
MEMO

Door	M.Tromp
Project	Verplaatsing Aldi Dwingeloo
Gemeente	Westerveld
Datum	26-10-2020
Betreft	Mobiliteitstoets Aldi Valderseweg



Aanleiding

In de gemeente Westerveld is men in Dwingeloo voornemens de bestaande Aldi aan de Heuvelenweg 34H te verplaatsen naar een grotere locatie aan de Valderseweg. De huidige locatie voldoet niet meer aan de eisen die gesteld mogen worden door de consument aan een moderne harddiscounter. De effecten als gevolg van de ontwikkeling worden in deze mobiliteitstoets voor de aspecten verkeer en parkeren onderzocht.

Uitgangspunten

Op het gebied van verkeer en vervoer is er geen specifieke wetgeving die relevant is voor de voorgenomen activiteit. Wel dient in het kader van het ruimtelijk plan dat de activiteit mogelijk maakt, te worden onderbouwd dat het geheel voldoet aan een goede ruimtelijke ordening. Dit volgt uit de Wet ruimtelijke ordening (Wro). Op basis van vaste jurisprudentie dient in dat kader onder meer te worden aangetoond dat er een goede verkeersafwikkeling is, er wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid en de verkeersveiligheid gewaarborgd is.

Voor het berekenen van de parkeerbehoefte en de verkeersgeneratie zijn de kencijfers uit publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren - Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' geraadpleegd. Bij het werken met deze kencijfers worden gebiedstypen onderscheiden als mede de stedelijkheidsgraad. Daarnaast worden minimale en maximale kencijfers gegeven. Ter aanvulling is publicatie 272 'Verkeersgeneratie voorzieningen' (CROW, 2008) geraadpleegd.

Relevante informatie over de omvang van de Aldi en de inrichting van het toekomstige Aldi terrein zijn verkregen via de opdrachtgever.

Onderstaand volgen de uitgangspunten welke toegepast zijn bij het raadplegen van bovenstaande documenten:

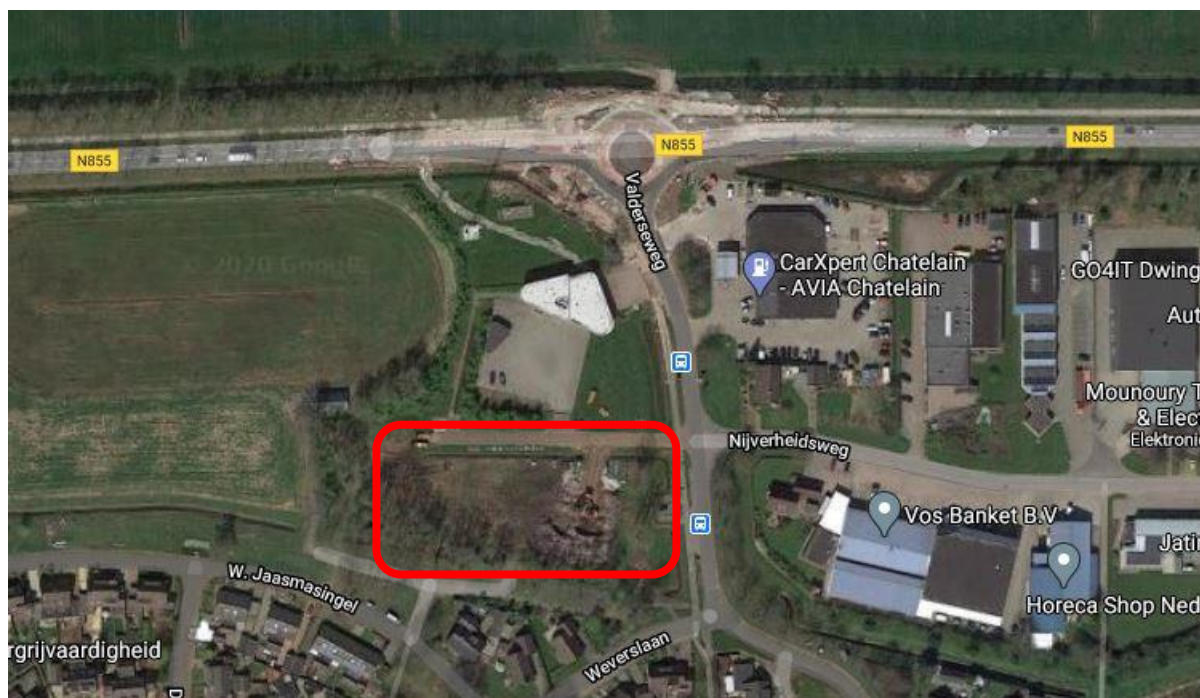
- Dwingeloo kent een omgevingsadressendichtheid van 366 per vierkante kilometer (CBS, 2019). Op basis hiervan valt Dwingeloo volgens het CROW in stedelijkheidsgraad 'niet stedelijk';
- Op basis van de ligging van het plangebied is gebiedstype 'rest bebouwde kom' van toepassing;
- Op basis van een autobezit van 1,2 per huishouden, worden de gemiddelde kencijfers van de door het CROW gegeven bandbreedte gehanteerd voor de gemeente; Hiermee wordt afgeweken van het concept GVVP 2020-2030 waarin de maximale bandbreedte wordt gehanteerd.
- De Aldi supermarkt valt gezien het prijspeil in de CROW categorie 'fullservice supermarkt';
- Op basis van afstemming met de opdrachtgever wordt voor de nieuwe Aldi uitgegaan van 1.462 m2 brutovloeroppervlak (hierna bvo);
- Beleidsmatige informatie met betrekking tot verkeer en parkeren is uit het 'Gemeentelijke verkeer- en vervoerplan Westerveld' (hierna GVVP) gehaald. In dit document is het gemeentelijke verkeer- en vervoerbeleid voor de periode 2020-2030 nog niet vastgesteld.

