

Deventer
 Snipperlingsdijk 4
 7417 BJ Deventer
 Postbus 161
 7400 AD Deventer
 T +31 (0)570 666 222 F. HaverSchmidtwei 2
 goudappel@goudappel.nl 8914 BC Leeuwarden

Den Haag
 Anna van Buurenplein Emmasingel 15
 2595 DA Den Haag

Eindhoven
 5611 AZ Eindhoven

Leeuwarden
 De Ruyterkade 143
 1011 AC Amsterdam

Van Schijndel Vastgoed B.V.

Verkeersgeneratie verplaatsing/uitbreiding Jumbo supermarkt

Datum
 Kenmerk
 Eerste versie

7 januari 2020
 005781.20191125.N1.04

1 Inleiding

Van Schijndel Vastgoed B.V. is voornemens de bestaande Jumbo supermarkt, gevestigd aan het Capucijnerplein in Budel, te verplaatsen naar de hoek van de Doctor Ant. Mathijssenstraat – Willem II Straat in Budel. Bij de verplaatsing zal de omvang van de supermarkt toenemen en worden bovenop de supermarkt zeven niet-grondgebonden woningen (appartementen) gerealiseerd. BRO heeft hiervoor het bestemmingsplan opgesteld en ARTHIC Advies en Ontwerp heeft de verkeerskundige onderbouwing opgesteld. Hierop is een zienswijze ingediend. Van Schijndel Vastgoed B.V. heeft naar aanleiding van de zienswijze Goudappel Coffeng B.V. verzocht om de verkeersgeneratie als gevolg van de geplande ontwikkeling onderbouwd in beeld te brengen.



Figuur 1.1: Ligging bestaande en nieuwe Jumbo (bron ondergrond: Google Maps)

Doel van deze onderbouwing van de verkeersgeneratie is inzicht geven in de verkeersgeneratie als gevolg van de verplaatsing en uitbreiding van de Jumbo supermarkt, in vergelijking met de huidige situatie. Naast de huidige en te verwachten verkeersgeneratie heeft Goudappel Coffeng gekeken naar het effect van omgevingsfactoren, zoals de invloed van de naastgelegen Albert Heijn supermarkt, op de verkeersgeneratie.

In december 2018 heeft CROW¹ de meest recente publicatie voor parkeren en verkeersgeneratie uitgegeven (publicatie 381 – Toekomstbestendig parkeren). In deze notitie is ter berekening van de verkeersgeneratie uitgegaan van deze meest recente publicatie. Dit in tegenstelling tot de eerdere verkeerskundige onderbouwing van ARTHIC Advies en Ontwerp, omdat toen deze cijfers nog niet beschikbaar waren.

2 Aanpak en uitgangspunten

2.1 Aanpak

Een nieuwe functie genereert een bepaalde hoeveelheid verkeersbewegingen. Het aantal verkeersbewegingen is afhankelijk van het functioneren en de omvang van de geplande functie(s) binnen het bestemmingsplan. CROW heeft in publicatie 381 (Toekomstbestendig parkeren, december 2018) voor verschillende functies parkeer- en verkeersgeneratiecijfers gepubliceerd. Hoewel een met de kencijfers berekende waarde van de verkeersgeneratie nooit exact overeen zal komen met de werkelijkheid, is dit ook niet noodzakelijk. De kencijfers zijn ontwikkeld als hulpmiddel bij het opstellen of uitvoeren van ruimtelijke plannen, de ruimtelijke ontwikkeling van een gebied of de realisatie van een voorziening op een bepaalde locatie. “Omdat het om een hulpmiddel gaat, mag van de gepresenteerde waarden worden afgeweken, als hiervoor een gedegen onderbouwing is”².

