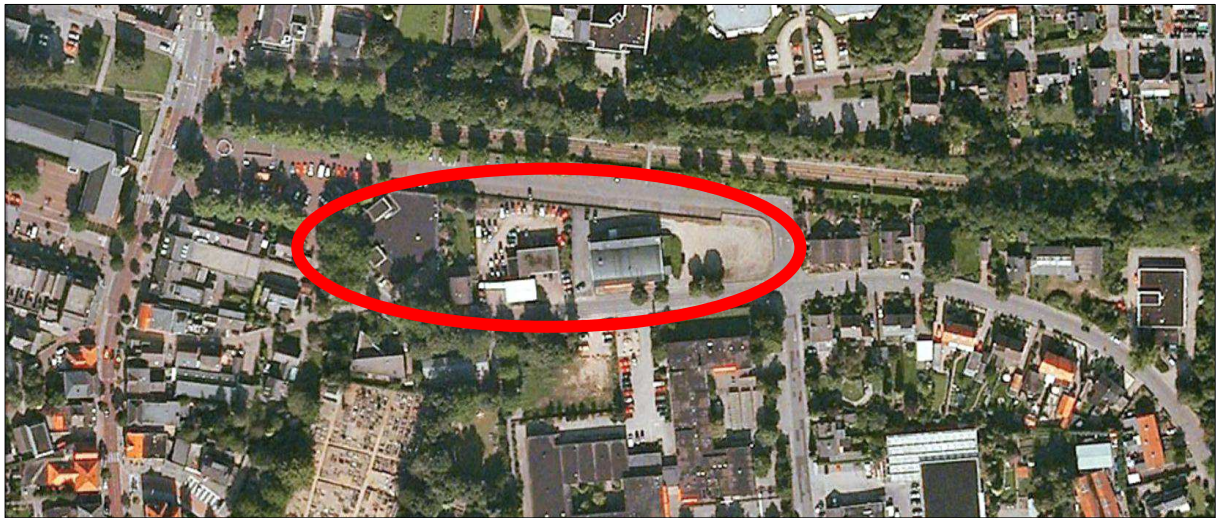


Memo : Verkeerskundige aspecten herontwikkeling Spoorlaan Groesbeek

Datum : 8 december 2015
Opdrachtgever : BRO
Projectnummer : 211x07628
Opgesteld door : Arjan ter Haar

Het voornemen bestaat om de locatie aan de Spoorlaan (tussen de Pompweg en de Nijverheidsweg) in het centrum van Groesbeek te herontwikkelen. In de huidige situatie is het terrein deels bebouwd met een pand waarin de HEMA en de Scapino gevestigd zijn. Voor het overige is de voorheen aanwezige bebouwing gesloopt en is sprake van een braakliggend terrein, deels ingericht als tijdelijk parkeerterrein. Op basis van het vigerende bestemmingsplan zijn binnen het plangebied drie woningen toegestaan, bedrijfsdoeleinden en centrumdoeleinden (vergelijkbaar met detailhandel).

De herontwikkeling bestaat uit nieuwbouw ten behoeve van twee supermarkten in fase 1 en aanvullende bebouwing ten behoeve van detailhandel in fase 2. Aan de noordzijde (langs de spoorlijn die nu toeristisch gebruikt wordt) komt een constructie in stationstijl. Het oosten van het plangebied wordt ingevuld met parkeerplaatsen. De bestaande bebouwing zal worden gesloopt. In onderstaande afbeelding is de begrenzing van het plangebied globaal weergegeven.



De herontwikkeling van de bestaande situatie naar de realisatie van de twee supermarkten en een gebouw voor detailhandel zal zorgen voor een verandering in de verkeersstromen en de parkeersituatie. In deze notitie wordt allereerst ingegaan op de effecten van de wijziging van het aantal verkeersbewegingen op de omgeving. Vervolgens wordt ingegaan op de vraag in hoeverre wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid.

Verkeersgeneratie

De nieuwe functies zorgen voor extra verkeersbewegingen. Op basis van de CROW kengetallen¹ is de verkeersgeneratie van de huidige en toekomstige functies in beeld gebracht. De uitgangspunten en de berekening zijn opgenomen in de bijlage. De rekenformules van het CROW gaan uit van een minimum en maximum en hebben een behoorlijke bandbreedte. Voor de berekening van de verkeersgeneratie is uitgegaan van gemiddelde CROW normen. Dit geeft het meest realistische scenario.