Verkeersontsluiting

De nieuwe Aldi locatie wordt ontsloten via de Valderseweg. De Valderseweg ontsluit de noordoostzijde van Dwingeloo richting de N855 door middel van een rotonde. De provinciale weg N855 (80 km/u) sluit aan op de snelwegen A28 en A32 en de provinciale weg N371.

De Valderseweg heeft vrijliggende fietspaden. Het auto en het fietsverkeer wordt hier gescheiden van elkaar afgewikkeld. Conform het beleid van de gemeente, zoals beschreven in het GVVP, is de Valderseweg ingericht als erftoegangsweg. Ter hoogte van het plangebied ligt de Valderseweg binnen de bebouwde kom met een snelheidsregime van 30 km/u. Het toekomstige parkeerterrein van de nieuwe Aldi sluit hier via een korte zijweg aan op de Valderseweg. De komgrens ligt even ten noorden van deze aansluiting. Hier loopt de Valderseweg over in een ligging buiten de bebouwde kom met een snelheidsregime van 60 km/u. In zuidelijke richting loopt de Valderseweg de kern van Dwingeloo in. Vanuit de kern is de locatie niet voor voetgangers bereikbaar. Het fietspad betreft een verplicht brom- fietspad. Langs dit fietspad liggen aan beide zijden een bushalte. Hier halteert buslijn 28 2x in het uur. Het is een streekverbinding tussen Meppel en Beilen. De toekomstige Aldi heeft hierdoor een goede bereikbaarheid voor bestemmingsverkeer en extern verkeer zoals personenauto's, vrachtverkeer (bevoorrading) en openbaar vervoer uit verdere richtingen.

Figuur 1: Ligging plangebied



Verkeersgeneratie

Op basis van de beschreven uitgangspunten genereert de nieuwe Aldi met een bvo van 1.462m² maximaal 1.970 mvt/etmaal weekdag. De omrekeningsfactor van weekdag naar werkdag is voor fullsupermarkten 1,2 (publicatie 272, CROW 2008). De intensiteit voor een werkdag bedraagt op basis van deze omrekenfactor maximaal 2.364 mvt/etmaal werkdag.

In vergelijking met de bestaande Aldi in Dwingeloo aan de Heuvelenweg 34H, genereert de nieuwe Aldi meer verkeer. Dit is het logische gevolg van een vergroting van de Aldi ten opzichte van de huidige locatie. Gegeven de huidige situatie met een winkelvloeroppervlak (hierna wvo) van 783 m², komt dit met een omrekenfactor van 1,2 (publicatie 272, CROW 2008) uit op 1.033 m² bvo. De verkeersgeneratie voor de huidige Aldi winkel bedraagt op basis van deze omvang 1.392 mvt/etmaal weekdag en 1.671 mvt/etmaal werkdag.

