

Deventer  
Snipperlingsdijk 4  
7417 BJ Deventer  
Postbus 161  
7400 AD Deventer  
T +31 (0)570 666 222  
goudappel@goudappel.nl

Den Haag  
Anna van Buerenplein 46  
2595 DA Den Haag

Leeuwarden  
F. HaverSchmidtwei 2  
8914 BC Leeuwarden

Eindhoven  
Emmasingel 15  
5611 AZ Eindhoven

Amsterdam  
De Ruyterkade 143  
1011 AC Amsterdam

## Bruil Groenstaete Projectontwikkeling

## Herontwikkeling Schoolstraat e.o. Didam

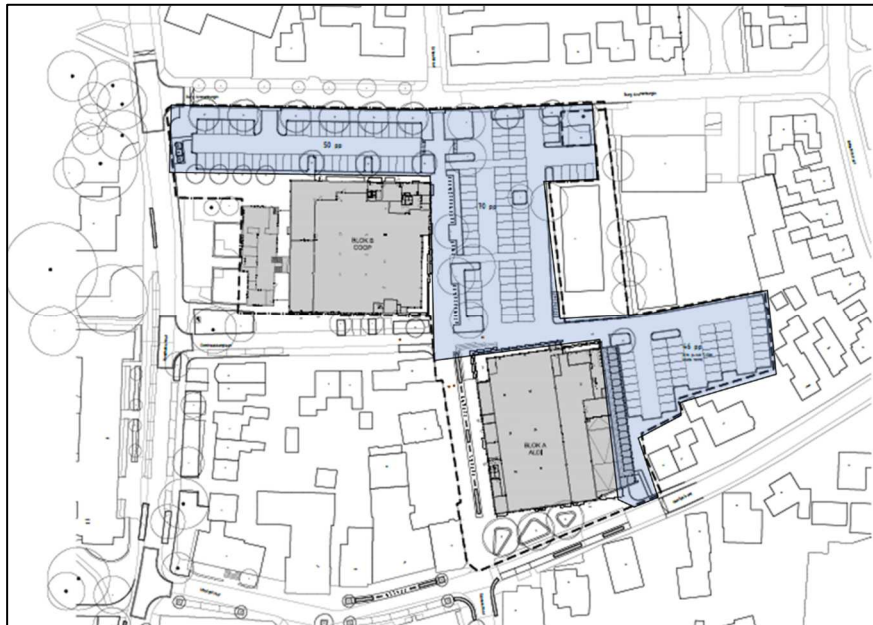
### Verkeer en parkeren

Datum 28 juni 2021  
Kenmerk 006532.20200623.N1.03  
Eerste versie 23 juni 2020

## 1 Context en conclusies

Bruil Groenstaete Projectontwikkeling is voornemens de Schoolstraat en omgeving in het centrum van Didam te herontwikkelen (zie ook figuur 1.1). In de herontwikkeling zijn de realisatie en uitbreiding van twee supermarkten en appartementen voorzien. Tevens voorziet de ontwikkeling in de mogelijke afsluiting van de Schoolstraat en Domineeskamplaan, om hiermee de ruimtelijke kwaliteit voor voetgangers en fietsverkeer te verbeteren. Bruil Groenstaete heeft Goudappel Coffeng BV verzocht om de parkeerbalans op te stellen, de verkeersgeneratie van de planontwikkeling in beeld te brengen en een quick scan uit te voeren naar de haalbaarheid van de wijze van inpassing van het expeditie verkeer. In voorliggende notitie worden de resultaten gepresenteerd. Uit het onderzoek worden de volgende conclusies getrokken:

