
Notitie

Van : T. van der Plaats
Project : Bestemmingsplan Aldi Denekamp
Opdrachtgever : ALDI Groenlo BV.
Datum : 22-07-2021
Betreft : Memo verkeer en parkeren Aldi Denekamp

1 Aanleiding

Aan de Euowerft in Denekamp is een Aldi supermarkt gevestigd. Aldi is voornemens de bestaande Aldi in Denekamp te verplaatsen naar een nieuwe locatie. Deze locatie ligt op de hoek van de Euowerft en Nordhornsestraat en ligt op minder dan 100 meter afstand van de bestaande supermarkt. Met deze verplaatsing is ook een uitbreiding van het winkelloppervlak beoogd. De ontwikkeling heeft gevolgen voor de aspecten verkeer en parkeren. Zo wijzigt de parkeersituatie in het gebied en zorgt de winkeluitbreiding voor een toename van het aantal verkeersbewegingen van en naar het plangebied. Voorliggende memo bevat een uitwerking van de verkeerskundige gevolgen van het plan. Figuur 1 toont een kaart van de ligging van de bestaande supermarkt en het plangebied van de nieuwe supermarkt.

Figuur 1 Ligging plangebied



2 Verkeersstructuur

Gemotoriseerd verkeer

De bestaande Aldi en locatie voor de nieuwe Aldi liggen aan de Euowerft in Denekamp. Het plein aan de Euowerft is onderdeel van het centrum van Denekamp. De locatie is per auto bereikbaar via de Nordhornsestraat en Meester Muldersstraat. Beide zijn erftoegangswegen waar een maximum snelheid van 30 km/uur geldt. De snelste route om het hoofdwegennet of overige bestemmingen binnen Denekamp te bereiken, is via de Nordhornsestraat. Circa 200 meter ten noordoosten van de Euowerf sluit de Nordhornsestraat aan op de rotonde met de Churchillstraat en Brandlichterweg.

Langzaam verkeer

Op de Euowerft, Nordhornsestraat en Meester Muldersstraat deelt fietsverkeer de rijbaan met het gemotoriseerde verkeer. In het gebied zijn brede voetpaden aanwezig. De Oldenzaalsestraat sluit ten zuiden van de Euowerf aan op het plein en leidt naar het overige centrumgebied van Denekamp. Er geldt hier een inrijverbod voor gemotoriseerd verkeer. De Oldenzaalsestraat en het omliggend gebied is uitsluitend bestemd voor fietsers, voetgangers of bestemmingsverkeer.

Openbaar vervoer

Op de Euowerft ligt de bushalte Denekamp, Centrum/Euowerft. Op werkdagen halteert hier gedurende de dag buslijn 38 die rijdt van Nordhorn (Duitsland) naar Denekamp. Denekamp, Centrum/Euowerft is de eindhalte van de buslijn aan Nederlandse zijde.

3 Toetsingskader

In het kader van ruimtelijke plannen dienen verkeer en vervoer te worden onderbouwd dat het geheel voldoet aan een goede ruimtelijke ordening. Dit houdt onder meer in dat er voldoende parkeergelegenheid aanwezig dient te zijn en de eventuele verkeerstoename niet leidt tot knelpunten in de verkeersafwikkeling.

De parkeerbehoefte wordt berekend op basis van de gemeentelijke parkeernormen (Beleidsnotitie Bouwen en Parkeren 2018, gemeente Dinkelland). De gemeentelijke parkeernormen zijn onderverdeeld in drie zones: 'Centrum', 'Rest bebouwde kom' en 'Buitengebied'. Het plangebied is conform deze gebiedsindeling gelegen in het centrumgebied. Voor het berekenen van de verkeersgeneratie wordt gebruik gemaakt van kencijfers voor verkeersgeneratie uit CROW publicatie 381 "Toekomstbestendig parkeren". Er wordt op basis van de adressendichtheid en ligging aangesloten bij de gemiddelde kencijfers voor niet-stedelijk centrumgebied.

4 Plan verplaatsing Aldi

Het voornemen is om de Aldi-vestiging te verplaatsen naar de Nordhornsestraat en op deze locatie uit te breiden tot 1.803 m² bvo en 1.081 m² wvo. Op de nieuwe locatie, aan de kopse kant van de Euowerft, was een bouwblok met op de begane grond circa 400 m² bvo aan winkels en op de verdiepingen waren 3 appartementen aanwezig. Deze gebouwen zijn begin 2021 gesloopt. Het restant van het plangebied ligt braak. Met de komst van de nieuwe Aldi worden er ten behoeve van de nieuwe supermarkt extra parkeerplaatsen gerealiseerd. Figuur 2 toont een inrichtingstekening van de nieuwe supermarkt. De nieuwe parkeerplaats heeft twee in- en uitritten. Beide in- en uitritten zijn voor het bestaande parkeerterrein aan de Euowerft gelegen.