Uit de berekeningen blijkt dat de herontwikkeling van het plangebied 2.593 motorvoertuigbewegingen per etmaal genereert. Aan de bestaande functies, zoals deze op basis van het vigerende bestemmingsplan zijn toegestaan, zijn 502 motorvoertuigbewegingen toe te kennen. Deze worden in mindering gebracht op de totale verkeersproductie. De toename in verkeersbewegingen (lichte motorvoertuigen) bedraagt dan 2.091 mvt/etmaal.

In de huidige situatie genereren de huidige supermarkten in het centrum ook verkeer. Er is echter geen rekening gehouden met een reductie van verkeersgeneratie van de huidige supermarktlocaties, aangezien het zeer aannemelijk is dat beide locaties herbestemd kunnen gaan worden en blijven dan verkeer genereren. Dit is een 'worst-case scenario'. Het is namelijk niet aannemelijk dat beide locaties opnieuw gebruikt gaat worden door detailhandel met een dergelijk hoge verkeersattractie als een supermarkt. De verwachting is dat het eventuele nieuwe gebruik tot een verkeersreductie leidt.

De twee supermarkten en de functie detailhandel worden ieder op werkdagen en zaterdag bevoorraadt door twee grote vrachtwagencombinaties (trekker met oplegger) en twee middelzware vrachtwagens. Aan de bestaande functies zijn in totaal 10 ritten zwaar vrachtverkeer en 4 ritten middelzwaar vrachtverkeer toegekend. De toename bedraagt derhalve 2 ritten zwaar vrachtverkeer en 8 ritten middelzwaar vrachtverkeer. De uitgangspunten voor de berekeningen zijn opgenomen in de bijlage.

Effecten op de omgeving

De meeste wegen in het centrum van Groesbeek hebben een erftoegangsfunctie met grotendeels een inrichting en maximumsnelheid van 30 km/u. De extra verkeersbewegingen zullen zich dan verdelen over de wegenstructuur van Groesbeek.

Er wordt van uitgegaan dat ook inwoners uit Breedeweg gebruik maken van deze supermarkten. In dat geval lijkt de verhouding tussen bezoekers uit noordelijke richting en zuidelijk richting 40 – 60 te zijn. De 40% noordelijke bezoekers (40% van 2.091 mvt/etmaal = 836 mvt/etmaal) zijn onderverdeeld in 25% (523 mvt/etm) via de noordelijke Dorpsstraat en 15% (314 mvt/etm) via het Wisselpad.

De 60% (1.255 mvt/etm) zuidelijke bezoekers zijn onderverdeeld in 10% motorvoertuigen (209 mvt/etm) via de zuidelijke Dorpsstraat, 20% (418 mvt/etm) via de Nijverheidsstraat en 30% (627 mvt/etm) via de Gooiseweg / Kloosterstraat - Spoorlaan.

Stationsweg / Wisselpad, Spoorlaan, Nijverheidsweg

De toename van deze 627 mvt / etmaal op de Spoorlaan en de 418 mvt/etmaal op de Nijverheidsstraat kunnen nog prima verwerkt worden. De te verwachte verkeersintensiteiten in 2024 op deze 2 wegen liggen met respectievelijk 1.900 mvt/etmaal en 1.000 mvt/etmaal nog ver onder het wenselijk maximum van 6.000 mvt/etmaal.

¹ CROW publicatie 317, Verkeersgeneratie Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie

Verkeersprognose Dorpsstraat

De intensiteit op de Dorpsstraat ligt volgens het verkeersmodel in 2024 weliswaar wat hoger dan op de andere wegen in het centrum, maar stijgt minder dan je zou verwachten. Vanwege gemeentelijke prestatieafspraken voor andere bestemmingsplannen, zullen binnen enkele jaren de verkeerslichten het verkeer gedoseerd de Dorpsstraat in laten rijden. Hierdoor ontstaat een gelijkmatigere verdeling van verkeer over het wegennet van Groesbeek.