- Het benodigde aantal parkeerplaatsen voor de ontwikkeling bedraagt op het maatgevende moment, zondagmiddag, (in geval van zondagopenstelling van beide supermarkten) 157 parkeerplaatsen. Het parkeeraanbod bedraagt 166 parkeerplaatsen en is voldoende om het benodigde aantal parkeerplaatsen op alle momenten van de week te faciliteren.
- De fietsparkeervraag van de ontwikkeling bedraagt indicatief 87 parkeerplaatsen voor beide supermarkten samen en 93 parkeerplaatsen voor de woningen.
- De netto verkeersgeneratie als gevolg van de ontwikkeling bedraagt circa 1.100 mvt/etmaal. Dit verkeer verdeelt zich over verschillende wegvakken in de omgeving.
- Het afsluiten van de Schoolstraat en Domineeskamplaan draagt positief bij aan de ruimtelijke kwaliteit en leidt in combinatie met de verkeerstoename als gevolg van de concentratie/uitbreiding van de supermarkten niet tot verkeerskundige knelpunten op de alternatieve wegvakken.
- De supermarkten kunnen worden bevoorrad. De manoeuvres kunnen met de betreffende trekker/oplegger-combinaties fysiek gemaakt worden. Wel is bij bepaalde manoeuvres begeleiding buiten het voertuig nodig/gewenst.



*Figuur 1.1: Toekomstige situatie (bron ondergrond: uitsnede ontwerp Kragten: Technische uitwerking vml gemeentehuislocatie d.d. 16-07-2020)*

## 2 Aanpak en uitgangspunten

### 2.1 Aanpak parkeerbalans en verkeersgeneratie

Nieuwe functies genereren bezoekers. Deze bezoekers genereren een bepaalde vorm van mobiliteit, als automobilist, fietser en/of als voetganger. De parkeervraag van een nieuwe functie wordt, conform het gemeentelijke parkeerbeleid<sup>1</sup>, berekend door de omvang van de beoogde functie te vermenigvuldigen met het bijbehorende parkeerkcijfer. In het gemeentelijke parkeerbeleid wordt hiervoor verwezen naar de meest recente landelijk toegepaste parkeerkcijfers van CROW<sup>2</sup>, vastgelegd in CROW-publicatie 381 (Toekomstbestendig parkeren, Van parkeerkcijfers naar parkeernormen, december 2018).

<sup>1</sup> Facetplan parkeren; vastgesteld d.d. 29 november 2018.

<sup>2</sup> CROW is een landelijke kennisorganisatie op het gebied van infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer en werk en veiligheid.

Niet elke nieuwe functie genereert over de week, of over de dag, een zelfde parkeervraag. De supermarkt genereert traditioneel een hoge parkeervraag op zaterdagmiddag, terwijl de woningen vooral in de avond en nacht een hoge parkeervraag kennen, omdat dan de bewoners thuis zijn en mogelijk bezoek krijgen. Juist in de nacht zijn de supermarkten gesloten. Met dit effect wordt in parkeerberekeningen rekening gehouden middels aanwezigheidspercentages. Tevens wordt met behulp van deze aanwezigheidspercentages rekening gehouden met mogelijk dubbelgebruik van parkeerplaatsen.

Nieuwe functies genereren natuurlijk ook extra verkeer (verkeersgeneratie). Deze verkeersgeneratie bestaat uit de verkeersproductie (de hoeveelheid vertrekkend verkeer) en de verkeersattractie (de hoeveelheid aankomend verkeer). Voor de prognose van de toekomstige verkeersgeneratie is gebuikt gemaakt van de CROW kencijfers voor verkeersgeneratie uit CROW-publicatie 381 (Toekomstbestendig Parkeren; Van parkeerkencijfers naar parkeernormen, december 2018). De berekende verkeersgeneratie is met behulp van CROW richtlijnen en ervaringscijfers vertaald naar de maatgevende momenten, de ochtend- en avondspits alsmede de bezoekerspiek op zaterdagmiddag.