Figuur 2 Inrichtingstekening nieuwe Aldi

5 Parkeren

Normatieve parkeerbehoefte

Conform het gemeentelijke parkeerbeleid dient de parkeerbehoefte te worden berekend met behulp van de gemeentelijke parkeernormen (Beleidsnotitie Bouwen en Parkeren 2018, gemeente Dinkelland). De geplande ontwikkeling is conform het gemeentelijke parkeerbeleid gelegen in de stedelijke zone 'Centrum'. De gemeentelijke parkeernorm voor een discount-supermarkt bedraagt 3,9 parkeerplaatsen per 100 m² bvo. Tabel 1 toont de parkeerbehoefte van de huidige en toekomstige functies.

Tabel 1. Normatieve parkeerbehoefte huidige en toekomstige situatie

	Functie	Aantal	Parkeernorm	Parkeerbehoefte
Huidige situatie	Detailhandel	400 m ² bvo	3,4 per 100 m ² bvo	13,6 pp
	Appartementen	3 stuk	1,3 per woning	3,9 pp
	Totaal huidig			18 pp
Toekomstige situatie	Discountsupermarkt	1.803 m ² bvo	3,9 per 100 m ² bvo	70,3 pp
	Totaal toekomstig			71 pp

Dubbelgebruik

De verschillende functies hebben over de dagen en momenten van de week niet een even grote parkeervraag. Met behulp van aanwezigheidspercentages kan dit effect berekend worden. Tabel 2 toont de aanwezigheidspercentages die het gemeentelijk parkeerbeleid geeft.

Tabel 2. Aanwezigheidspercentages

Functie	Normatief	Werkdag overdag	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop avond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Supermarkt	100%	30%	60%	40%	80%	100%	40%	0%
Detailhandel	100%	30%	60%	10%	75%	100%	0%	0%
Woningen	100%	50%	50%	90%	80%	60%	80%	70%

Wanneer bovenstaande aanwezigheidspercentages worden toegepast op de in tabel 1 berekende parkeerbehoefte, kan de parkeerbehoefte per moment van de week worden berekend. Zie tabel 3. Daaruit is op te maken dat in zowel de huidige als de toekomstige situatie de zaterdagmiddag maatgevend is. De parkeerbehoefte is dan het hoogste met 18 parkeerplaatsen in de huidige situatie en 71 parkeerplaatsen in de toekomstige situatie.

Tabel 3. Parkeerbehoefte huidige en toekomstige situatie bij dubbelgebruik

	Functie	Behoeft	Werkdag ochtend	Middag	Avond	Koopavond	Zaterdag middag	avond	Zondag
Huidige situatie	Detailhandel	13,6 pp	4,08	8,16	1,36	10,2	13,6	0	0
	Appartementen	3,9,pp	1,95	1,95	3,51	3,12	2,34	3,12	2,73
	Totaal huidig	18 pp	7	11	5	14	16	4	3
Toekomstige situatie	Discountsupermarkt	70,3 pp	21,1	42,2	28,1	56,3	70,3	28,1	0
	Totaal toekomstig	71 pp	22	43	29	57	71	29	0
Verschil		+53	+15	+32	+24	+43	+55	+25	-3

Parkeeroplossing

Met de ontwikkeling van de nieuwe supermarkt worden er 61 nieuwe parkeerplaatsen gerealiseerd. Tabel 3 laat zien dat op het maatgevende moment, de parkeerbehoefte ten opzichte van de bestaande situatie toeneemt met 55 parkeerplaatsen (zaterdagmiddag). Hieruit kan worden geconcludeerd dat er voldoende extra parkeerplaatsen worden gerealiseerd om in de toekomstige parkeerbehoefte te kunnen voorzien.

Bevoorrading

De nieuwe Aldi wordt gemiddeld drie keer per dag bevoorraadt. Het aantal vrachtwagen bewegingen zal nagenoeg gelijk blijven. Het aantal vrachtwagens ten behoeve van het laden en lossen zal door de beoogde ontwikkeling niet tot nauwelijks toenemen. Die nieuwe Aldi neemt in oppervlakte toe, maar de vrachtwagens zullen efficiënter in bevoorrading voorzien worden omdat ze simpelweg meer goederen meekunnen nemen.

