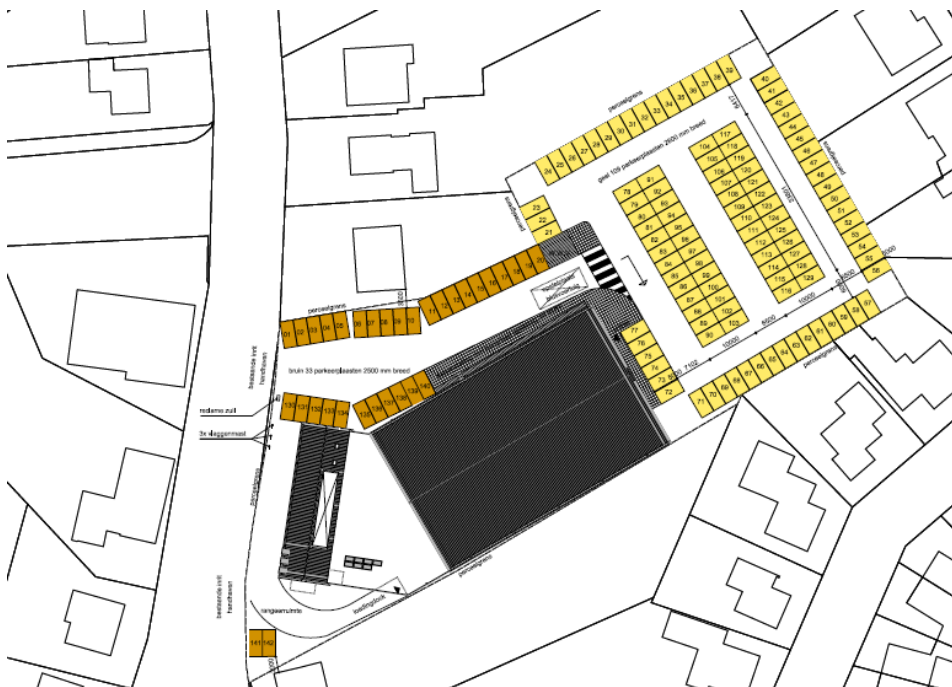


Aan: [REDACTED]
[REDACTED]
Van: DTV Consultants
[REDACTED]
CC:
Datum: 18 december 2017
Betreft: Memo: Parkeren en verkeersveiligheid supermarkt [REDACTED]

Aanleiding

[REDACTED] heeft een aanvraag reguliere omgevingsvergunning gedaan voor de nieuwbouw van een supermarkt aan [REDACTED] (afbeelding 1). In het plan wordt verder 1 woning gerealiseerd. De gemeente Cranendonck heeft gevraagd naar een toelichting op het onderdeel parkeren en verkeersveiligheid. [REDACTED] heeft aan DTV Consultants gevraagd deze verkeerstoelichting op te stellen op basis van onderstaande situatieschets (afb. 1).



afbeelding 1: ontwikkeling supermarkt [REDACTED]

Parkeren

Autoparkeren

Conform het bestemmingsplan dient voor het aantal parkeerplaatsen te worden voldaan aan de normen uit CROW-publicatie 317 (2012). Verder dienen, volgens het bestemmingsplan, per woning 2 parkeerplaatsen gerealiseerd te worden. In het plan is 1 woning aanwezig. De rest van het plan bestaat uit een supermarkt met een oppervlakte van 2.144 m² en 142 parkeerplaatsen. Van de 142 parkeerplaatsen zijn 2 bestemd voor de woning. De overige 140 plaatsen zijn bestemd voor de supermarkt.