2.2 Uitgangspunten

2.2.1 Functieprogramma

De omvang van de bestaande Jumbo Supermarkt, gelegen aan het Capucijnerplein, bedraagt 956 m² bvo. Op de nieuwe locatie, op de hoek van de Doctor Ant. Mathijssenstraat en Willem II Straat, zal de omvang van de Jumbo toenemen tot 1.800 m² bvo. Daarnaast zullen op deze locatie 7 appartementen gerealiseerd worden. In de huidige situatie zijn op deze locatie de volgende functies gevestigd:

- Dr. Ant. Mathijssenstraat 9 en 9a: 2 woningen;
- Dr. Ant. Mathijssenstraat 9b: voormalige Duitse school (gemeenschapshuis) van 381 m² bvo;

¹ CROW is een landelijke kennisorganisatie op het gebied van infrastructuur, openbare ruimte, verkeer & vervoer en werk & veiligheid.

² Citaat uit CROW publicatie 381 hoofdstuk A1 pagina 18 en 19.

- Dr. Ant. Mathijssenstraat 11-11c: winkel van 870 m² bvo met daarboven 2 appartementen;
- Willem II straat 1d: 1 woning;
- Willem II straat 1e en 1f: kantoor/bedrijfspannd van 513 m² bvo.

Met de realisatie van de nieuwe supermarkt komen de bestaande functies te vervallen. Daarmee zal ook de verkeersgeneratie van deze functies komen te vervallen.

2.2.2 CROW kencijfers

CROW-publicatie 381 ('Toekomstbestendig parkeren, van parkeercijfers naar parkeernormen', december 2018) maakt bij de kencijfers onderscheid naar functie, stedelijkheidsgraad en de ligging ten opzichte van het centrum. De gemeente Cranendock, waar Budel onder valt, is weinig stedelijk en de ontwikkellocatie is gelegen in het centrum van Budel. Binnen deze categorie is een bandbreedte van de kencijfers beschikbaar. Conform het vigerende bestemmingsplan 'Kom Budel en Kom Maarheeze, herziening supermarkten en parkeren' (vastgesteld op 29 januari 2019) wordt uitgegaan van het gemiddelde in de bandbreedte van de CROW-publicatie. In navolgende tabel zijn de te hanteren kencijfers voor de verkeersgeneratie gepresenteerd, op basis van de volgende uitgangspunten:

- weinig stedelijk;
- centrum;
- gemiddelde kencijfers.

NB. Hoewel het te verdedigen valt dat voor (een gedeelte van) de Duitse school/gemeenschapshuis de (veel) hogere kencijfers uit de CROW-hoofdgroep onderwijs of uit de CROW-hoofdgroep sociale voorzieningen toegepast zouden mogen worden, is er voor gekozen om in het navolgende een lager kencijfers voor de functie kantoor toe te passen. Omdat hierdoor in de berekening minder verkeer wordt gereduceerd (en de uitkomst dus hoger uitvalt) wordt hiermee in feite een worstcase-berekening gepresenteerd.

functie	functie CROW	kencijfer verkeersgeneratie	eenheid
supermarkt	fullservice-supermarkt	73,8	per 100 m ² bvo
appartementen	huur, appartement, duur	5,8	per woning
grondgebonden woning	koop, huis, 2-onder-1-kap	7,6	per woning
bestaande winkel	binnenstad of hoofdwinkelcentrum, gemeente 20.000-30.000 inwoners	32,8	per 100 m ² bvo
Duitse school (gemeenschapshuis)	kantoor	6,4	per 100 m ² bvo
kantoor	kantoor (zonder baliefunctie)	6,4	per 100 m ² bvo