Het grootste gedeelte van het verkeer uit noordelijke richting zal via de (noordelijke) Dorpsstraat rijden. Het gaat hierbij dan om een toename van circa 523 ritten per etmaal. De toename op het zuidelijke deel van de Dorpsstraat bedraagt 209 mvt/etmaal. Deze toenames leveren geen nadelige effecten op voor de doorstroming in het centrum. Er is weliswaar een toename van verkeer op de centrumroute, echter in vergelijking met de huidige situatie nemen de intensiteiten in 2024 op basis van het verkeersmodel ten opzichte van 2014 af met ruim 35%.²

De relatief beperkte toename op de Dorpsstraat is daarmee goed op te vangen en vormt geen probleem voor de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid. Deze toename past binnen de dynamiek van een dorpscentrum. De verkeersveiligheid is hiermee niet in het geding. Immers, de snelheid is laag waardoor de kans op een aanrijding klein is. Mocht onverhoopt er toch een aanrijding plaatsvinden, dan is vanwege de lage snelheid de kans op ernstig letsel minimaal. Er worden dan ook als gevolg van de beoogde ontwikkeling geen problemen verwacht in de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid.

Parkeren

Om de parkeerbehoefte te berekenen is gebruik gemaakt van de parkeernormen van de gemeente Groesbeek. Uit de parkeerberekening blijkt dat voor de toekomstige ontwikkeling in totaal 180 parkeerplaatsen nodig zijn. Dit aantal is gebaseerd op de parkeerbehoefte van de nieuwe functies in het plangebied (twee supermarkten en detailhandel). In de nieuwe situatie zullen 235 nieuwe parkeerplaatsen worden gerealiseerd. De parkeerbalans ziet er dan als volgt uit:

Parkeercapaciteit	235
Parkeerbehoefte nieuwe ontwikkeling	180 -
Over	55

Uit deze parkeerbalans blijkt dat wordt voorzien in ruim voldoende parkeergelegenheid voor de voorziene ontwikkeling.

Resumé

Er worden als gevolg van de toename aan functies circa 2.091 extra verkeersbewegingen (lichte motorvoertuigen) en 10 vrachtwagenritten extra verwacht. Het verkeersmodel van Groesbeek laat een forse afname zien op de Dorpsstraat. Het toevoegen van deze nieuwe functies leidt niet tot negatieve gevolgen voor de omgeving. De te realiseren parkeervoorzieningen kunnen ruim voldoende voorzien in de behoefte van de nieuwe functies.

² Verschil tussen Verkeersmodel Groesbeek Etmaalintensiteiten werkdag 2014 en Etmaalintensiteiten werkdag 2024GE

BIJLAGE

Parkeerbehoefte	Parkeernorm		Parkeerbehoefte
	bvo	p.p/100m2	p.p.
Jan Linders	1.703	4,5	77
Aldi	1.342	4,5	60
Detailhandel	1.343	3,2	43
	4.388		180

Bestaande

Verkeersgeneratie	bvo	norm			Verkeersgeneratie			Vrachtverkeer	
		min	max	gem	min	max	Gem	Zwaar	Middelzwaar
Bedrijfsdoeleinden	1.517	6,3	8	7,2	96	121	108	6	0
Centrumdoeleinden	1.135	28,2	37,4	32,8	320	424	372	4	4
Woningen	3	6,8	7,6	7,2	20	23	22	0	0
							502	10	4

Nieuwe

Verkeersgeneratie	bvo	norm			Verkeersgeneratie			Vrachtverkeer	
		min	max	gem	min	max	Gem	Zwaar	Middelzwaar
Jan Linders	1.703	53	94,6	73,8	903	1.611	1.257	4	4
Aldi	1.342	48,8	84,7	66,8	655	1.137	896	4	4
Detailhandel	1.343	28,2	37,4	32,8	379	502	441	4	4
	4.388						2.593	12	12

Verschil bestaande en nieuwe situatie	mvt	Vrachtverkeer	
	licht	Zwaar	Middelzwaar
Verkeersgeneratie bestaand	-502	-10	-4
Verkeersgeneratie nieuw	2.593	12	12
Toename	2.091	2	8