Een aantal van 140 plaatsen voor 2.144 m² betekent 6,5 parkeerplaatsen per 100 m² supermarktoppervlakte. Dat is de minimale norm voor een discountsupermarkt in de “rest van de bebouwde kom” in een “weinig stedelijke omgeving”, volgens CROW-publicatie 317 (2012). Een weinig stedelijke gemeente heeft een omgevingsadressendichtheid van 500 tot 1.000 adressen per km². De gemeente Cranendonck heeft een omgevingsadressendichtheid van 581 adressen per km², volgens cijfers van het CBS uit 2015. De categorie “rest van de bebouwde kom” klopt ook, het gaat namelijk niet om een centrumomgeving of om de schil van het centrum en ook niet om buitengebied. Verder is uitgegaan van een discountsupermarkt. Het is nog niet bekend welke supermarktformule definitief in het pand haar intrek gaat nemen. Daarom is deze categorie aangehouden, want deze categorie eist het hoogste aantal parkeerplaatsen. Binnen de gekozen categorie is 6,5 parkeerplaats per 100 m² het minimale aantal. Het maximale aantal is 8,5. Er wordt dus voldaan aan de minimale norm van de zwaarste categorie. Hier moet rekening mee worden gehouden, in het geval dat er daadwerkelijk een discountsupermarkt gerealiseerd zou worden. Voor de overige soorten supermarkt is dit aantal parkeerplaatsen ruim voldoende. Overigens is de bruikbaarheid van de 142 parkeerplaatsen goed, alle parkeerplaatsen zijn goed te bereiken. Ook de afmetingen van de parkeervakken voldoen. Verder is er geen reden om aan te nemen dat de looplijnen van voetgangers over het parkeerterrein gaan zorgen voor verkeersonveilige situaties.

Fietsparkeren

In het ontwerp is een fietsenstalling voor 64 fietsen opgenomen, met een hoog/laag opstelling. De norm uit CROW-publicatie 317 (2012) is 2,9 plaatsen per 100 m² bruto vloeroppervlakte supermarkt. Dit betekent voor een supermarkt met 2.144 m² bruto vloeroppervlakte, een stalling met 63 plaatsen. Ook hier wordt dus aan de norm voldaan. In het ontwerp is voor de fietsen een breedte van ongeveer 0,50 meter beschikbaar in de stalling. Een gemiddelde fiets heeft een breedte van 0,64 meter, maar de minimale hart-op-hart afstand van fietsen is 0,375 meter. Doordat een hoog/laag opstelling toegepast wordt, is er voldoende ruimte om de fietsen te stallen.