## 2.2 Uitgangspunten

### 2.2.1 Functieprogramma

Het te realiseren functieprogramma binnen de voorgenomen ontwikkeling bestaat uit 2 blokken, A en B. In beide blokken wordt een supermarkt gerealiseerd met daarboven appartementen. Feitelijk betreft het een verplaatsing/concentratie van de bestaande ALDI en COOP, waarvan de COOP reeds gevestigd is in het centrum van Didam. De ALDI is in de bestaande situatie gevestigd aan de Kerkstraat en is gelegen buiten het feitelijke centrumgebied. In tabel 2.1 staat het te ontwikkelen functieprogramma per blok gepresenteerd.

| <b>blok</b> | <b>functie</b>                            | <b>omvang in m<sup>2</sup> bvo</b> |
|-------------|---|------------------------------------|
| A.          | ALDI supermarkt                           | 1.613 m <sup>2</sup> bvo*          |
| A.          | appartementen < 100 m <sup>2</sup> GO     | 13 stuks                           |
| A.          | appartementen 100 - 125 m <sup>2</sup> GO | 8 stuks                            |
| B.          | COOP supermarkt                           | 1.580 m <sup>2</sup> bvo*          |
| B.          | appartementen < 100 m <sup>2</sup> GO     | 9 stuks                            |
| B.          | appartementen 100 - 125 m <sup>2</sup> GO | 7 stuks                            |
| Fase 2      | grondgebonden woningen                    | maximaal 15 stuks**                |

\* Exclusief expeditieruimte.

\*\* Conform bestemmingsplan, locatie huidige brandweerkazerne.

Tabel 2.1: Te realiseren functieprogramma<sup>3</sup>

<sup>3</sup> Bron: Herontwikkeling gebied Schoolstraat e.o. te Didam. E-mail d.d. 14 mei 2020.

## 2.2.2 Gemeentelijke parkeernormen

De gemeente Montferland heeft haar parkeernormen vastgelegd in het 'Facetplan Parkeren'<sup>4</sup>. Hierin staat beschreven dat het benodigde aantal parkeerplaatsen voor een nieuwe functie berekend wordt met behulp van de CROW parkeerkcijfers in de CROW-publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' dan wel de opvolger(s) hiervan. CROW heeft de meest recente parkeerkcijfers opgenomen in publicatie 381 (Toekomstbestendig parkeren, Van parkeerkcijfers naar parkeernormen, december 2018). In de CROW parkeerkcijfers wordt onderscheid gemaakt naar stedelijkheidsgraad en de ligging ten opzichte van het centrum. Gelet op de aard en bevolkingsdichtheid wordt de gemeente Montferland getypeerd als 'weinig stedelijk'<sup>5</sup>.

Voor de gemeente Montferland wordt in het Facetplan Parkeren aanvullend onderscheid gemaakt in twee typen deelgebieden, met elk een eigen regeling:

- Centrum: de centrumgebieden van Didam en 's-Heerenberg (categorie 'centrum' in uitgave CROW);
- Woonwijken: de woonwijken in de kernen Didam, Zeddam en Beek (categorie 'rest bebouwde kom' in uitgave CROW).

Uit de bijbehorende figuur, opgenomen in het Facetplan Parkeren, is op te maken dat de geplande ontwikkeling is gelegen in het centrum van Didam. Binnen de CROW kencijfers is een bandbreedte beschikbaar. In overleg met de gemeente Montferland is gerekend met de gemiddelde kencijfers binnen de bandbreedte<sup>6</sup>.

Samenvattend hebben de volgende uitgangspunten geleid tot de gemeentelijke parkeernormen welke in tabel 2.2 voor de verschillende functies zijn gepresenteerd:

- de meest recente (gemiddelde) CROW kencijfers uit publicatie 381: Toekomstbestendig parkeren (december 2018);
- de gemeente Montferland is weinig stedelijk;
- de ontwikkellocatie is gelegen in het centrum van Didam.

| functie                                   | functie CROW                              | gemeentelijke parkeernorm | eenheid                                    |
|---|---|---------------------------|--|
| supermarkt                                | (fullservice-)supermarkt                  | 3,85                      | pp per 100 m <sup>2</sup> bvo              |
| appartementen < 100 m <sup>2</sup> GO     | appartementen<br>'goedkoop' <sup>*2</sup> | 1,30                      | pp per woning, waarvan 0,30<br>voor bezoek |
| appartementen 100 - 125 m <sup>2</sup> GO | appartementen 'midden' <sup>*2</sup>      | 1,40                      | pp per woning, waarvan 0,30<br>voor bezoek |

\* De termen goedkoop en midden zijn afkomstig uit het Facetplan Parkeren van de gemeente Montferland en zijn gekoppeld aan de woninggrootte.