De huidige Aldi, aan de Euowerft 10, wordt in de huidige situatie bevoorraadt vanaf de rotonde met de Churchillstraat en Brandlichterweg en de Nordhornsestraat om vervolgens via de Meester Mulderstraat en Van de Heijdenstraat de achterzijde van de huidige Aldi te bereiken.

In de nieuwe situatie wordt de Aldi eveneens bevoorraadt via de rotonde met de Churchillstraat en Brandlichterweg en de Nordhornsestraat. Omdat de nieuwe supermarkt nu aan de Nordhornsestraat is gesitueerd, hoeven de vrachtwagens niet langs het parkeerterrein Euowerft te rijden.

De bevoorradende vrachtwagens rijden voorbij de laad- en losplaats rijdt om deze vervolgens achteruit in te rijden. Door een rechtsafslaande beweging kan de vrachtauto vervolgens weer weg rijden. Deze manoeuvre is ingetekend in figuur 2. Figuur 2 geeft op de inrichtingstekening de locatie van de laad- en losplaats weer. De laad- en losvoorziening bevindt zich aan de noordoostzijde van de ontwikkellocatie en is bereikbaar vanaf de Nordhornsestraat. De laad- en losplaats is in feite aan de achterzijde van het pand gepositioneerd. Hierdoor wordt voorkomen dat een manoeuvrerende vrachtwagen auto-, fiets- en voetgangersstromen van bezoekers (op het nieuwe parkeerterrein) moet kruisen. Dit komt de verkeersveiligheid op het nieuwe parkeerterrein ten goede.

Doordat het laden en lossen aan de Nordhornsestraat plaatsvindt heeft dit gevolgen voor de verkeersveiligheid op deze straat. Het achterwaarts insteken is hinderlijker voor het overige verkeer op deze weg. Het is daarom van belang, dat de vrachtwagenchauffeur in één keer kan insteken in het laad en losplaats zonder meerdere keren te hoeven steken. De Nordhornsestraat is een overzichtelijke weg en heeft in de huidige situatie voldoende breedte om de in- en uitrijdende beweging te maken. Aangezien de Nordhornsestraat overzichtelijke is, zonder te veel obstakels en bomen, houdt de chauffeur vanuit de cabine bij de achteruitrijdende beweging zicht op de trailer. Al met al komt bij oplettendheid van de chauffeur de verkeersveiligheid bij het bevoorraden niet in het geding.

6 Verkeersgeneratie en –afwikkeling

Verkeersgeneratie

De beoogde ontwikkeling zal zorgen voor een verandering van het aantal verkeersbewegingen van en naar de projectlocatie. Een dergelijke verkeerstoename kan worden berekend aan de hand van de kencijfers van het CROW (publicatie 381). Er wordt op basis van de adressendichtheid en ligging aangesloten bij de gemiddelde kencijfers voor niet-stedelijk centrumgebied. Tabel 4 toont de berekening van de huidige en toekomstige verkeersgeneratie. In deze vergelijking is de huidige locatie aan de Euowerft 10 niet meegenomen. De invulling dan deze locatie is namelijk nog niet bekend.

Met de CROW kencijfers wordt de verkeersgeneratie berekend op een gemiddelde weekdag. Met de standaard CROW-omrekenfactoren 1,2 voor supermarkten, 1,1 voor detailhandel en 1,11 voor woonfuncties kan de verkeersgeneratie op een gemiddelde werkdag worden bepaald.

Tabel 4: Berekening verkeersgeneratie

	Functie	Aantal	Norm	Verkeersgeneratie	
				Weekdag	Werkdag
Huidige situatie	Detailhandel	400 m ² bvo	53,05 per 100 m ² bvo	212,2	233,4
	Appartementen	3 stuk	5,2 per woning	15,6	17,3
	Totaal huidig			228	251
Toekomstige situatie	Discountsupermarkt	1.803 m ² bvo	77 per 100 m ² bvo	1.388,3	1666,0
	Totaal toekomstig			1.389	1.666
Vershil				+1.161	+1.415

De ontwikkeling zorgt voor een mogelijke verkeerstoename van circa 1.415 mvt/etmaal op een gemiddelde werkdag. Zoals hiervoor beschreven is er in deze berekening geen rekening gehouden met de huidige locatie van de Aldi aan de Euowerft 10. In werkelijkheid zal de toename lager liggen.

