

Verkeersadvies LIDL

Boskantseweg St. Oedenrode

Lidl Nederland



14 februari 2017



COLOFON

Titel	Verkeersadvies LIDL Boskantseweg St. Oedenrode
Opdrachtgever	LIDL Nederland
Status	definitief
Datum	14 februari 2017
Auteur	Jan van Stiphout
Contact	SVA STIPHOUT VERKEERSADVIES Kasteel Heeswijkstraat 4 5037 HM TILBURG Jan van Stiphout Telefoon: 06 - 14 600 632 E-mail: j.vanstiphout@zonnet.nl

INHOUDSOPGAVE

1.	INLEIDING	4
1.1	Aanleiding.....	4
1.2	Vraagstelling.....	4
1.3	Leeswijzer	4
2.	PLANBESCHRIJVING	5
2.1	Plantoelichting.....	5
2.2	Verkeersuitgangspunten	6
3.	VERKEERSGENERATIE.....	8
3.1	Inleiding	8
3.2	Verkeersgeneratie LIDL-supermarkt	8
3.3	Huidige verkeersintensiteiten	11
3.4	Toekomstige verkeersintensiteiten.....	11
3.5	Beoordeling toekomstige verkeerintensiteiten	14
4.	PARKEREN	17
4.1	Inleiding	17
4.2	Parkeerbehoefte supermarkt.....	17
4.3	Beoordeling parkeren.....	18

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

Op de locatie Boskantseweg 43 te Sint-Oedenrode wil Lidl een supermarkt bouwen. LIDL heeft een onherroepelijke omgevingsvergunning van de gemeente Sint-Oedenrode voor de bouw van een supermarkt met een bruto vloeroppervlak (BVO) van 1488 m².

LIDL heeft een gewijzigd bouwplan voor de locatie Boskantseweg 43 bij de gemeente Sint-Oedenrode ingediend. Het gewijzigde bouwplan gaat uit van een supermarkt met 1923 m² BVO. Het gewijzigde bouwplan moet opnieuw de procedure van de omgevingsvergunning doorlopen. In het kader hiervan moet ook naar de verkeersaspecten gekeken worden.

1.2 Vraagstelling

LIDL Nederland heeft aan SVA Stiphout Verkeersadvies gevraagd een onderzoek uit te voeren naar de verkeerseffecten van de ontwikkeling van een supermarkt aan de Boskantseweg te Sint-Oedenrode. Het verkeersonderzoek moet ingaan op:

1. De verkeersgeneratie en verkeersafwikkeling van de supermarkt.
2. Het parkeren bij de supermarkt.

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk twee wordt eerst een planbeschrijving van de ontwikkeling gegeven. In het derde hoofdstuk wordt ingegaan op de verkeersgeneratie van de ontwikkeling en de wijze waarop deze afgewikkeld kan worden. De rapportage sluit af met hoofdstuk vier waar ingegaan wordt op de parkeerbehoefte van de ontwikkeling en de wijze waarop in deze parkeerbehoefte voorzien wordt.

2. PLANBESCHRIJVING

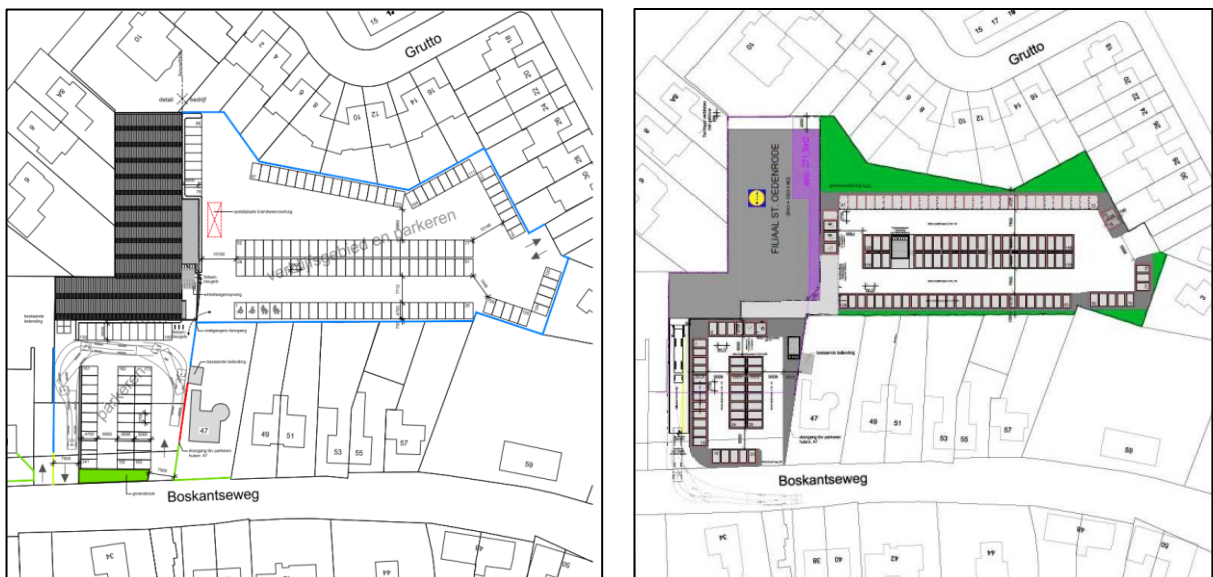
2.1 Plantoelichting

Het plangebied van de LIDL-supermarkt bestaat uit het voormalig terrein van de Boerenbond te Sint-Oedenrode. Het plangebied wordt aan de noordzijde begrensd door de Boskantseweg, aan de zuidzijde door de Geelgors en Meerkoet en de achterliggende woonwijk.



Afbeelding 1: Plangebied LIDL Boskantseweg Sint-Oedenrode

LIDL heeft een onherroepelijke omgevingsvergunning voor de bouw van een supermarkt met een 1488 m² BVO met 173 parkeerplaatsen. Het nieuwe bouwplan bestaat uit een supermarkt van 1923 m² BVO en 144 parkeerplaatsen.



