wegvak is gelegen binnen de bebouwde kom van Vriezenveen en kent een snelheidsregime van 30 km/h. Auto- en fietsverkeer wordt gemengd op het profiel afgewikkeld.

⁵ De Wegenscan is een door Goudappel Coffeng ontwikkelde tool, waarmee op basis van wegkenmerken (bijvoorbeeld het al dan niet aanwezig zijn van fiets- en/of voetgangersvoorzieningen) gecombineerd met CROW richtlijnen en ervaringscijfers een maximaal wenselijke verkeersintensiteit kan worden bepaald.



Figuur 3.1: Weginrichting Bovenlandweg

De criteria die de Wegenscan hanteert zijn gebaseerd op basis van de vorm, functie en gebruik van de weg. Uit de analyse met de Wegenscan blijkt dat de balans tussen vorm, functie en gebruik in evenwicht is. De theoretische maximaal wenselijke verkeersintensiteit bedraagt op de Bovenlandweg circa 4.000 mvt/etmaal. De huidige verkeersintensiteit gecombineerd met de verkeersgeneratie van Bebo Parket geeft een verkeersbelasting van worst case maximaal circa 3.000 mvt/etmaal. Dit is een forse overschatting van de verkeersintensiteit in de dagelijkse praktijk, omdat gerekend is met de waargenomen verkeersintensiteit tijdens de afsluiting van Oosteind. De Bovenlandweg heeft in de huidige vormgeving voldoende capaciteit om de 'worst case'-verkeersintensiteit inclusief verkeersgeneratie van Bebo Parket, veilig af te wikkelen.

4 Conclusies

Voorafgaande aan het onderzoek zijn een viertal vragen geformuleerd waar antwoord op wordt gegeven:

- Is spreiding van aanrijdend en afrijdend verkeer gewenst (dus eenrichting op eigen terrein)?
- Bij het spreiden van aan- en afrijdend verkeer, via welke weg aanrijden en via welke weg wordt het terrein afgereden (Bovenlandweg/ Oosteinde)?
- Zijn verkeersmaatregelen op de Bovenlandweg vereist wanneer het verkeer toeneemt als gevolg van de wijziging?
- Zijn verkeersmaatregelen vereist langs de Bovenlandweg tegen het 'wildparkeren'?

Op basis van de analyses worden de volgende algemene conclusies getrokken:

- De parkeervraag blijft in de toekomstige situatie gelijk ten opzichte van de parkeervraag berekend op basis van de maximaal planologische invulling binnen het vigerende bestemmingsplan.
- De verkeersgeneratie neemt in de toekomstige situatie maximaal met circa 460 mvt/etmaal toe ten opzichte van de maximale planologische invulling conform het vigerende bestemmingsplan.

De toename van de verkeersgeneratie is zelfs in de maximale 'worst case'-situatie dermate beperkt dat spreiding van aan- en afrijdend verkeer niet noodzakelijk is.

De hoeveelheid verkeer dat gegenereerd wordt door Bebo parket in een 'worst case'-scenario, gecombineerd met het aanwezige verkeer op de Bovenlandweg, geven geen aanleiding dat aanvullende maatregelen op de Bovenlandweg nodig zijn. De toekomstige verkeersintensiteit, inclusief maximale toename als gevolg van de functiewijziging, blijft ruim onder de maximaal wenselijke verkeersintensiteit conform de uitgangspunten in Duurzaam Veilig.

Door de berekening als 'worst case'-scenario uit te voeren, is een forse bandbreedte in de getallen aanwezig. Daarnaast is ook uit de schouw gebleken dat het verkeer goed kan worden verwerkt.

De parkeervraag is in de toekomstige situatie gelijk aan de parkeervraag berekend op basis van de maximale planologische invulling binnen het vigerende bestemmingsplan. De toekomstige parkeervraag bedraagt circa 35 tot 37 parkeerplaatsen. De parkeer-capaciteit op eigen terrein bedraagt circa 68 parkeerplaatsen. Dit is voldoende om de parkeervraag op het maatgevende moment te faciliteren. Van 'wildparkeren' is geen sprake doordat de parkeervraag ruimschoots onder de beschikbare capaciteit blijft.