Tabel 2.2: Te hanteren gemeentelijke parkeernormen

<sup>4</sup> Vastgesteld d.d. 29 november 2018

<sup>5</sup> Bron: Facetplan parkeren paragraaf 2.2 Werkwijze.

<sup>6</sup> De schaal van de bandbreedte wordt (mede) bepaald door het autobezit per huishouden in de gemeente. Het autobezit in de gemeente Montferland bedraagt conform CBS Statline 1,2 auto's per huishouden, wat overeenkomt met het landelijk gemiddelde autobezit in 'weinig stedelijke' gebieden (1,23 auto's per huishouden).

### 2.2.3 Aanwezigheidspercentages

Zoals reeds in de aanpak beschreven genereren niet alle functies op alle momenten in de week een even grote parkeervraag. Om dit in beeld te brengen en rekening te houden met mogelijk dubbelgebruik van parkeerplaatsen is voor het bepalen van de parkeervraag gerekend met aanwezigheidspercentages. Ook de gehanteerde aanwezigheidspercentages zijn wederom afkomstig uit CROW-publicatie 381. In tabel 2.3 zijn de aanwezigheidspercentages gepresenteerd.

| functie           | werkdag<br>overdag | werkdag<br>middag | werkdag<br>avond | koop<br>avond | werkdag<br>nacht | zaterdag<br>middag | zaterdag<br>avond | zondag<br>middag |
|-------------------|--------------------|-------------------|------------------|---------------|------------------|--------------------|-------------------|------------------|
| COOP supermarkt   | 30%                | 60%               | 40%              | 80%           | 0%               | 100%               | 40%               | 100%*            |
| woning (bewoners) | 50%                | 50%               | 90%              | 80%           | 100%             | 60%                | 80%               | 70%              |
| woning (bezoek)   | 10%                | 20%               | 80%              | 70%           | 0%               | 60%                | 100%**            | 70%              |

\* Aanwezigheidspercentage is op zondagmiddag afhankelijk van wel of geen zondagopenstelling. De bestaande COOP supermarkt in het centrum van Didam is op zondag geopend van 12.00 tot 18.00 uur en de bestaande Aldi gesloten (Google). In de analyse wordt ervan uitgegaan dat in de toekomst beide supermarkten op zondag geopend zijn.

\*\* Ten opzichte van CROW heeft Goudappel Coffeng het aanwezigheidspercentage voor bezoek op zaterdagavond verhoogd van 80% naar 100%.

Tabel 2.3: Gehanteerde aanwezigheidspercentages

Volgens het Facetplan Parkeren wordt bij de bepaling van het benodigd aantal parkeerplaatsen gerekend met één decimaal. Het heeft echter weinig toegevoegde waarde om ook een halve parkeerplaats aan te leggen. Het facetplan geeft aan dat bij het bepalen van het benodigde aantal parkeerplaatsen de uitkomst van de berekening wordt afgerond op een geheel aantal parkeerplaatsen, waarbij vanaf 0,5 en hoger naar boven moet worden afgerond.

### 2.2.4 Parkeeraanbod

Bij de ontwikkeling worden op maaiveld in totaal 166 parkeerplaatsen gerealiseerd<sup>7</sup>.