Afbeelding 2: Links verleende omgevingsvergunning, afbeelding rechts gewijzigd bouwplan.

In onderstaande tabel zijn beide bouwplannen met elkaar vergeleken.

Onderdeel	Verleende omgevingsvergunning	Aanvraag omgevingsvergunning	Vershil
VVO (verkoopvloeropp.)	1106 m ²	1110,2 m ²	4,2 m ²
Sociale ruimte	35,6 m ²	109,3 m ²	73,7 m ²
Telruimte / kantoor	10,5 m ²	40,4 m ²	29,9 m ²
Entreekoffer	24,3 m ²	47,1 m ²	22,8 m ²
Magazijn	147,3 m ²	235,6 m ²	88,3 m ²
Tomra		18,6 m ²	18,6 m ²
Bake-off en vriescel	83,3 m ²	122,7 m ²	39,4 m ²
AGF cel		31,3 m ²	31,3 m ²
Mopro cel		26,4 m ²	26,4 m ²
Overige ruimte	6,2 m ²	23 m ²	16,8 m ²
Nevenruimten Lidl	307,2 m ²	654,4 m ²	347,2 m ²
VVO + nevenruimten	1413,2 m ²	1764,6 m ²	351,4 m ²
BVO NEN TOTAAL	1488 m²	1923 m²	435 m²

Tabel 1: vergelijking vloeroppervlak verleende omgevingsvergunning en aanvraag nieuwe omgevingsvergunning

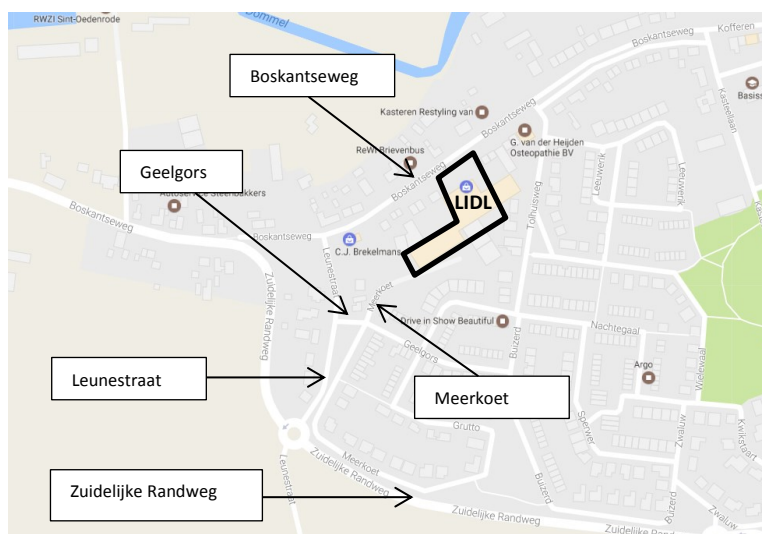
Wanneer gekeken wordt naar beide bouwplannen valt op dat in het gewijzigde bouwplan alleen het aantal m² BVO toeneemt. Door deze toename van het aantal m² BVO wordt vooral het klantgemak vergroot. Het Verkoop Vloer Oppervlak (VVO) is in beide bouwplannen (ongeveer) gelijk.

2.2 Verkeersuitgangspunten

Voor het gewijzigde bouwplan is uitgegaan van de volgende verkeersuitgangspunten:

Ontsluiting/bereikbaarheid

Het plangebied wordt door de Boskantseweg en Leunestraat ontsloten. Beide wegen, evenals de tussenliggende woonwijk, zijn aangewezen als 30 km/uur zone. De Leunestraat sluit met een rotonde verderop aan op de Zuidelijke Randweg.



Afbeelding 3: Ontsluiting plangebied

Parkeren

In het bouwplan zijn totaal 144 parkeerplaatsen opgenomen. Hiervan bevinden zich 39 parkeerplaatsen aan de voorzijde van de supermarkt en 105 parkeerplaatsen aan de achterzijde. De parkeerlocatie aan de voorzijde is bereikbaar via de Boskantseweg. De parkeerlocatie aan de achterzijde is bereikbaar via Geelgors/Meerkoet die verderop aansluiten op de Leunestraat/Zuidelijke Randweg. Beide parkeerlocaties zijn niet met elkaar door verbonden.

Laden en lossen

Naast het pand van de supermarkt wordt voorzien in een laad- en losgelegenheid voor vrachtverkeer. Vrachtverkeer dient vanaf de Boskantseweg achteruit de laad- en losgelegenheid in te rijden. De laad- en losgelegenheid liggen fysiek gescheiden van het parkeerterrein aan de voorzijde.

3. VERKEERSGENERATIE

3.1 Inleiding

De vestiging van de LIDL-supermarkt zorgt voor meer verkeersbewegingen in het plangebied. Onderzocht moet worden om hoeveel verkeersbewegingen het gaat, hoe deze verkeersbewegingen afgewikkeld kunnen worden en wat de gevolgen zijn voor de belasting van het omliggende wegennet.

Bij het vaststellen van de verkeersgeneratie is gebruik gemaakt van CROW-publicatie 317 kencijfers verkeersgeneratie en parkeren. Met behulp van deze publicatie kan op basis van het bruto vloeroppervlak (BVO) van de supermarkt de theoretische verkeersgeneratie bepaald worden. Hierbij dient wel de kanttekening geplaatst worden dat de CROW publicatie in 2012 is verschenen. In deze periode hadden discountsupermarkten nog nauwelijks nevenruimten ten opzichte van het verkoopoppervlak (VVO). Na het verschijnen van de CROW-publicatie zijn de oppervlakten aan nevenruimten bij LIDL-supermarkten (verder) gestegen om het klantgemak te vergroten. Deze functies veroorzaken echter niet een hogere stroom aan klanten / verkeersbewegingen. In dat verband zou het meer realistisch zijn om uit te gaan van het VVO in plaats van het BVO.