Terreinindeling

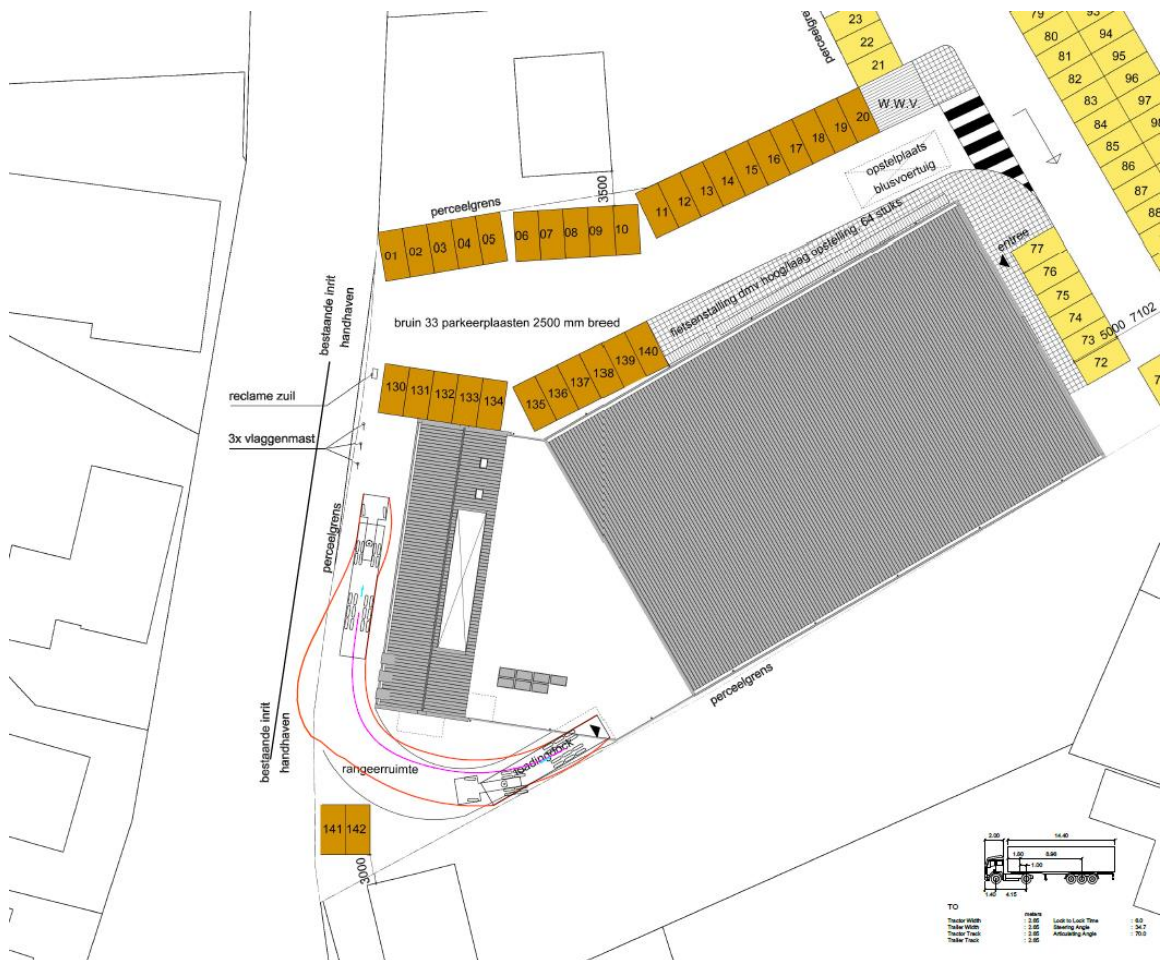
In afbeelding 1 is te zien dat de rijrichting op het parkeerterrein met een pijl aangegeven wordt. Deze pijl is op één plaats in het ontwerp opgenomen, net na het zebrapad. Als de richting op andere plaatsen op het parkeerterrein niet aangegeven wordt, bestaat het risico dat automobilisten zich in twee richtingen over het parkeerterrein gaan verplaatsen en er stremmingen en verkeersonveilige situaties ontstaan. Het risico op stremmingen bestaat ook op het eerste deel van de parkeerplaats, waar auto's in twee richtingen rijden en er sprake is van in- en uitrijmanoeuvres bij de parkeervakken.

Er moet gewaakt worden voor zichtbelemmering door de plaatsing van een reclamezuil. Daarnaast moet gewaakt worden voor winkelwagens die op de rijbaan op het parkeerterrein gezet worden, wanneer er een overschot aan winkelwagens zou zijn.

Verkeersveiligheid bij laden en lossen

Oorspronkelijke oplossing

Aan de westelijke kant van de supermarkt is een loadingdock gevestigd, waar de supermarkt door vrachtwagens bevoorraadt wordt. De bedoeling is dat de vrachtwagen komt aanrijden vanuit het zuiden, het eigen terrein op rijdt (parallel aan voorgevel woning) en vervolgens op eigen terrein achteruit steekt, richting het loadingdock. Het auto- en fietsverkeer zou dus gescheiden moeten zijn van het vrachtverkeer. Met behulp van het programma Autoturn is de draaicirkel gevisualiseerd van een vrachtwagen die uit zuidelijke richting komt (zie afbeelding 2 hieronder). Te zien is dat de vrachtwagen de bocht kan maken buiten de rijbaan voor het gemotoriseerde verkeer. De vrachtwagen rijdt vooruit de ruimte voor het huis op en maakt daarna bij het achteruitrijden een knik met de cabine. Hierbij komt de cabine kortstondig op het voetpad terecht om vervolgens in één draai het loadingdock te benaderen.