### 2.2.5 CROW fietsparkeerkcijfers

In tabel 2.4 zijn de gehanteerde fietsparkeerkcijfers van CROW<sup>8</sup> opgenomen. Deze cijfers geven een indicatie van het benodigde aantal fietsparkeerplaatsen ten behoeve van de geplande ontwikkeling. CROW heeft in haar parkeerkcijfers een bandbreedte opgenomen. Omdat de gemeente Montferland een gemiddeld fietsgebruik<sup>9</sup> kent, is het gemiddelde parkeerkcijfer binnen deze bandbreedte gehanteerd. Dat sluit tevens aan bij de gemeentelijke parkeernormen welke gehanteerd zijn voor het autoparkeren.

<sup>7</sup> Technische uitwerking vml gemeentehuislocatie; Kragten d.d. 16-07-2020.

<sup>8</sup> Fietsparkeerkcijfers 2019, Utrecht (februari 2019)

<sup>9</sup> Kenniscentrum Fietsberaad, Fietsgebruik per gemeente.

| programma                          | parkeerkcijfer | eenheid                    |
|------------------------------------|----------------|----------------------------|
| supermarkt                         | 2,7            | per 100 m <sup>2</sup> bvo |
| appartementen (met fietsenberging) | 2,5            | woning                     |

Tabel 2.4: Gehanteerde kencijfers fietsparkeren

### 2.2.6 Kencijfers verkeersgeneratie

Naast de parkeerkencijfers zijn in CROW publicatie 381 kencijfers opgenomen voor het berekenen van de verkeersgeneratie. De verkeersgeneratie bestaat uit een optelling van aankomend en vertrekkend verkeer. In de bepaling van de te hanteren kencijfers zijn dezelfde uitgangspunten leidend als voor de parkeerkencijfers:

- de gemeente Montferland is weinig stedelijk;
- de ontwikkellocatie is gelegen in het centrum;
- de gemiddelde kencijfers zijn gehanteerd.

In tabel 2.5 staan de kencijfers voor de berekening van de verkeersgeneratie gepresenteerd. De kencijfers zijn weergegeven in motorvoertuigen (mvt) per etmaal op een gemiddelde weekdag. In het kencijfer wordt uitgegaan van de totale verkeersgeneratie (zowel aankomend als vertrekkend verkeer).

| functie                                   | functie CROW             | CROW kencijfer<br>verkeersgeneratie | eenheid                               |
|---|--------------------------|-------------------------------------|---------------------------------------|
| supermarkt                                | (fullservice-)supermarkt | 73,8                                | mvt/etmaal per 100 m <sup>2</sup> bvo |
| appartementen < 100 m <sup>2</sup> GO     | appartementen goedkoop   | 5,2                                 | mvt/etmaal per woning                 |
| appartementen 100 - 125 m <sup>2</sup> GO | appartementen midden     | 5,8                                 | mvt/etmaal per woning                 |
| grondgebonden woningen                    | rij- en hoekwoning       | 7,2                                 | mvt/etmaal per woning                 |

Tabel 2.5: Te hanteren verkeersgeneratie kencijfers

CROW-publicatie 272<sup>10</sup> omschrijft dat op het moment dat twee (of meer) 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), dan zal van het totale aantal klanten circa 30% op werkdagen en circa 50% op zaterdagen ook de nabijgelegen supermarkt bezoeken. Deze voorwaarden zijn van toepassing op de te ontwikkelen supermarkten en worden verwerkt in deze notitie door de verkeersgeneratie van beide supermarkten veiligheidshalve met 25% procent<sup>11</sup> te verlagen.

<sup>10</sup> CROW-publicatie 272: Verkeersgeneratie voorzieningen (kengetallen gemotoriseerd verkeer – oktober 2008).

<sup>11</sup> Op een gemiddelde weekdag bedraagt de verlaging gemiddeld circa 36% (30% x 5 werkdagen + 50% x 2 weekenddagen)/7 weekdays = 35,7%.