3.2 Verkeersgeneratie LIDL-supermarkt

Bij het bepalen van de verkeersgeneratie van de LIDL-supermarkt is onderstaand stappenplan gevolgd:

Stap 1: functie of voorziening

In de CROW-publicatie 317 wordt onderscheid gemaakt naar vijf verschillende typen supermarkten:

- Buurtsupermarkt;
- Discountsupermarkt;
- Fullservice supermarkt (laag en middellaag prijsniveau);
- Fullservice supermarkt (middelhoog en hoog prijsniveau);
- Grote supermarkt.

In deze situatie gaat het om een discountsupermarkt.

Stap 2: ligging van de locatie

Binnen de kencijfers van het CROW is onderscheid gemaakt naar de ligging van een locatie binnen het stedelijk gebied. Het CROW hanteert onderstaande vier gebieden:

- Centrumgebied;
- Schil centrumgebied;
- Rest bebouwde kom;
- Buitengebied.

De Boskantseweg bevindt zich binnen de bebouwde kom, maar niet binnen het centrum en schilgebied van het centrum. De Boskantseweg is daarom rest bebouwde kom.

Stap 3: stedelijkheidsgraad

Het CROW maakt onderscheid naar 5 verschillende stedelijke gebieden:

- Zeer sterk stedelijk;
- Sterk stedelijk;
- Matig stedelijk;
- Weinig stedelijk;
- Niet Stedelijk.

Op grond van de omgevingadressendichtheid (bron: CBS) valt het plangebied binnen weinig stedelijk gebied.

Stap 4: omvang van de ontwikkeling

Het bouwplan voorziet in de realisatie van een supermarkt met een bruto vloeroppervlakte van 1.923 m² bruto vloeroppervlakte.

Stap 5: bepalen kencijfer

De verkeersgeneratie van een supermarkt is gekoppeld aan het aantal m² BVO. Het nieuwe bouwplan voorziet in een groter aantal m² BVO ten opzichte van het vergunde bouwplan. Het VVO in beide bouwplannen is echter (ongeveer) gelijk aan elkaar (het nieuwe bouwplan heeft 4 m² BVO extra). Bij de beoordeling van de verkeersgeneratie kijkt de gemeente echter naar het aantal m² BVO en niet naar het aantal m² VVO.

Voor een discountsupermarkt binnen weinig stedelijk gebied en rest bebouwde kom bedragen de kencijfers voor verkeersgeneratie minimaal 115,6 en maximaal 151,4 verkeersbewegingen per 100 m² BVO.

discountsupermarkt									
	Parkeerkencijfers (per 100 m² bvo)								aandeel bezoekers
	centrum		schil centrum		rest bebouwde kom		buitengebied		
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	
zeer sterk stedelijk	1.6	3.6	2.9	4.9	4.2	6.2	n.v.t.	n.v.t.	96%
sterk stedelijk	2.3	4.3	3.9	5.9	5.5	7.5	n.v.t.	n.v.t.	
matig stedelijk	2.3	4.3	3.9	5.9	5.5	7.5	n.v.t.	n.v.t.	
weinig stedelijk	2.7	4.7	4.6	6.6	6.5	8.5	n.v.t.	n.v.t.	
niet stedelijk	2.9	4.9	4.8	6.8	6.8	8.8	n.v.t.	n.v.t.	
	Verkeersgeneratie (per 100 m² bvo)								aandeel bezoekers
	centrum		schil centrum		rest bebouwde kom		buitengebied		
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	
zeer sterk stedelijk	29.0	64.8	52.5	88.3	75.9	111.8	n.v.t.	n.v.t.	99%
sterk stedelijk	40.5	76.3	69.7	105.5	98.9	134.7	n.v.t.	n.v.t.	
matig stedelijk	40.5	76.4	69.8	105.6	99.0	134.9	n.v.t.	n.v.t.	
weinig stedelijk	48.8	84.7	82.2	118.0	115.6	151.4	n.v.t.	n.v.t.	
niet stedelijk	51.7	87.5	86.5	122.4	121.4	157.2	n.v.t.	n.v.t.	

Afbeelding 4: Kencijfers verkeersgeneratie discountsupermarkt afkomstig uit CROW-publicatie 317

Binnen de kencijfers van het CROW is een bandbreedte aanwezig. Op basis van bovenstaande kencijfers genereert het vergunde bouwplan minimaal 1.720 en maximaal 2.254 verkeersbewegingen per etmaal. Omdat in het gewijzigde bouwplan alleen een uitbreiding van het aantal m² BVO plaatsvindt en het aantal m² VVO (ongeveer) gelijk blijft, wordt geadviseerd uit te gaan van het gemiddelde kencijfer. Het

aantal verkeersbewegingen van het nieuwe bouwplan zal immers niet hoger zijn dan de maximale verkeersgeneratie van het vergunde bouwplan.

Het gemiddelde kencijfer voor de verkeersgeneratie van een discountsupermarkt bedraagt 133,5 verkeersbewegingen per weekdag.

Stap 6: berekenen verkeersgeneratie

Voor de bouw van een LIDL-supermarkt aan de Boskantseweg in Sint-Oedenrode moet rekening gehouden worden met de volgende verkeersgeneratie: Supermarkt $1.923 \text{ m}^2/100 \times 133,5 = 2.567$ verkeersbewegingen per etmaal op een weekdag.

Omdat hierbij de CROW normen gevolgd zijn (die uitgaan van het aantal m² BVO) zal de werkelijke verkeersgeneratie in de praktijk lager uitvallen dan de theoretische verkeersgeneratie. Ter vergelijking het vergunde bouwplan dat ongeveer een gelijk aantal m² VVO heeft, maar minder m² BVO heeft omdat er minder nevenruimten zijn, genereert minimaal 1.720 en maximaal 2.254 verkeersbewegingen per etmaal.

Stap 7: toedelen verkeersgeneratie naar weekdagen

De kencijfers van het CROW gaan uit van een weekdaggemiddelde. Voor het omrekenen van het weekdaggemiddelde naar werkdaggemiddelde bedraagt de omrekenfactor 1,11.