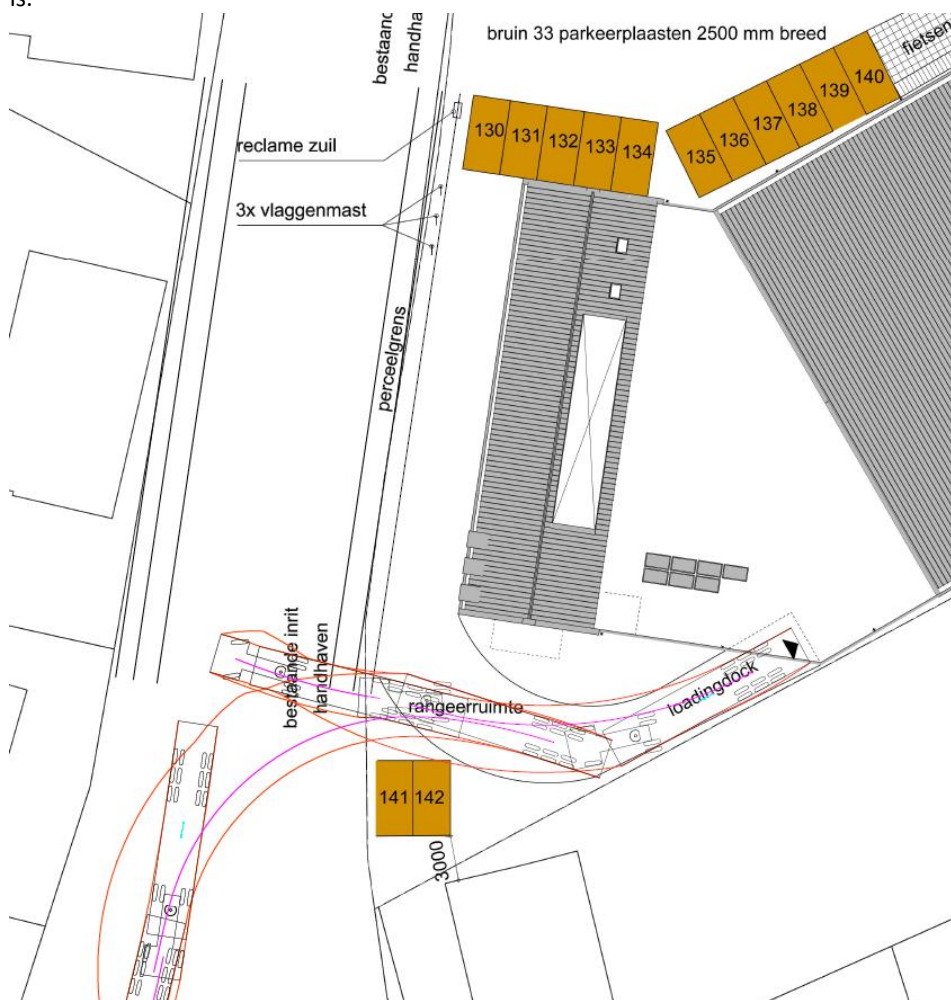


afbeelding 2: rijcurve vrachtwagen vanaf zuidelijke richting.

Indien een vrachtwagen uit noordelijke richting komt aanrijden, dan kan deze doorrijden tot aan de rotonde bij [REDACTED] om daar te draaien en vervolgens vanaf de zuidelijke richting naar de supermarkt te rijden en achteruit richting het loadingdock te draaien.