Tabel 2.1: Te hanteren kencijfers voor de verkeersgeneratie

CROW-publicatie 272 ('Verkeersgeneratie voorzieningen, kengetallen gemotoriseerd verkeer', oktober 2008) omschrijft dat op het moment dat twee supermarkten in elkaars directe omgeving liggen, de totale verkeersgeneratie van deze supermarkt niet gelijk is aan de som van de verkeersgeneraties van de afzonderlijke supermarkten. Als de supermarkten qua grootte niet te veel van elkaar verschillen (maximaal factor 4), wat in het geval van de nieuwe locatie van de Jumbo aan de orde is met de bestaande supermarkt aan de andere zijde van de weg (Albert Heijn, Doctor Ant. Mathijssenstraat 20), wordt vermeld dat van het totale aantal klanten circa 30% op werkdagen en circa 50% op zaterdagen ook de nabijgelegen supermarkt bezoeken (gewogen naar weekdag 33,3%). Dit betekent dat 33,3% van de bezoekers niet nieuw is en dus geen extra verplaatsingen maakt om de supermarkt te gaan bezoeken. Deze klanten bezoeken dus zowel de bestaande als nieuwe supermarkt. Dit gegeven is verwerkt door in de berekeningen de verkeersgeneratie van de nieuwe Jumbo met 33,3% procent te verlagen.

NB. Hoewel CROW-publicatie 381 ('Toekomstbestendig parkeren, van parkeercijfers naar parkeernormen', december 2018) bij de kencijfers geen nadere toelichting op de bedoelde functie of op de achterliggende onderbouwing en wijze van toepassing van de kencijfers meer geeft, heeft CROW heeft in het kader van een Raad van State procedure voor de Hornbach vestiging in Apeldoorn (in voorjaar 2019) aan Goudappel Coffeng schriftelijk bevestigd dat de CROW-publicatie 272 nog steeds voor dit doel gebruikt mag worden.

3 Resultaten

De nieuwe supermarkt, welke gerealiseerd wordt tegenover de bestaande supermarkt aan de Dr. Ant. Mathijssenstraat 20, heeft een omvang van 1.800 m² bvo. De verkeersgeneratie bedraagt in totaal circa 887 mvt/etmaal op een gemiddelde weekdag³. De 7 appartementen hebben een verkeersgeneratie van circa 41 mvt/etmaal⁴. De nieuwe functies hebben een totale verkeersgeneratie van circa 928 mvt/etmaal op een gemiddelde weekdag.

functie	omvang	kencijfer verkeersgeneratie	verkeersgeneratie
supermarkt	1.800	73,8	887 (66,7%*)
appartementen	7	5,8	41
totaal			928

* Verkeersgeneratie minus 33,3% vanwege combinatie van supermarkten.

Tabel 3.1: Verkeersgeneratie geplande ontwikkeling

³ $1.800/100 \times (73,8 \times 66,3\%) = 887$.

⁴ $7 \times 5,8 = 41$.

De bestaande functies op de nieuwe locatie van de Jumbo hebben een verkeersgeneratie, die met het vervallen van deze functies, niet meer aan de orde is. In tabel 3.2 is de verkeersgeneratie van de bestaande functies gepresenteerd. De totale verkeersgeneratie van de huidige aanwezige functies op de ontwikkellocatie bedraagt circa 379 mvt/etmaal op een gemiddelde weekdag.