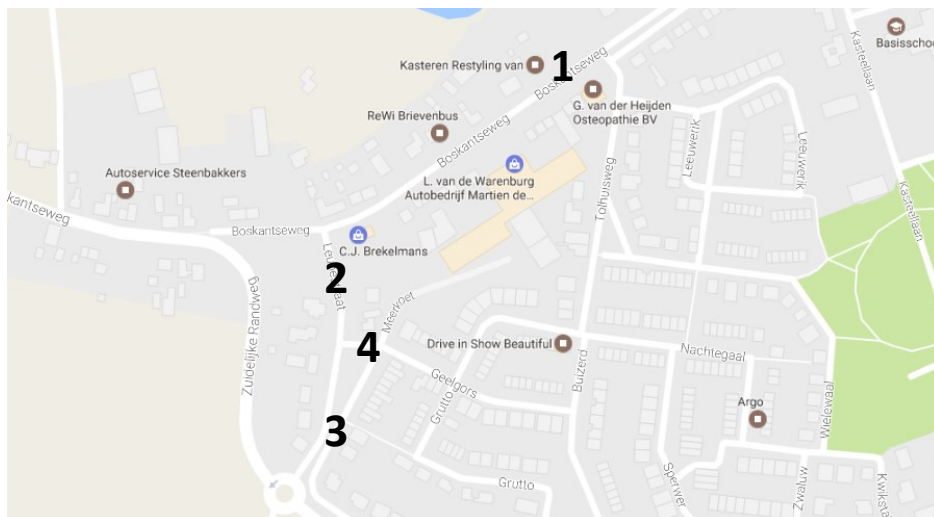
Het weekdaggemiddelde bedraagt 2.567 verkeersbewegingen per etmaal. Het werkdaggemiddelde bedraagt $1,11 \times 2.567 = 2.849$ verkeersbewegingen per etmaal. Het weekendgemiddelde bedraagt dan $2.576 \times 7 \text{ dagen} = 17.696$ verkeersbewegingen per week minus $5 \text{ werkdagen} \times 2.849 = 3.724$ verkeersbewegingen. De LIDL supermarkt is 7 dagen per week geopend. Voor het omrekenen van het weekendgemiddelde naar de zaterdag en zondag is echter geen vuistregel beschikbaar. Er kan daarom geen onderscheid gemaakt worden naar de verkeersgeneratie op zaterdag en zondag. In de onderstaande tabel is daarom uitgegaan van een worstcase benadering waarbij het weekendgemiddelde volledig is toegerekend aan de zaterdag. In werkelijkheid zullen de etmaal intensiteiten op zaterdag dus lager zijn.

Dag	Verkeersgeneratie
Werkdaggemiddelde	2.849 mvt/etm
Weekdaggemiddelde	2.567 mvt/etm
Zaterdaggemiddelde	3.724 mvt/etm

Tabel 2: Verkeersgeneratie naar werk-, week- en zaterdaggemiddelde

3.3 Huidige verkeersintensiteiten

De verkeersgeneratie van de LIDL-supermarkt wordt afgewikkeld via Boskantseweg (voorzijde) en Meerkoet/Geelgors/Leunestraat (achterzijde). De bestaande verkeersintensiteiten op deze wegen zijn in beeld gebracht door in de periode van 24 november 2016 tot en met 7 december 2016 mechanische verkeerstellingen op deze locaties uit te voeren. Hierbij is totaal op vier verschillende locaties geteld. Op onderstaande afbeelding zijn de vier tellocaties weergegeven.



Afbeelding 5: Telpunten omliggende wegen LIDL

In onderstaande tabel staat een samenvatting van de gehouden verkeerstellingen:

	Werkdaggemiddelde				Zaterdaggemiddelde			
	Licht	Middel-zwaar	Zwaar	Totaal	Licht	Middel-zwaar	Zwaar	Totaal
1. Boskantseweg	2.239	84	67	2.390	1.272	13	3	1.288
2. Leunestraat	2.151	80	96	2.337	1.226	26	13	1.265
3. Leunestraat	2.382	103	100	2.585	1.398	23	20	1.441
4. Geelgors	410	15	6	431	254	8	1	263

Tabel 3: Huidige verkeersintensiteiten uitgedrukt in motorvoertuigen per etmaal

3.4 Toekomstige verkeersintensiteiten

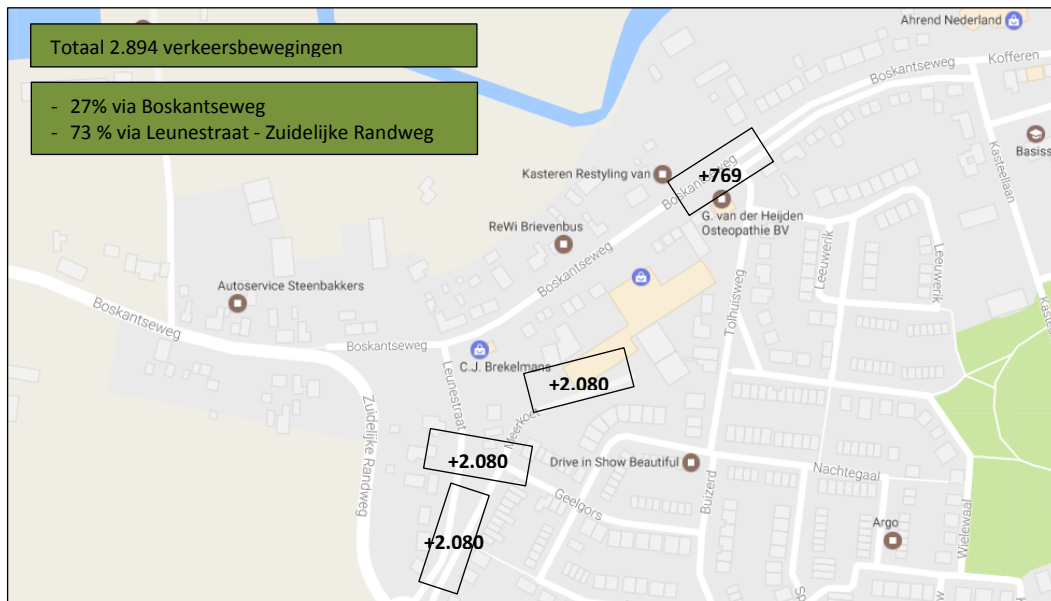
Voor het bepalen van de toekomstige verkeersintensiteiten in het plangebied is eerst de verkeersgeneratie toegedeeld aan wegennet. Daarna is de verkeersgeneratie opgeteld bij de bestaande verkeersbelasting op deze wegen.