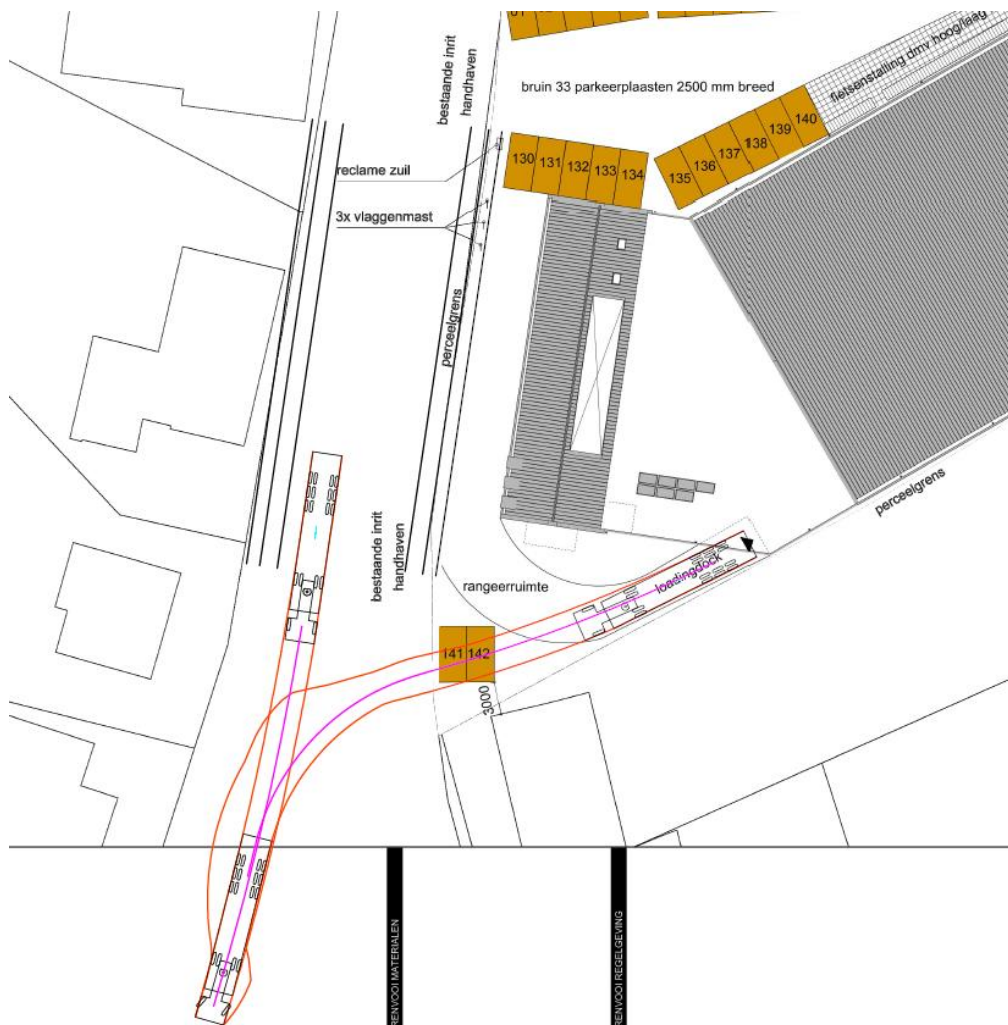
Alternatief

Bij de oorspronkelijke manoeuvre is het zicht op achterop komend verkeer (zowel auto als fiets als voetgangers) niet optimaal. Er bestaat doordoor een verhoogd risico op conflicten tussen voetgangers/fietsers en de achteruitrijdende vrachtwagen en dus op verkeersonveilige situaties. Daarnaast is het de vraag of de het doorrijden naar de rotonde door iedere chauffeur uit noordelijke richting wordt gerespecteerd. Het is een reële optie dat de chauffeur er voor kiest om vanaf de noordelijke richting een stukje voorbij de supermarkt te rijden en vanaf daar achteruit richting het loadingdock te draaien. De vrachtwagen moet bij deze manoeuvre een keer steken als gevolg van de situering van de twee parkeerplaatsen voor de woning. In afbeelding 3 is deze manoeuvre te zien. De vrachtwagen blokkeert hierbij de rijbaan en steekt achteruitrijdend het fiets- en voetpad over. Een voordeel van deze manoeuvre is echter wel dat het zicht op langzaam verkeer uit zuidelijke richting goed is.