Verkeersafwikkeling

De ontwikkeling zorgt voor een mogelijke verkeerstoename van circa 1.415 mvt/etmaal op een gemiddelde werkdag. Deze toename zal zich spreiden over de dag en wordt afgewikkeld via de Nordhornsestraat en Meester Muldersstraat. Vervolgens zal het verkeer opgaan in het heersende verkeersbeeld van de eerstvolgende belangrijke gebiedsontsluitingswegen en kruispunten.

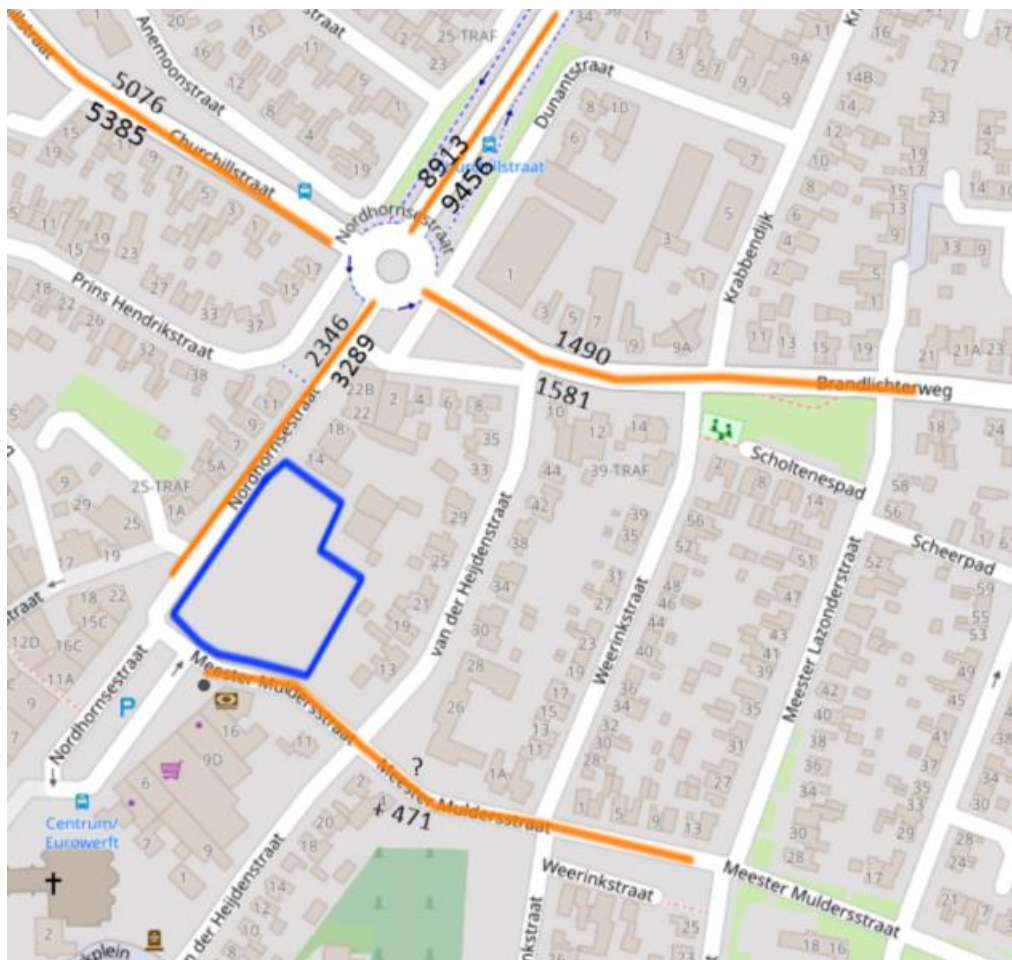
Op basis van verkregen verkeersgegevens van de gemeente Dinkelland is de verkeersafwikkeling en capaciteit in beeld gebracht. Voor de omliggende wegen beschikte de gemeente Dinkelland over verkeerscijfers van 2016 voor de Churchillstraat (4.700 mvt/etmaal), Brandlichterweg (1.380 mvt/etmaal) en het noordelijke deel van de Nordhornsestraat (8.253 mvt/ etmaal). Voor het zuidelijke deel van de Nordhornsestraat en de Meester Muldersstraat zijn geen gegevens bekend. Alle omliggende wegen, met uitzondering van het noordelijke deel van de Nordhornsestraat, zijn erftoegangswegen met een maximum toegestane snelheid van 30km/h. Het noordelijke deel van de Nordhornsestraat is een gebiedsontsluitingsweg (binnen de kom) met een maximum toegestane snelheid van 50km/h. In het GVVP (gemeentelijk verkeers- en vervoersplan) staat dat voor een erftoegangsweg een voorkeursgrenswaarde van maximaal 4.000 tot 6.000 motorvoertuigen per etmaal geldt. Voor gebiedsontsluitingsweg binnen de kom geldt een voorkeursgrenswaarde van maximaal 3.000 tot 15.000 motorvoertuigen per etmaal.