De verkeersgeneratie voor de nieuwe Aldi neemt toe ten opzichte van de huidige situatie. Voor een werkdag bedraagt de verkeersgeneratie voor de nieuwe Aldi 2.364 mvt/etmaal en voor de voormalige Aldi 1.671 mvt/etmaal. Dit verschil van 693 mvt/etmaal is het gevolg van een groter winkelpand. Echter geeft Aldi zelf aan dat de groei in klanten beperkt zal zijn in vergelijking met de huidige locatie. Zodoende kan de berekende verkeersgeneratie als een 'worst case' scenario worden gezien.

Verkeersafwikkeling

De Aldi trekt intern verkeer uit Dwingeloo en extern verkeer uit de regio. Voor de verkeersafwikkeling is het relevant welke richting het verkeer uitgaat. In de basis voorziet de Aldi in de behoefte van inwoners uit Dwingeloo. De gunstige ligging van de toekomstige winkel aan de Provincialeweg maakt de winkel echter ook goed bereikbaar voor naastgelegen woonkernen zoals de plaats Diever, waar geen Aldi is gevestigd.

Op basis van expert judgement is een schatting gemaakt van de verdeling van het verkeer van/naar de Aldi over het wegennetwerk, zie tabel 1 en figuur 2. Hierbij is de veronderstelling dat ook in de toekomst het merendeel van de bezoekers uit Dwingeloo zelf komt (70%). Daarnaast is gezien de nabij gelegen dorpskern van Diever, 25% van het verkeer toegekend aan het wegvak van de N855 in westelijke richting. Slechts 5% van het verkeer wordt toegekend aan het wegvak van de N855 in oostelijke richting. Er zijn geen grote dorpskernen maar enkel woonpercelen in het buitengebied met een mogelijk verkeersaantrekkende werking vanuit deze richting.

Wegvak	MVT/etmaal in percentages
Via Valderseweg in zuidelijke richting naar dorpskern (intern)	70%
N855 richting westen N371 en Diever (extern)	25%
N855 richting oosten A28 (extern)	5%

Tabel 1: Verdeling mvt/etmaal van en naar nieuwe Aldi in percentages



Figuur 2 verdeling verkeer

Er zijn bij de gemeente geen verkeersgegevens beschikbaar van de Valderseweg. De Valderseweg kan als erftoegangsweg doorgaans intensiteiten tot maximaal 6.000 mvt/etmaal naar behoren afwikkelen. Gezien het feit dat Dwingeloo rond de 2.435 inwoners heeft (CBS, 2019) en de gemeente een autobezit van 583 auto's per 1.000 inwoners (concept GVVP 2020-2030) kent, is het niet aannemelijk dat deze maximaal wensbare intensiteit op de Valderseweg wordt overschreden. Er zijn namelijk meerdere wegen ter ontsluiting van de dorpskern waarbij de Etingheweg de belangrijkste weg is ter ontsluiting van het dorp. Bovendien heeft de Valderseweg geen doorgaande verkeersfunctie voor verkeer met een herkomst of bestemming buiten Dwingeloo. Zodoende

worden ook geen problemen verwacht ten aanzien van de verkeersafwikkeling op de Valderseweg als verkeer van en naar de nieuwe Aldi hier gebruik van maakt. De extra voertuigbewegingen van 2.364 mvt/etmaal op een werkdag dragen niet onverwacht bij aan een overschrijding van de maximaal wensbare verkeersintensiteit.

Voor de N855 zijn er wel verkeersgegevens beschikbaar. Voor een maatgevende drukste dag (werkdag) maken er in 2012 ter hoogte van Dwingeloo 5.100 mvt/etmaal gebruik van de deze provinciale weg (Monitor verkeer en vervoer Noord-Nederland). De planhorizon van het ruimtelijk plan dat de realisatie van de Aldi planologisch mogelijk zal maken, ligt 10 jaar na vaststelling van het plan. Omdat uitgegaan wordt van een situatie van 10 jaar na realisatie, zijn de verkeersintensiteiten doorgerekend naar 2030 op basis van een autonome verkeersgroei van 1% per jaar. De verkeersintensiteit komt voor 2030 uit op 6.100mvt/etmaal werkdag. De N855 betreft een gebiedsontsluitingsweg type II en deze wegen kunnen een verkeersintensiteiten tot 20.000 mvt/etmaal zonder problemen afwikkelen. Aangezien de weg door middel van een enkelstrooksrotonde rotonde wordt ontsloten ontstaat geen probleem omdat deze een afwikkelcapaciteit heeft volgens een duurzaam veilige inrichting van 20.000mvt/ etmaal. Met de nieuwe ontwikkeling en Valderseweg betekent dit dat de rotonde maximaal 12.100mvt/etmaal moet afwikkelen in de toekomst. Dit blijft ruim onder de 20.000mvt/etmaal.