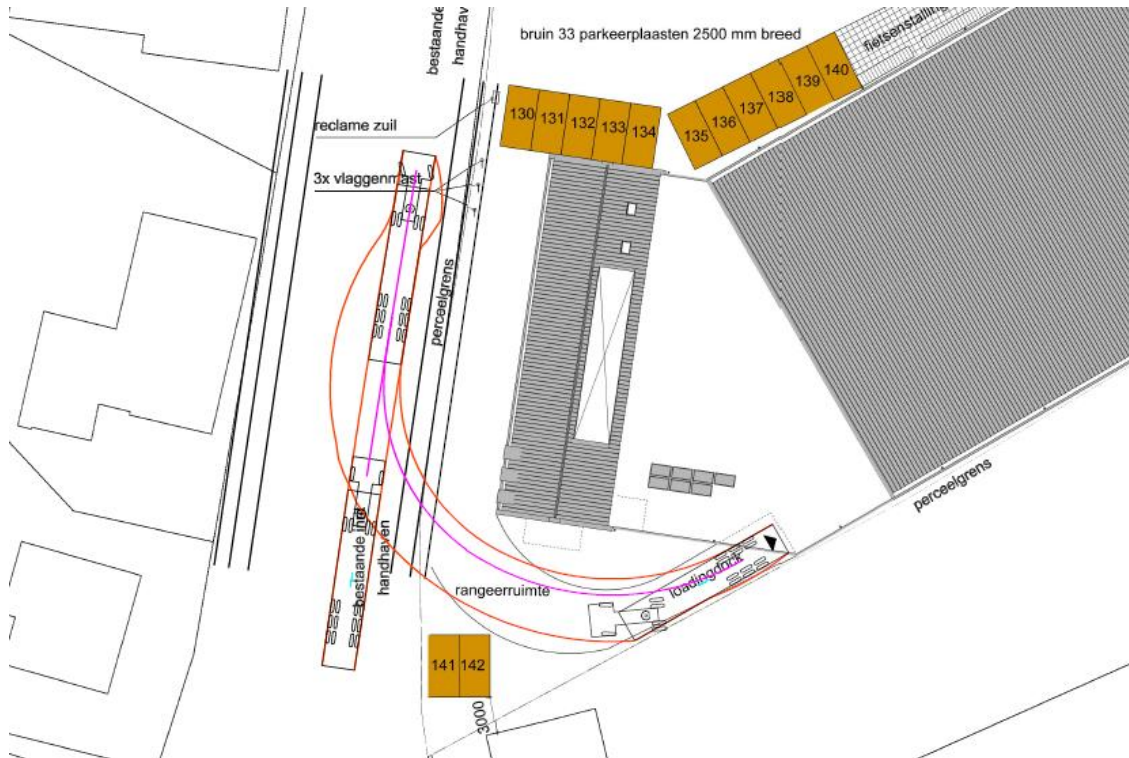


afbeelding 3: rijcurve vrachtwagen vanaf noordelijke richting.

Een alternatief voor de bedachte laad- en losbewegingen kan gevonden worden door de twee parkeerplaatsen (141 en 142) te verplaatsen naar de ruimte tussen de woning en het voetpad. Het laad- en losverkeer kan daardoor rechtstreeks vanaf de rijbaan in één beweging naar het loadingdock rijden. Dit is de manier zoals ook het voormalig tuincentrum werd bevoorraadt. Het kruisen van het fiets/voetpad is onvermijdelijk wegens de ligging van het perceel. Aanrijden vanuit noordelijke richting (afb. 4) heeft hierbij de voorkeur omdat op die manier het meeste zicht ontstaat op het (langzame) verkeer uit zuidelijke richting. Echter, ook komend vanuit zuidelijke richting (afb. 5), is insteken in één beweging vanaf de hoofdrijbaan mogelijk omdat de chauffeur, via de buitenspiegel, goed zicht heeft op naderende fietsers uit zuidelijke richting.



afbeelding 4: alternatieve manier van inrijden vanaf de hoofdrijbaan (aankomen vanuit noord)



afbeelding 5: alternatieve manier van inrijden vanaf de hoofdrijbaan (aankomen vanuit zuid) (is gelijk aan huidige laad-los bewegingen tuincentrum)

De locatie van parkeerplaats 141 en 142 moet in dit alternatieve scenario wel wijzigen voor het aanrijden vanuit noordelijke richting, maar omdat de ruimte tussen de woning en het voetpad in dit scenario niet gebruikt wordt voor laden en lossen, kan het parkeren eventueel ook hier worden geprojecteerd. Hierbij moet de nieuwe situatie zo vormgegeven worden dat de twee woning-parkeerplaatsen te bereiken zijn via de huidige oprit.

Een punt van aandacht bij deze opstelling is echter wel dat de huidige lichtmast het manoeuvreren wellicht bemoeilijkt. Verplaatsing van deze mast verdient de voorkeur.

Aanbevolen wordt in samenspraak met de gemeente Cranendonck te beoordelen welke situatie voor het laden en lossen het meest gewenst is.