Toedelen verkeersgeneratie naar wegen

Voor het toedelen van de verkeersgeneratie aan het onderliggende wegennet zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- De verdeling van het aantal parkeerplaatsen op het terrein van de LIDL-supermarkt is als algemeen uitgangspunt voor de verdeling van het aantal verkeersbewegingen genomen;
- Het plan voorziet in de aanleg van 144 parkeerplaatsen, waarvan 39 aan de voorzijde en 105 aan de achterzijde. Dit levert een algemene verdeling op van:
 - 27% van het totaal aantal verkeersbewegingen vindt plaats via de ingang Boskantseweg;
 - 73% van het totaal aantal verkeersbewegingen vindt plaats via de Leunestraat, Geelgors en Meerkoet.

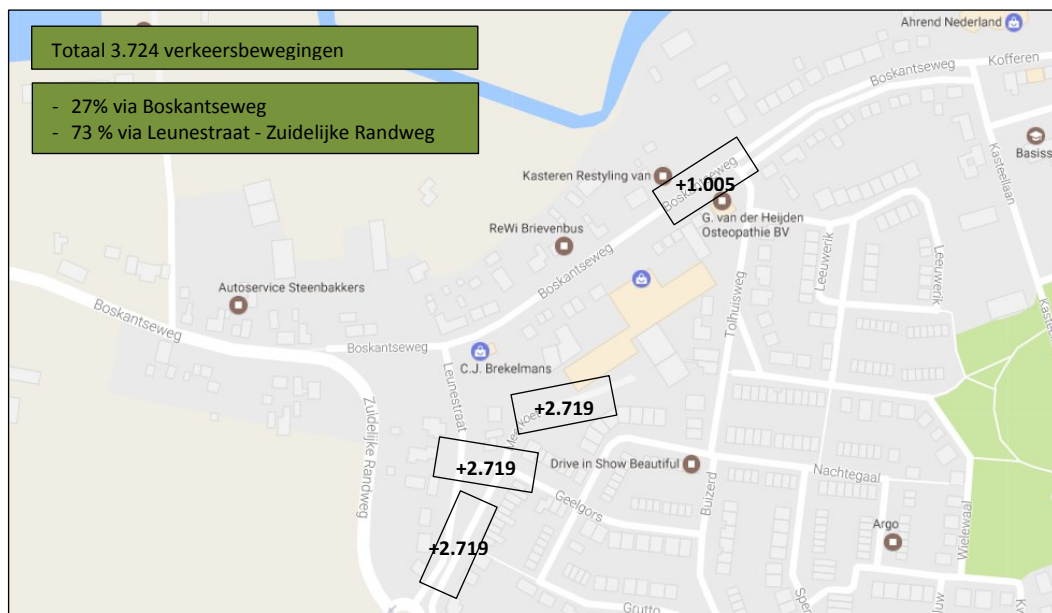
Op de afbeeldingen en tabellen hierna is de verkeersgeneratie in het plangebied in beeld gebracht voor een werkdag en zaterdag.



Afbeelding 6: Toedeling verkeersgeneratie werkdag

	2016 (zonder LIDL)	verkeersgeneratie	Toekomstige intensiteiten
1. Boskantseweg	2.390	+769	3.159
2. Leunestraat	2.337	0	2.337
3. Leunestraat	2.585	+2.080	4.665
4. Geelgors	431	+2.080	2.511
5. Meerkoet	0	+2.080	2.080

Tabel 4: Toekomstige verkeersintensiteiten werkdag uitgedrukt in motorvoertuigen per etmaal



Afbeelding 7: Toedeling verkeersgeneratie zaterdag

	2016 (zonder LIDL)	verkeersgeneratie	Toekomstige intensiteiten
1. Boskantseweg	2.000	+1.005	3.005
2. Leunestraat	1.940	0	1.940
3. Leunestraat	2.174	+2.719	4.893
4. Geelgors	461	+2.719	3.180
5. Meerkooi	0	+2.719	2.719

Tabel 5: Toekomstige verkeersintensiteiten zaterdag uitgedrukt in motorvoertuigen per etmaal

De toekomstige verkeersintensiteiten op de wegen in het plangebied zijn ook in beeld gebracht voor de prognosejaren 2020 en 2030. Hierbij is gebruik gemaakt van de gegevens uit het verkeersmodel van de GGA Noordoost Brabant. Het verkeersmodel gaat uit van een gemiddelde werkdag. Doordat het verkeersmodel een beperkte fijnmazigheid heeft kunnen alleen uitspraken over de toekomstige verkeersintensiteiten op de Boskantseweg en Leunestraat gedaan kunnen worden.

	Huidige intensiteiten	2020 (zonder LIDL)	Verkeers generatie	Intensiteiten 2020
1. Boskantseweg	2.390	2.497	+769	3.266
2/3. Leunestraat	2.585	2.827	+2.080	4.907

Tabel 6: Toekomstige verkeersintensiteiten werkdag 2020 uitgedrukt in motorvoertuigen per etmaal

	Huidige intensiteiten	2030 (zonder LIDL)	Verkeers generatie	Intensiteiten 2030
1. Boskantseweg	2.390	2.545	+769	3.314
2/3. Leunestraat	2.585	2.903	+2.080	4.983

Tabel 7: Toekomstige verkeersintensiteiten werkdag 2030 uitgedrukt in motorvoertuigen per etmaal

In 2020 (zonder LIDL) neemt ten opzichte van de bestaande verkeerssituatie het aantal verkeersbewegingen op de Boskantseweg toe met circa 4% en op de Leunestraat met circa 9%. In 2030 bedraagt de toename van het aantal verkeersbewegingen circa 6% op de Boskantseweg en circa 12% op de Leunestraat ten opzichte van de bestaande verkeerssituatie. Gemiddeld komt dit neer op een groei van circa 1% per jaar. Deze groei dient gezien te worden als autonome groei.