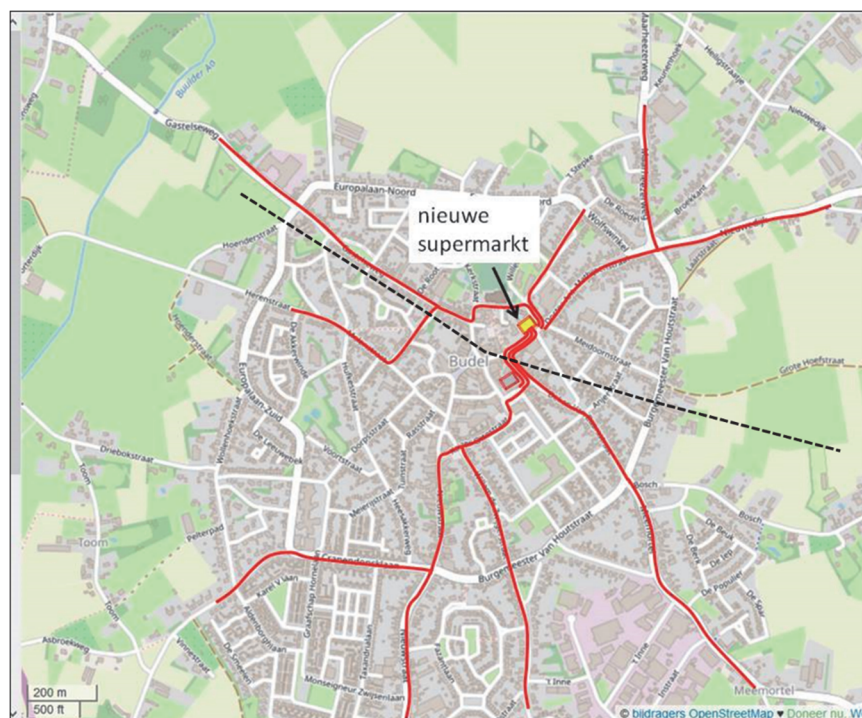
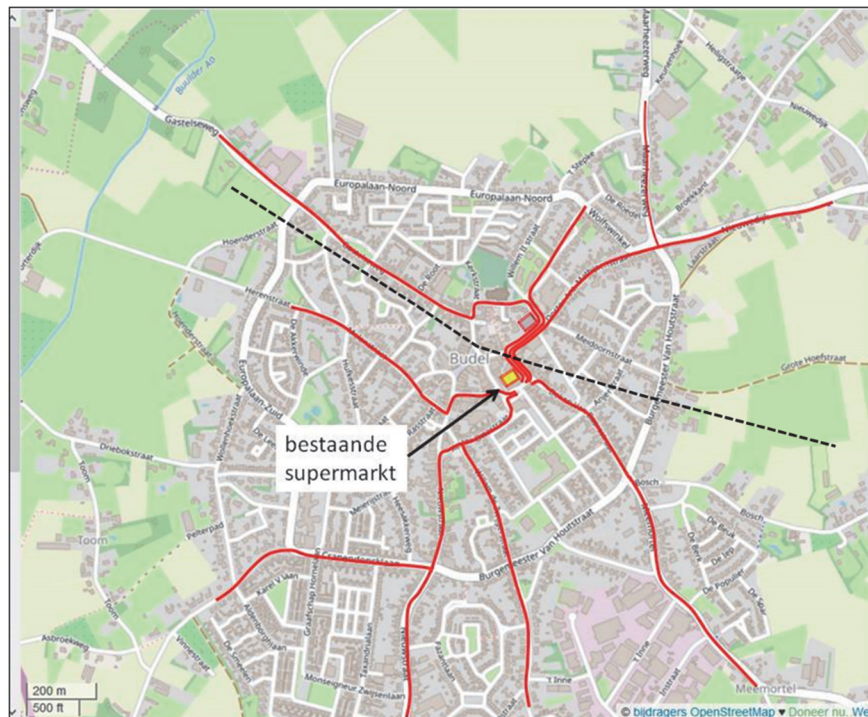
functie	omvang	kencijfer verkeersgeneratie	verkeersgeneratie
appartementen	2	5,8	12
grondgebonden woning	3	7,6	23
bestaande winkel	870 m² bvo	49,0	286
Duitse school (gemeenschapshuis)	381 m² bvo	6,4	25
kantoor	513 m² bvo	6,4	33
totaal			379

Tabel 3.2 Totale verkeersgeneratie bestaande functies op de ontwikkellocatie

De verkeersgeneratie als gevolg van de geplande ontwikkeling neemt op basis van de CROW kencijfers dus toe met circa 549 mvt/etmaal ten opzichte van de huidige situatie (928 – 379). Deze verkeersgeneratie is niet voor elk wegvak in gelijke mate (volledig) nieuw verkeer. Het bestaat namelijk uit de volgende twee typen verkeer:

1. verkeer dat in de huidige situatie gebruik maakt van de Doctor Ant. Mathijssenstraat en Willem II Straat om de huidige Jumbo te bezoeken, maar in de toekomstige situatie na de ontwikkeling de nieuwe ontwikkeling bezoekt (en dus op delen van de Doctor Ant. Mathijssenstraat niet meer zal rijden). Dit betreft met name verkeer vanuit noordelijke richting;
2. verkeer dat ten opzichte van de huidige situatie zijn route aanpast c.q. verder doorrijdt om de nieuwe ontwikkeling te bezoeken. Dit betreft met name verkeer vanuit zuidelijke richting.