## 3 Resultaat parkeren

### 3.1 Autoparkeren

Bij het opstellen van de parkeerbalans zijn de hiernavolgende stappen doorlopen:

- Op basis van het functieprogramma en de bijbehorende gemeentelijke parkeernormen is het totale aantal parkeerplaatsen berekend dat ongewogen (dus zonder rekening te houden met dubbelgebruik) noodzakelijk is voor de ontwikkeling, opgesplitst naar bewoners en bezoekers. Dit is de theoretische parkeervraag voor de ontwikkeling.
- Van het aantal ongewogen parkeerplaatsen is vervolgens aan de hand van aanwezigheidspercentages het hoogste aantal gelijktijdig benodigde parkeerplaatsen bepaald.
- Het hoogste aantal gelijktijdig benodigde parkeerplaatsen wordt vervolgens afgezet tegen allereerst het aantal te realiseren parkeerplaatsen en daarna het beschikbare parkeeraanbod in de openbare ruimte. Een positieve uitkomst betekent dat het totale aanbod aan parkeerplaatsen voldoende is om de parkeervraag van de ontwikkeling op te vangen.

In tabel 3.1 is de parkeervraag gepresenteerd die zich in een reguliere situatie zal voordoen.

| <b>blok</b>                                | <b>ongewogen<br/>functie</b> | <b>werkdag<br/>overdag</b> | <b>werkdag<br/>middag</b> | <b>werkdag<br/>avond</b> | <b>koop<br/>avond</b> | <b>werkdag<br/>nacht</b> | <b>zaterdag<br/>middag</b> | <b>zaterdag<br/>avond</b> | <b>zondag<br/>middag</b> |     |
|--|------------------------------|----------------------------|---------------------------|--------------------------|-----------------------|--------------------------|----------------------------|---------------------------|--------------------------|-----|
| A.   | ALDI supermarkt              | 62                         | 19                        | 37                       | 25                    | 50                       | 0                          | 62                        | 25                       | 62  |
| A.   | appartementen<br>goedkoop    | 13                         | 7                         | 7                        | 12                    | 10                       | 13                         | 8                         | 10                       | 9   |
| A.   | appartementen<br>midden      | 9                          | 4                         | 4                        | 8                     | 7                        | 9                          | 5                         | 7                        | 6   |
| B.   | COOP supermarkt              | 61                         | 18                        | 36                       | 24                    | 49                       | 0                          | 61                        | 24                       | 61  |
| B.   | appartementen<br>goedkoop    | 9                          | 5                         | 5                        | 8                     | 7                        | 9                          | 5                         | 7                        | 6   |
| B.   | appartementen<br>midden      | 8                          | 4                         | 4                        | 7                     | 6                        | 8                          | 5                         | 6                        | 5   |
| A+B  | bezoek                       | 11                         | 1                         | 2                        | 9                     | 8                        | 0                          | 7                         | 9                        | 8   |
| totaal aantal benodigde<br>parkeerplaatsen |                              | 164                        | 58                        | 95                       | 93                    | 137                      | 39                         | 153                       | 88                       | 157 |
| parkeeraanbod                              |                              | 166                        | 166                       | 166                      | 166                   | 166                      | 166                        | 166                       | 166                      | 166 |
| overschot/tekort                           |                              | 2                          | 108                       | 71                       | 73                    | 29                       | 127                        | 13                        | 78                       | 9   |

Tabel 3.1: Parkeervraag regulier gebruik

Uit tabel 3.1 wordt geconcludeerd dat het te realiseren parkeeraanbod voldoende is om het benodigde aantal parkeerplaatsen op te faciliteren. Op het maatgevende moment, zondagmiddag als de winkels geopend zijn (waarop het benodigde aantal parkeerplaatsen het hoogste is), bedraagt de parkeervraag 157 parkeerplaatsen. Dit geeft op dat moment een overschot van circa 9 parkeerplaatsen. Op alle andere momenten van de week is de parkeervraag lager, waardoor sprake is van een groter overschot van parkeerplaatsen. De geplande woningen in fase 2 zijn niet in de parkeerbalans opgenomen, omdat deze volgens opgave van de ontwikkeling parkeren op eigen terrein. Hierdoor zal geen parkeerdruk ontstaan op de openbaar toegankelijke parkeercapaciteit.