3.5 Beoordeling toekomstige verkeersintensiteiten

In de toekomstige situatie blijkt dat op alle wegen in het plangebied de verkeersintensiteiten (ruim) onder de 4.000 motorvoertuigen per etmaal blijven. Uitzondering hierop is de Leunestraat tussen Geelgors en de Zuidelijke Randweg. Op de Leunestraat wordt de toekomstige verkeersintensiteit op een werkdag circa 4.650 motorvoertuigen per etmaal. Op zaterdag bedraagt de toekomstige verkeersintensiteit circa 4.900 motorvoertuigen per etmaal.

In onderstaande tabel staat een samenvatting van de huidige- en toekomstige verkeersintensiteiten in het plangebied.

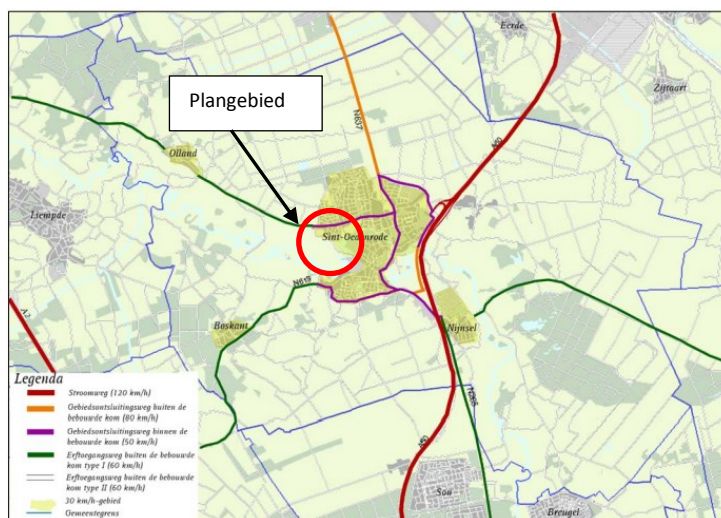
	werkdag		zaterdag	
	zonder LIDL	Met LIDL	Zonder LIDL	Met LIDL
1. Boskantseweg	2.390	3.159	2.000	3.005
2. Leunestraat	2.337	2.337	1.940	1.940
3. Leunestraat	2.585	4.665	2.174	4.893
4. Geelgors	431	2.511	461	3.180
5. Meerkoet	0	2.080	0	2.719

Tabel 8: Totaaloverzicht huidige- en toekomstige verkeersintensiteiten uitgedrukt in motorvoertuigen per etmaal

Beoordeeld moet worden of de toename van het aantal verkeersbewegingen in het plangebied past bij de functies van de wegen. Voor deze beoordeling is aansluiting gezocht bij de uitgangspunten van het Gemeentelijk Verkeer en Vervoerplan (GVVP) van de gemeente Sint-Oedenrode.

Verkeersintensiteiten in relatie tot functie van de wegen

De gemeente Sint-Oedenrode heeft een GVVP uit 2009. In het GVVP is een functionele indeling naar wegcategorieën opgenomen waarbij onderscheid is gemaakt naar erftoegangswegen, gebiedsontsluitingswegen en stroomwegen.



Afbeelding 8: Wegcategorisering GVVP Sint-Oedenrode

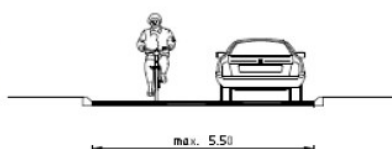
De wegen in het plangebied zijn allemaal gecategoriseerd als erftoegangswegen en hebben daarom een verblijfsfunctie. Het GVVP bevat per wegcategorie voorkeur inrichtingskenmerken en een standaard wegprofiel. Voor een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom wordt in het GVVP een maximale verkeersintensiteit van 4.000 motorvoertuigen per etmaal aangehouden en hoort een wegprofiel van maximaal 5,50 meter breed.

Binnen de bebouwde kom

wegkenmerken	toepassing erftoegangsweg
asmarkering	geen
kantmarkering	geen
fietsvoorzieningen	geen



Erftoegangsweg



Afbeelding 9: Standaard wegprofiel erftoegangsweg

Op een werkdag neemt de verkeersintensiteit op de Leunestraat toe naar circa 4.650 motorvoertuigen per etmaal. Op zaterdag neemt de verkeersintensiteit op de Leunestraat toe naar circa 4.900 motorvoertuigen per etmaal. Op basis van de referentie intensiteiten uit de voorkeurskenmerken van het GVVP kan geconcludeerd worden dat de toekomstige verkeersintensiteiten op de Leunestraat hoger worden dan de maximaal geaccepteerde verkeersintensiteiten uit het GVVP (4.000 motorvoertuigen per etmaal). Hoewel de toekomstige verkeersintensiteiten op de Leunestraat hoger zijn dan de referentiewaarden uit het GVVP, kan niet op voorhand gezegd worden dat deze verkeersintensiteiten niet passen bij de functie van de weg.

Het GVVP dateert uit 2009 en is gedateerd. De wegcategorisering in het GVVP van de gemeente Sint-Oedenrode is gebaseerd op CROW-publicatie 116 uit 1997. Oktober 2012 is CROW-publicatie 315 Basiskkenmerken wegontwerp, categorisering en inrichting van wegen, verschenen. Deze publicatie vervangt de CROW-publicatie 119. In publicatie 315 wordt een ruimere definitie van het begrip wegcategorisering gegeven. De verruiming zit vooral in het betrekken van omgevingsfactoren bij het categorisering van wegen. Hierdoor ontstaat de mogelijkheid om bij het categoriseren van wegen meer maatwerk te kunnen bieden. Hierbij zijn in tegenstelling tot de oude wijze van categoriseren geen maximaal acceptabele verkeersintensiteiten voor de verschillende wegcategorieën meer opgenomen. De maximale verkeersintensiteit op een weg is immers afhankelijk van de aanwezige omgevingsfactoren.