Parkeren

Parkeerbehoefte

De gemeente Westerveld geeft aan dat rekening moet worden gehouden met een parkeernorm van 7,5pp per 100m² bvo voor een fullservice supermarkt. Dit is opgenomen in het nog niet vastgestelde GVVP. De parkeernorm komt overeen met wat het CROW geeft, maximale kencijfer in een niet stedelijk gebied, rest bebouwde kom. Bij de berekening voor de parkeerbehoefte van de Aldi in Dwingeloo komt dit neer op 14,62x7,5 = 110 parkeerplaatsen.

Parkeeraanbod

Aldi hanteert in de regio voor dit type supermarkten binnen de bandbreedte (minimaal – maximaal) het gemiddelde kencijfer die het CROW geeft. Op het parkeerterrein van de nieuwe Aldi vestiging Valderseweg wordt voorzien in maximaal 90 parkeerplaatsen. Daarmee wordt niet voldaan aan de gemeentelijke parkeernorm. Er zijn echter diverse argumenten die een afwijking van de gemeentelijke parkeernorm motiveren:

- **Argument 1. Ligging nieuwe supermarkt:**

De Aldi wordt verplaatst van het centrum van Dwingeloo naar de rand van Dwingeloo tegen een woongebied aan. Dit woongebied ligt tegen het centrum van Dwingeloo aan. Deze zal echter grotendeels nog hetzelfde verzorgingsgebied hebben. De Aldi is vanuit het woongebied op loopafstand te bereiken. Bijna het gehele woongebied onder de Aldi ligt binnen een straal van 600 meter van de Aldi. Dit betekent dat veel bezoekers per fiets zullen komen. Hierdoor worden er, ondanks het grotere winkeloppervlak, niet veel meer extra personenauto's verwacht. Er komt een aparte fietsontsluiting richting het terrein. Dit om het fietsverkeer te bevorderen.

- **Argument 2. Parkeervraag op basis van verwacht aantal bezoekers:**

Gezien de verwachte omzet verwacht Aldi zelf op voorhand uit te kunnen met 81 parkeerplaatsen. Aldi zelf heeft op basis van opgedane ervaringen in het verleden met vergelijkbare winkels ingezet op 81 tot 90 parkeerplaatsen. Ondanks de toekomstige ligging aan de N855 en de extra vierkante meters bvo, verwacht Aldi niet plotseling met enorm stijgende bezoekersaantallen te maken te krijgen. Aldi benadrukt dat de nieuwe winkel in gebruik niet veel zal veranderen maar dat de toekomstige ligging aan de rand van het dorp bij uitstek geschikt is om de winkel ruimer op te zetten. Een vergroot vloeroppervlak hoeft niet direct te resulteren in meer bezoekers. De CROW kencijfers suggereren dit wel. Daarom lijken in dit geval deze kencijfers op basis van de verwachte omzet van Aldi zelf geen goede indicatie. Gezien de beperkte omvang van Dwingeloo met 2.435 inwoners en het lager percentage autobezit ten opzichte van de gehele gemeente, is het aantal parkeerplaatsen van 90 realistisch. De huidige winkel van de Aldi aan de Heuvelenweg 34H heeft circa 55 parkeerplaatsen voor 1.033 bvo en voor een 1.462 bvo ongeveer 90 (55 x 1,66). Zodoende voorziet het plan in voldoende parkeercapaciteit.

- **Argument 3. Ervaringscijfers Aldi in de regio:**

Aldi realiseert op basis van ervaringscijfers van vergelijkbare supermarkten met 81 tot 90 parkeerplaatsen voldoende parkeergelegenheid om in de verwachte parkeervraag van bezoekers te voorzien. Berekening van de parkeerbehoefte op basis van de beschreven uitgangspunten laat zien dat er afgerond $14,62 \times 6,15 =$ maximaal 90 parkeerplaatsen nodig zijn om de parkeerbehoefte op de drukste momenten op te vangen. Deze drukste momenten zijn bijvoorbeeld zaterdagmiddag en koopavonden.