### 3.2 Fietsparkeren

In tabel 3.2 is de berekende fietsparkeervraag opgenomen. Voor fietsparkeren is geen onderscheid gemaakt in verschillende momenten en is ook niet gerekend met dubbelgebruik.

| <b>programma</b>          | <b>aantal fietsparkeerplaatsen</b> |
|---------------------------|------------------------------------|
| ALDI supermarkt blok A    | 44                                 |
| COOP supermarkt blok B    | 43                                 |
| appartementen blok A en B | 93                                 |
| <b>totaal</b>             | <b>180</b>                         |

*Tabel 3.2: Berekende fietsparkeervraag*

Voor beide supermarkten zijn in totaal circa 87 fietsparkeerplaatsen benodigd, per supermarkt respectievelijk 44 en 43. Deze fietsparkeerplaatsen zijn zowel voor bezoekers als voor personeel. De gepresenteerde waarden betreffen een indicatie op basis van landelijke globale kencijfers. Geadviseerd wordt rekening te houden met een ruimtereservering voor het stallen van circa 80 fietsen, welke relatief eenvoudig uitbreidbaar is voor een toename van de fietsparkeervraag in de toekomst.



## 4 Resultaten verkeer

### 4.1 Verkeersgeneratie planontwikkeling

In tabel 4.1 is de berekende verkeersgeneratie van de voorgenomen ontwikkeling gepresenteerd. De verkeersgeneratie is gepresenteerd in motorvoertuigen (mvt) per etmaal op een gemiddelde weekdag en geeft het totaal weer van aankomend en vertrekkend verkeer samen. De gepresenteerde waarden zijn afgerond op 10-tallen. In de kolom 'verkeersgeneratie gecorrigeerd' is de verkeersgeneratie van de supermarkten, conform CROW publicatie 272, met 25% verlaagd (zie ook paragraaf 2.2.6).

| blok   | functie                | omvang                   | CROW kencijfer    | verkeersgeneratie | verkeersgeneratie gecorrigeerd |
|--------|------------------------|--------------------------|-------------------|-------------------|--------------------------------|
|        |                        |                          | verkeersgeneratie |                   |                                |
| A.     | ALDI supermarkt        | 1.613 m <sup>2</sup> bvo | 73,8              | 1.190             | 900                            |
| A.     | appartementen goedkoop | 13 stuks                 | 5,2               | 70                | 70                             |
| A.     | appartementen midden   | 8 stuks                  | 5,8               | 50                | 50                             |
| B.     | COOP supermarkt        | 1.580 m <sup>2</sup> bvo | 73,8              | 1.170             | 880                            |
| B.     | appartementen goedkoop | 9 stuks                  | 5,2               | 50                | 50                             |
| B.     | appartementen midden   | 7 stuks                  | 5,8               | 50                | 50                             |
| Fase 2 | grondgebonden woningen | 15 stuks                 | 7,2               | 110               | 110                            |
| totaal |                        |                          |                   | 2.690             | 2.110                          |

Tabel 4.1: Theoretische verkeersgeneratie ontwikkeling

De verkeersgeneratie van de totale ontwikkeling bedraagt circa 2.110 mvt/etmaal voor een gemiddelde weekdag. De COOP is echter in de bestaande situatie al gevestigd in het te ontwikkelen gebied in centrum van Didam. De omvang van de bestaande supermarkt bedraagt 1.276 m<sup>2</sup> bvo<sup>12</sup>. De bestaande supermarkt kent een verkeersgeneratie van circa 940 mvt/etmaal/gemiddelde weekdag. De feitelijke (netto) verkeersgeneratie van de ontwikkeling bedraagt hierdoor ter plaatse maximaal circa 1.170 mvt/etmaal op een gemiddelde weekdag.