Verkeersgeneratie

De supermarkt zorgt voor extra verkeersgeneratie. De verkeersgeneratie (in aantal motorvoertuigen per etmaal) op een gemiddelde weekdag voor 2.144 m² supermarktoppervlakte, per verschillende soort supermarkt, is de volgende (CROW-publicatie 317, 2012):

- Buurtsupermarkt: min=1.703 en max=2.813
- Discountsupermarkt: min=2.479 en max=3.246
- Fullservice supermarkt (laag en middellaag prijsniveau): min=2.324 en max=3.214
- Fullservice supermarkt (middelhoog en hoog prijsniveau): min=2.039 en max=2.931
- Grote supermarkt: min=2.511 en max=3.175

Dit zijn de normen die gelden voor de “rest van de bebouwde kom” in een “weinig stedelijke omgeving”. Omdat nog niet bekend is welk soort supermarkt haar intrek in het pand gaat nemen, kan de exacte verkeersgeneratie nog niet bepaald worden. Wel is duidelijk dat de supermarkt nieuwe verkeersbewegingen gaat opleveren. Daarbij moet wel aangemerkt worden dat een deel van de mensen die naar de supermarkt gaat komen, op dit moment ook over [REDACTED] rijdt om naar een andere supermarkt te gaan. Echter, een discountsupermarkt zou wel een extra aantrekkende werking in de regio kunnen hebben.

Tot slot moet voor een zuivere berekening, de huidige aantrekkende werking van het voormalig tuincentrum in mindering worden gebracht op de nieuwe verkeersgeneratie. Deze huidige verkeersgeneratie wordt geschat op 700 tot 850 verkeersbewegingen per etmaal (op basis van de aanname dat het huidige gebruik circa 5.000m² beslaat, inclusief buitenruimte, berekend volgens richtlijn CROW 317).

Veiligheid bij in- en uitrijden bezoekers

Het in- en uitrijden van het terrein vormt geen probleem qua verkeersveiligheid, indien voldoende zicht wordt gegarandeerd op het verkeer op [REDACTED] en in het bijzonder op het langzaam verkeer uit zuidelijke richting. [REDACTED] zelf is voorzien van oversteekplaatsen voor voetgangers en een drempel om de snelheid te verlagen, hetgeen de veiligheid ten goede komt.

Uitritten

De gemeente Cranendonck stelt eisen aan de vormgeving van de in- en uitritten. Zij heeft, op basis van het huidige plan, te kennen gegeven dat naast de omgevingsvergunning ook een aparte uitritvergunning aangevraagd moet worden. Het huidige terrein beschikt echter al over twee uitritten die goed bruikbaar zijn bij de nieuwe terreininrichting. Deze uitritten zijn reeds gerealiseerd en behoeven ons inziens daarom geen nieuwe aanvraag. Dit scenario past met name goed in de situatie waarbij het vrachtverkeer het loadingdock rechtstreeks vanaf de openbare weg benaderd volgens het alternatieve voorstel hierboven.

Resumé

- Het plan voorziet, op basis van de supermarktbestemming, in voldoende bruikbare parkeerruimte voor zowel auto als fiets;
- De verwachte verkeersgeneratie kent een ruime bandbreedte omdat de categorie supermarkt nog niet bekend is. Echter, [REDACTED] is voldoende ruim gedimensioneerd om dergelijke verkeersstromen op te kunnen vangen. De maximale toename van verkeersattractie wordt geschat op circa 2.500 motorvoertuigen/etmaal (na aftrek van huidige verkeersaantrekkende werking obv tuincentrum);
- Het laden en lossen volgens de ontworpen manier, kent een belangrijk veiligheidsnadeel in verband met het zicht naar achterop komend verkeer. Door in plaats daarvan in één beweging achteruit te steken vanaf de hoofdrijbaan, wordt een veiliger alternatief gecreëerd. Overleg tussen ontwikkelaar en gemeente over de uiteindelijk te kiezen oplossing, wordt sterk aanbevolen;
- Afhankelijk van de uiteindelijk te kiezen oplossing voor het laden en lossen is een verplaatsing en/of aanpassing van de uitritten niet noodzakelijk.