Het CROW heeft voor de inrichting van erftoegangswegen een ideaal- en minimum wegprofiel opgesteld. Het CROW adviseert voor de wegbreedte van erftoegangswegen 4,8 meter (minimaal) en 5,9 meter (ideaal profiel) aan te houden. De Leunestraat is circa 5,7 meter breed (inclusief molgoten). Hiermee is de weg breder dan de voorkeurskenmerken uit het GVVP (maximaal 5.5 meter), doch iets smaller dan het ideaal wegprofiel van het CROW voor een erftoegangsweg (maximaal 5,9 meter).

Voorheen werd landelijk als richtlijn aangehouden dat de verkeersintensiteit op een erftoegangsweg maximaal 6.000 motorvoertuigen per etmaal mocht bedragen. Inmiddels is dit intensiteitscriterium losgelaten en dient meer naar de plaatselijke omgevingsfactoren gekeken te worden. De Leunestraat is ingericht en vastgesteld als 30 km/uur zone. Het kruispunt Leunestraat – Geelgors is daarbij als gelijkwaardig kruispuntplateau vormgegeven. De woningen langs de Leunestraat beschikken allemaal over parkeergelegenheid op eigen terrein. Langs de Leunestraat is daarom in beperkt mate openbare parkeercapaciteit aanwezig. Deze parkeergelegenheid is vormgegeven door middel van parkeervakken naast de rijbaan.

Gelet op de 30 km/uur inrichting van de Leunestraat, in combinatie met de wegbreedte van de Leunestraat en het feit dat parkeren in vakken naast de rijbaan plaatsvindt worden geen verkeersveiligheids- en/of verkeersafwikkelingsproblemen verwacht.

Conclusie verkeersgeneratie

Voor het vaststellen van de verkeersgeneratie is gebruik gemaakt van CROW-publicatie 317 kencijfers verkeersgeneratie en parkeren. Na het verschijnen van de CROW-publicatie zijn de oppervlakten aan nevenruimten bij LIDL-supermarkten in zijn algemeenheid (verder) gestegen om het klantgemak te vergroten. Deze toename aan oppervlakten zorgt echter niet tot een hogere stroom aan klanten cq. verkeersbewegingen. In dat verband zou het meer realistisch zijn om bij het bepalen van de verkeersgeneratie van de LIDL-supermarkt uit te gaan van het VVO in plaats van het BVO. De CROW-kengetallen gaan echter uit van het BVO. Omdat de gemeente Sint-Oedenrode aansluiting zoekt bij de CROW-kengetallen is voor het bepalen van de verkeersgeneratie van de LIDL-supermarkt daarom toch uitgegaan van BVO en niet het VVO. De CROW-kengetallen hebben een bandbreedte. Omdat in het gewijzigde bouwplan alleen een uitbreiding van het aantal m² BVO plaatsvindt en het aantal m² VVO (ongeveer) gelijk blijft, is bij het bepalen van de verkeersgeneratie van de LIDL-supermarkt uitgegaan van het gemiddelde kencijfer.

De toekomstige LIDL aan de Boskantseweg in Sint-Oedenrode zorgt voor gemiddeld ruim 2.800 extra verkeersbewegingen op een werkdag en op zaterdag ruim 3.700 extra verkeersbewegingen.

De extra verkeersbewegingen worden afgewikkeld via het onderliggend wegennet. Op alle wegen rondom het plangebied blijft de verkeersintensiteit (na toevoeging van de verkeersgeneratie van de LIDL) onder de 4.000 motorvoertuigen per etmaal. Alleen op de Leunestraat (gedeelte tussen de Zuidelijke Randweg en de Geelgors) wordt de toekomstige verkeersintensiteit hoger dan 4.000 motorvoertuigen per etmaal. Op een werkdag wordt de etmaalintensiteit daar ruim 4.600 motorvoertuigen per etmaal en op zaterdag circa 4.900 motorvoertuigen per etmaal.

Gelet op de bestaande weginrichting van de Leunestraat, de geldende maximumsnelheid van 30 km/uur en het feit dat buiten de rijbaan wordt geparkeerd, worden door de toename van verkeer als gevolg van de vestiging van de LIDL-supermarkt geen verkeersveiligheids- en verkeersafwikkelingsknelpunten verwacht.

4. PARKEREN

4.1 Inleiding

Door de bouw van een LIDL-supermarkt aan de Boskantseweg neemt de parkeerbehoefte in de omgeving van de Boskantseweg toe. Algemeen uitgangspunt is dat een ontwikkeling voorziet in voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein, zodat in de omgeving van de ontwikkeling geen parkeeroverlast ontstaat.

Bij het vaststellen van de parkeerbehoefte is ook gebruik gemaakt van CROW-publicatie 317 kencijfers verkeersgeneratie en parkeren. Met behulp van deze publicatie kan op basis van het BVO van de supermarkt de theoretische parkeerbehoefte bepaald worden. Hierbij dient wel de kanttekening geplaatst worden dat de CROW-publicatie in 2012 is verschenen. In deze periode hadden discountsupermarkten nog nauwelijks nevenruimten ten opzichte van het VVO. Na het verschijnen van de CROW-publicatie zijn de oppervlakten aan nevenruimten bij LIDL-supermarkten (verder) gestegen om het klantgemak te vergroten. Deze functies veroorzaken echter niet een hogere vraag naar parkeerplaatsen. In dat verband zou het meer realistisch zijn om uit te gaan van het VVO in plaats van het BVO.