In tabel 2 een aantal Aldi vestigingen uit de regio die gelijkwaardig of groter zijn dan de Aldi in Dwingeloo waarbij een lager aantal parkeerplaatsen is gerealiseerd.

Aldi Vestiging	bvo	Parkeerplaatsen
Aldi Smilde Veenhoopseweg	1.530	53
Aldi Vries Asserstraat	< 1.440	83
Aldi Surhuisterveen Gedempte Vaart	1.524	83
Aldi Drachten Leidijk	1.440	79
Aldi Assen Groningerstraat	1.440	78
Aldi st Annaparochie Beuckelaerstraat	1.470	73
Aldi Winsum Onderdendamsterweg	1.440	81

Kenmerken over de ligging van bovengenoemde Aldi's wordt hieronder toegelicht: :

- Aldi Smilde, Veenhoopseweg: De Aldi ligt aan de Hoofdweg N371, tegen een woonwijk aan en aan de rand van de kern.
- Aldi Vries, Asserstraat: De Aldi ligt aan de doorgaande weg van de kern, midden in een woongebied centraal in de kern.
- Aldi Surhuisterveen, Gedempte Vaart: De Aldi ligt aan de doorgaande weg van de kern verder van de uitvalsweg N358. Deze ligt aan de rand van de kern tegen een woonwijk en centrum aan.
- Aldi Drachten, Leidijk: De Aldi ligt midden in een woonwijk aangrenzend aan het centrum. De Aldi is goed te bereiken vanuit het centrum en de uitvalsweg N31.
- Aldi Assen, Groningerstraat: De Aldi ligt in een woonwijk niet aan de rand van het dorp maar wel aan een belangrijke uitvalsweg die onderdeel is van de ring.
- Aldi st Annaparochie, Beuckelaerstraat: De Aldi ligt in het centrum aan een woonwijk en dicht aan de uitvalsweg N393.
- Aldi Winsum Onderdendamsterweg: De aldi ligt tussen het centrum en woonwijk in aan een doorgaande weg in de kern.

- **Argument 4. Mogelijke toename verkeersaantrekkende werking door overcapaciteit:**

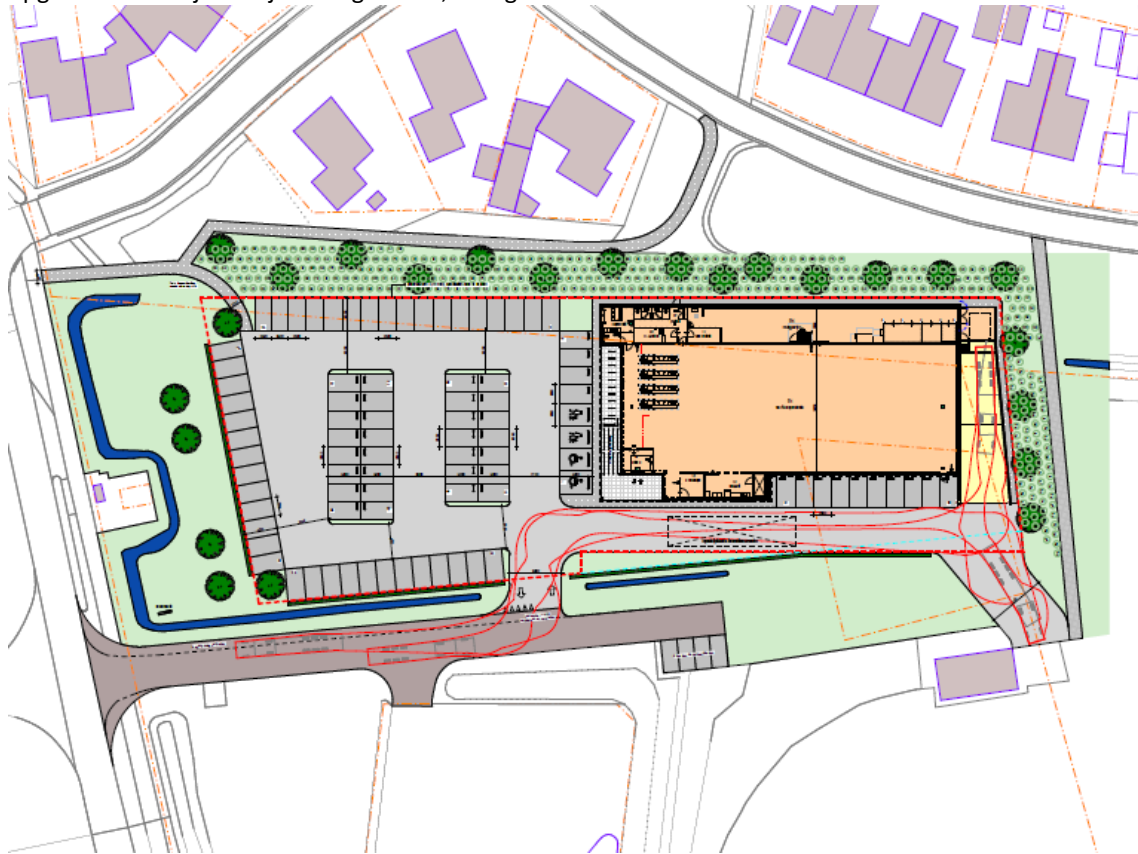
Een overschot aan parkeerplaatsen zorgt mogelijk voor een grotere verkeersaantrekkende werking van autoverkeer. Dit past niet binnen de doelstellingen die de gemeente stelt voor duurzaamheid in het gemeentelijk duurzaamheidsbeleid om aandacht te vestigen op mobiliteit en het verlagen van de CO2 emissies. Daarnaast wordt in het concept GVVP benoemd dat wordt ingezet op toegankelijke buitenruimten. Door het aanleggen van minder parkeerplaatsen ontstaat ruimte om een doorsteek te maken naar het voetpad aan de Weverslaan zodat de locatie ook voor voetgangers beter toegankelijk wordt.