Om de verkeersintensiteit van 2016 naar 2021 om te rekenen is rekening gehouden met een verkeerstoename van 8%. Dit komt neer op 5.076 mvt/ etmaal op de Churchillstraat, Brandlichterweg 1.490 mvt/etmaal en de Nordhornsestraat 8.913 mvt/ etmaal. De maximale capaciteit wordt op geen van de wegen gehaald. Zoals gezegd zijn voor het zuidelijke deel van de Nordhornsestraat en de Meester Muldersstraat, ter plaatse van het plangebied, geen gegevens bekend. Wel is bekend dat het hier om erftoegangswegen gaat met een voorkeursgrenswaarde van maximaal 4.000 tot 6.000 motorvoertuigen per etmaal.

Er van uitgaande dat het verkeer van de Churchillstraat, Brandlichterweg en de Nordhornsestraat zich evenredig verdeeld, kan worden aangenomen dat de verkeersintensiteit voor het zuidelijk deel van de Nordhornsestraat 2.346 mvt/etmaal bedraagt. Dit aantal kan in werkelijkheid hoger liggen, maar het is niet aannemelijk dat voorkeursgrenswaarde van maximaal 4.000 tot 6.000 motorvoertuigen wordt overschreden.

Uit tabel 4 blijkt dat door de beoogde ontwikkeling een verkeerstoename van circa 1.415 mvt/etmaal op een gemiddelde werkdag ontstaat. Naar verwachting gaat 2/3 van de verkeersbewegingen in noordelijke richting over de Nordhornsestraat (943 mvt/ etmaal) en verdeelt zich op de rotonde over de drie (ontsluitingen)wegen en 1/3 in oostelijke richting over de Meester Muldersstraat (471 mvt/ etmaal). In onderstaand figuur 3 zijn de

verkeersstromen en intensiteit in beeld gebracht. Hieruit blijkt dat door de verkeerstoename op geen van de wegen de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden.



Figuur 3: Huidige en toekomstige verkeersintensiteit.

De verkeersgroei ten gevolge van de ontwikkeling is ten opzichte van de dagelijkse verkeersintensiteit dergelijke wegen en kruispunten beperkt. Bovendien kent de Aldi haar bezoekerspiek over het algemeen op vrijdag- en zaterdagmiddag, terwijl veel wegen in de omgeving in de spitsuren van werkdagen maatgevend zijn. Hierdoor kan de berekende verkeerstoename zonder problemen worden afgewikkeld over het bestaande wegennet. De toename ten behoeve van de nieuwe Aldi zal naar verwachting dan ook niet leiden tot knelpunten in de verkeersafwikkeling.

Zoals weergegeven in figuur 2 heeft het nieuwe parkeerterrein twee in- en uitritten. Beide in- en uitritten zijn voor het bestaande parkeerterrein en het knooppunt aan de Eurowerf gelegen. Bezoekers ten behoeve van de Aldi slaan nu met de auto eerder af waardoor het 'knooppunt' wordt ontzien. De verkeerstoename heeft dan ook geen negatieve gevolgen voor dat 'knooppunt'.

7 Conclusie

Het plangebied is goed bereikbaar voor zowel gemotoriseerd verkeer, fietsverkeer en per openbaar vervoer. De extra parkeervraag die het plan veroorzaakt kan worden opgevangen op de bestaande en nieuwe parkeervoorzieningen. De verkeerstoename is in verhouding tot de bestaande verkeersintensiteiten en past binnen de capaciteit van de omliggende wegen. De verkeerstoename zal niet leiden tot knelpunten in de afwikkeling van het verkeer. Ook kan de nieuwe Aldi supermarkt op een verkeersveilige wijze worden bevoorrad. De aspecten verkeer en parkeren staan de ontwikkelingen niet in de weg.