4.2 Parkeerbehoefte supermarkt

De gemeente Sint-Oedenrode heeft geen gemeentelijke parkeernormen vastgesteld. Voor het bepalen van de parkeerbehoefte van de LIDL is daarom gebruik gemaakt van parkeerkencijfers uit CROW-publicatie 317 Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie. Evenals bij de verkeersgeneratie wordt bij de parkeernormen onderscheid gemaakt in verschillende stedelijkheidsgaden en onderscheid gemaakt naar centrumgebied, schil, rest bebouwde kom en buitengebied.

discountsupermarkt									
	Parkeerkencijfers (per 100 m² bvo)								aandeel bezoekers
	centrum		schil centrum		rest bebouwde kom		buitengebied		
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	
zeer sterk stedelijk	1.6	3.6	2.9	4.9	4.2	6.2	n.v.t.	n.v.t.	96%
sterk stedelijk	2.3	4.3	3.9	5.9	5.5	7.5	n.v.t.	n.v.t.	
matig stedelijk	2.3	4.3	3.9	5.9	5.5	7.5	n.v.t.	n.v.t.	
weinig stedelijk	2.7	4.7	4.6	6.6	6.5	8.5	n.v.t.	n.v.t.	
niet stedelijk	2.9	4.9	4.8	6.8	6.8	8.8	n.v.t.	n.v.t.	

Afbeelding 10: Kencijfers parkeren discountsupermarkt afkomstig uit CROW-publicatie 317

Eerder in deze rapportage is vastgesteld dat het plangebied in weinig stedelijk gebied valt en in de rest van de bebouwde kom ligt. Voor een discountsupermarkt bedragen de parkeernormen dan:

- Minimaal 6,5 parkeerplaatsen per 100 m² BVO;
- Maximaal 8,5 parkeerplaatsen per 100 m² BVO.

Het bouwplan voorziet in de realisatie van een supermarkt met een bruto vloeroppervlakte van 1.923 m² bruto vloeroppervlakte. De parkeerbehoefte van de supermarkt bedraagt:

- Minimaal: $1.923 \text{ m}^2 / 100 * 6,5 = 125$ parkeerplaatsen;
- Maximaal: $1.923 \text{ m}^2 / 100 * 8,5 = 163$ parkeerplaatsen.

Net als bij de kencijfers voor de verkeergeneratie is binnen de parkeernormen ook een bandbreedte aanwezig. Omdat in het gewijzigde bouwplan alleen een uitbreiding van het aantal m² BVO plaatsvindt en het aantal m² VVO (ongeveer) gelijk blijft, wordt geadviseerd ook hieruit te gaan van het gemiddelde parkeerencijfer. Het gemiddelde kencijfer voor de parkeerbehoefte van een discountsupermarkt bedraagt 7,5 parkeerplaatsen per 100 m² BVO. De parkeerbehoefte van de supermarkt bedraagt derhalve: $1.923 \text{ m}^2 / 100 \times 7,5 = 144$ parkeerplaatsen.

Omdat bij het bepalen van de theoretische parkeerbehoefte de CROW-normen gevolgd zijn (die uitgaan van het aantal m² BVO) zal de werkelijke parkeerbehoefte in de praktijk lager uitvallen dan de theoretische verkeersgeneratie. Ter vergelijking het vergunde bouwplan heeft op basis van de kengetallen, minimaal 97 en maximaal 126 parkeerplaatsen nodig.

4.3 Beoordeling parkeren

Het terrein biedt de mogelijkheid om in totaal 164 parkeerplaatsen aan te leggen. Er wordt echter gekozen om 144 parkeerplaatsen aan te leggen. Dit gebeurt enerzijds zodat tussen de parkeerplaatsen en de woningen aan de Gruto een groenstrook kan worden aangelegd en anderzijds bredere parkeervakken (2,70 meter in plaats van 2,5 meter) kunnen worden toegepast waardoor bij in- en uitrijden van de parkeervakken minder manoeuvres hoeven plaats te vinden waarmee de verkeersveiligheid op het parkeerterrein verbeterd. Ten opzichte van het reeds vergunde bouwplan levert dit een verbetering op. Mocht in de praktijk echter toch blijken dat in de omgeving van de LIDL-supermarkt parkeeroverlast ontstaat, dan kan alsnog gekozen worden om op eigen terrein 20 extra parkeerplaatsen aan te leggen.

Gelet op het bovenstaande worden geen parkeerknelpunten in het plangebied als gevolg van de bouw van de LIDL-supermarkt verwacht.

Conclusie parkeren

Voor het vaststellen van de parkeerbehoefte is ook gebruik gemaakt van CROW-publicatie 317 kencijfers verkeersgeneratie en parkeren. Na het verschijnen van de CROW-publicatie zijn de oppervlakten aan nevenruimten bij LIDL-supermarkten (verder) gestegen om het klantgemak te vergroten. Deze functies veroorzaken echter niet een hogere parkeervraag. Het is daarom meer realistisch om uit te gaan van het VVO in plaats van het BVO. De CROW-kengetallen gaan echter uit van het BVO. Omdat de gemeente Sint-Oedenrode aansluiting zoekt bij de CROW-kengetallen is voor het bepalen van de parkeerbehoefte van de LIDL-supermarkt daarom toch uitgegaan van BVO en niet het VVO. De CROW-kengetallen hebben een bandbreedte. Omdat in het gewijzigde bouwplan alleen een uitbreiding van het aantal m² BVO plaatsvindt en het aantal m² VVO (ongeveer) gelijk blijft, is bij het bepalen van de parkeerbehoefte van de LIDL-supermarkt uitgegaan van het gemiddelde kencijfer.

De toekomstige LIDL-supermarkt aan de Boskantseweg heeft een parkeerbehoefte van 144 parkeerplaatsen. Op eigen terrein worden 144 parkeerplaatsen aangelegd. Dit aantal is voldoende om te voorzien in de volledige parkeervraag van de LIDL-supermarkt. Er worden daarom geen parkeerknelpunten in de omgeving van de LIDL-supermarkt verwacht.