Bevoorradingsverkeer

Een gemiddelde supermarkt wordt bevoorraadt door twee grote vrachtwagencombinaties per dag (publicatie 272, CROW 2008). Daarnaast is meerdere keren per week sprake van afvoer van afval/karton middels vrachtwagens en is er bevoorrading van kleinere leveranciers via kleine- en middelgrote bestelbussen.

Het bevoorradingsverkeer voor de toekomstige supermarkt vraagt om voldoende ruimte op de toegangswegen. Zoals in figuur 3 is te zien wordt het laden en lossen middels een dock aan de achterzijde van de winkel opgelost. Aangezien het terrein aan de voorkant - ten noorden - van de supermarkt wordt ontsloten, is er ruimte nodig om te manoeuvreren met de vrachtwagens. Er moet voldoende ruimte zijn om te draaien en de bochten goed te nemen.

Het vrachtverkeer (komende vanaf de N855) richting de toekomstige Aldi neemt de bocht vanaf de Valderseweg richting de nieuwe zijweg naar de Aldi. Vanaf deze zijweg wordt eveneens een bocht genomen om het Aldi terrein op te rijden. Op dit terrein wordt doorgereden naar de westkant tot het einde van het perceel en de bocht naar rechts genomen. Vervolgens moet het vrachtverkeer achteruit in steken om goed uit te komen voor het laad en los dock. Met behulp van het softwarepakket Cursim is een modelmatige benadering van deze rijbewegingen opgebouwd en zijn de rijcurves getoetst, zie figuur 3.



Figuur 3: Inrijden en achteruit steken vrachtverkeer (Cursim)

Uit de benadering van de situatie voor het vrachtverkeer in Cursim blijkt dat het vrachtverkeer de bochten op het Aldi terrein goed kan nemen. In werkelijkheid zullen de vrachtwagenchauffeurs, met hun ervaren rijstijl, nog betere stuurbewegingen kunnen uitvoeren.