In figuur 3.1 is de routing naar de huidige locatie en de toekomstige ontwikkeling gepresenteerd. De ontwikkelingslocatie wordt zowel in de huidige als in de toekomstige situatie vanuit het noorden en zuiden benaderd. De routes vanuit het noorden faciliteren indicatief circa ¼ van het totale verzorgingsgebied. De zuidelijke routes faciliteren indicatief circa ¾ van het totale verzorgingsgebied (zie ook figuur 3.1, waarin een indicatieve 'waterscheiding' tussen noord en zuid middels een stippellijn is gepresenteerd). Op het drukste gedeelte, de D.A. Mathijssenstraat, neemt de verkeersbelasting als gevolg van de geplande ontwikkeling daarmee toe met 412 mvt/etmaal op een gemiddelde weekdag (75% van 549).



Figuur 3.1: Locatie Jumbo-vestiging en aanrijdroutes in de bestaande (boven) en toekomstige situatie (onder)

Echter de bestaande Jumbo-vestiging heeft een omvang van 956 m² bvo. De bestaande Jumbo vestiging heeft ook een verkeersgeneratie (700 mvt/etmaal) die indicatief vanuit het verzorgingsgebied ook $\frac{1}{4}$ via noord en $\frac{3}{4}$ via zuid aan- en afgereden wordt. Circa 175 mvt/etmaal op een gemiddelde weekdag gebruiken dus nu ook al het drukste gedeelte van de D.A. Mathijssenstraat. De daadwerkelijke toename op de D.A. Mathijssenstraat zal daarmee circa 237 mvt/etmaal op een gemiddelde weekdag bedragen (412 – 175).

4 Conclusies

Uit de beschreven analyse volgen de volgende conclusies:

- De verkeersgeneratie van de nieuw te realiseren Jumbo-supermarkt met appartementen bedraagt circa 928 mvt/etmaal.
- Op de nieuwe locatie komen bestaande functies te vervallen die een verkeersgeneratie kennen van circa 379 mvt/etmaal (worstcase, het is waarschijnlijk meer). De netto verkeersgeneratie als gevolg van de geplande ontwikkeling bedraagt circa 549 mvt/etmaal op een gemiddelde weekdag (928 – 379 mvt/etmaal worstcase, het is waarschijnlijk minder).
- Het wegvak met de grootste verkeerstoename ten gevolge van de ontwikkeling betreft de D.A. Mathijssenstraat. Indicatief maakt circa $\frac{3}{4}$ van de verkeersgeneratie gebruik van dit wegvak, wat neerkomt op circa 412 mvt/etmaal (75% van 549) op een gemiddelde weekdag. In deze waarde is nog geen rekening gehouden met verkeer dat in de huidige situatie ook gebruik maakt van de D.A. Mathijssenstraat om naar de bestaande Jumbo toe te rijden. De daadwerkelijke toename zal daardoor minder zijn.
- Omdat verkeer van en naar de bestaande Jumbo ook voor een deel gebruik van de D.A. Mathijssenstraat zal de daadwerkelijke toename op de D.A. Mathijssenstraat minder zijn dan 412 mvt/etmaal voor een gemiddelde weekdag. Het gaat daarbij om een reductie van circa 175 mvt/etmaal. De daadwerkelijke toename op de D.A. Mathijssenstraat bedraagt daarmee 412 – 175 = circa 237 mvt/etmaal op een gemiddelde weekdag. In deze waarde is geen rekening gehouden met een eventuele nieuwe invulling van het pand waaruit de Jumbo zal vertrekken.