Verkeersveiligheid

De verplaatsing van de Aldi komt de verkeersveiligheid ten goede. Waar de huidige Aldi gelegen is in het verblijfsgebied rondom de Heuvelenweg, is de nieuwe locatie aan de Valderseweg redelijk geïsoleerd gelegen. Het vrachtverkeer voor de bevoorrading van de Aldi hoeft voortaan niet meer door de dorpskern van Dwingeloo maar kan rechtstreeks vanaf de N855 via de Valderseweg het nieuwe Aldi terrein bereiken. Het vrijliggende fietspad naast de Valderseweg vormt een aandachtspunt. Bij de afrit van de Valderseweg richting het Aldi terrein kruist het gemotoriseerde wegverkeer het langzame fietsverkeer op dit naastgelegen fietspad. Gezien de 'open' groene ruimte is er voor de verkeersdeelnemers in alle richting goed zicht op dit toekomstige kruisingsvlak. Dit komt de verkeersveiligheid ten goede. Het gemotoriseerde verkeer en het fietsverkeer kunnen op deze manier vroegtijdig op elkaar anticiperen. Daarnaast komt er een aparte fietsontsluiting richting het terrein. Dit om het fietsverkeer te bevorderen. De verkeersveiligheid is hierdoor gewaarborgd. Daarnaast is er voor voetgangers de enige mogelijkheid om het terrein nu te bereiken via het verplichte (brom) fietspad. Een doorsteek vanuit het aangrenzende voetpad aan de Weverslaan kan een oplossing hiervoor zijn.

Conclusie

Een fullservice supermarkt (Aldi) is bij uitstek gebaat bij een goed bereikbare (auto)locatie. Dit maakt de beoogde locatie aan de Valderseweg zeer geschikt, want deze voldoet veel meer aan de bereikbaarheidsvereisten dan de huidige locatie aan de Heuvelenweg in de kern van Dwingeloo. De ligging aan de Valderseweg, welke aansluit op de N855, zorgt voor een goede en snelle ontsluiting voor het externe verkeer. Het interne verkeer uit Dwingeloo komt vanuit zuidelijke richting via de Valderseweg bij het Aldi terrein.

Voor een maatgevende werkdag genereert de nieuwe Aldi 2.364 mvt/etmaal. Gezien de functie, inrichting en het gebruik van de Valderseweg, is er geen aanleiding om de verkeersafwikkeling voor de toekomstige situatie in twijfel te trekken.

De parkeerbehoefte voor de nieuwe Aldi komt op basis van de CROW kencijfers uit op 110 parkeerplaatsen. In het ontwerp is rekening gehouden met 90 parkeerplaatsen berekend met een gemiddelde parkeernorm. Gezien de beperkte omvang van Dwingeloo met 2.435 inwoners en het lage percentage autobezit en de gunstige ligging van het centrum en het woongebied, is het aantal parkeerplaatsen van 90 realistisch. De huidige winkel van de Aldi aan de Heuvelenweg 34H heeft circa 55 parkeerplaatsen. Hierdoor worden er dus wel extra parkeerplaatsen gerealiseerd ten opzichte van de huidige situatie. Echter verwacht Aldi geen enorm stijgende bezoekersaantallen, ondanks de gunstige ligging aan de N855. Aldi benadrukt bovendien dat de nieuwe winkel in gebruik niet veel zal veranderen maar dat de toekomstige ligging aan de rand van het dorp bij uitstek geschikt is om de winkel ruimer op te zetten. Een vergroot vloeroppervlak hoeft niet direct te resulteren in meer bezoekers zoals de kencijfers van het CROW suggereren. Zodoende voorziet het plan met 90 parkeerplaatsen in voldoende parkeercapaciteit. Daarbij zijn in de regio vergelijkbare of zelfs grotere Aldi's in omvang gerealiseerd met 80 tot 90 parkeerplaatsen.

Uit onderzoek naar de toekomstige rijcurves op het Aldi terrein blijkt dat het ontwerp in voldoende manoeuvreer ruimte voorziet. Het vrachtverkeer kan hierdoor gemakkelijk laden en lossen.

De verplaatsing van de Aldi naar de Valderseweg zal tot slot leiden tot een vermindering van het autoverkeer en vrachtverkeer in het centrum van Dwingeloo zelf. Dit heeft positieve effecten op het woon- en leefklimaat en op de verkeersveiligheid op de Heuvelenweg. Bij de afrit van de Valderseweg richting het Aldi terrein kruist het gemotoriseerde wegverkeer het langzame fietsverkeer op het naastgelegen fietspad. Gezien de 'open' groene ruimte is er voor de verkeersdeelnemers in alle richtingen goed zicht op dit toekomstige kruisingsvlak. Hierdoor is er sprake van een verkeersveilig kruispunt waarbij de verkeersdeelnemers goed zicht hebben op elkaar.