Ook dit is echter niet in het geheel nieuw verkeer. Dit onder andere omdat de ALDI een verplaatsing van de bestaande vestiging aan de Kerkstraat naar het plangebied betreft en verkeer daar in de huidige situatie (voor een deel) al via de Schoolstraat heen rijdt. Dit is een voorbeeld van verkeer dat in de huidige situatie reeds gebruik maakt van de wegvakken rondom de ontwikkellocatie, maar na de ontwikkeling de nieuwe functies zal bezoeken. Ook zal er verkeer zijn dat eerst via andere wegvakken in Didam rijdt, maar dat nu zijn route aanpast om de nieuwe functies te bezoeken (dus op de ene plek wordt het wat rustiger en op de andere plek wat drukker). Desalniettemin wordt in de analyse de netto verkeersgeneratie van circa 1.170 mvt/etmaal wel als volledig nieuw verkeer beschouwd.

<sup>12</sup> Opgave door COOP per e-mail d.d. 16 juli 2020.

Ten gevolge van de centrumontwikkeling zijn er echter functies in het ontwikkelgebied verdwenen. Door het verdwijnen van die functies (postkantoor, gemeentehuis, bibliotheek en supermarkt), is ook de verkeersgeneratie hiervan komen te vervallen. Momenteel is alleen de bibliotheek feitelijk in functie. De verkeersgeneratie van deze functie komt in de toekomst te vervallen.

| te vervallen functies | verkeersgeneratie |
|-----------------------|-------------------|
| bibliotheek           | -70 mvt/etm       |

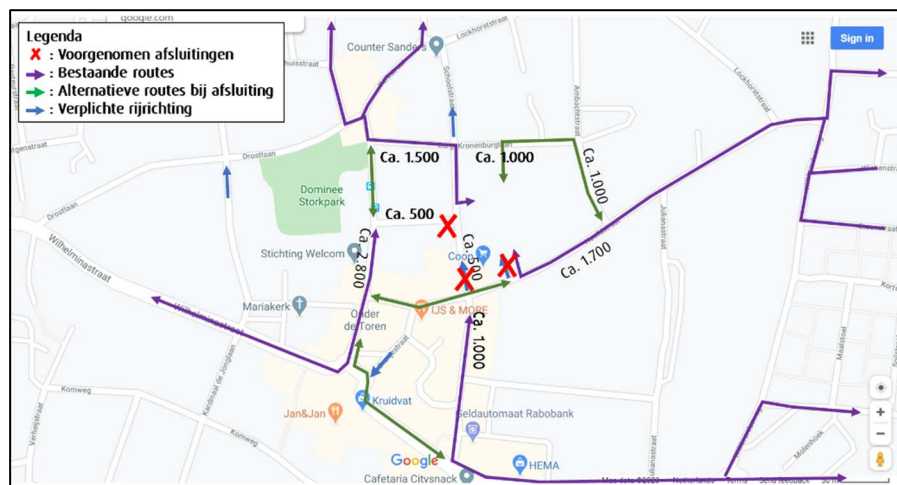
*Tabel 4.2: Afname verkeersgeneratie door het vervallen van bestaande functies*

Als gevolg van de ontwikkeling bedraagt de feitelijke verkeersgeneratie van en naar het plangebied daarmee circa 1.100 mvt/etmaal. Het plangebied kan vanuit de verschillende wijken en vanuit de regio via meerdere routes worden bereikt. Omdat het plangebied centraal in Didam ligt is indicatief uitgegaan van een gelijke verdeling van het verkeer over de windrichtingen. Vanuit elke windrichting heeft de weggebruiker de mogelijkheid om via verschillende routes de bestemming te bereiken. De berekende verkeersgeneratie verdeelt zich over deze wegvakken, waardoor de verkeerstoename als gevolg van de geplande ontwikkeling per wegvak relatief beperkt is. Op de Burgemeester Kronenburglaan komt het verkeer samen. Hierop zal de verkeersintensiteit wel meer dan beperkt toenemen. In de komende paragraaf wordt hier dieper op ingegaan.

## 4.2 Effect afsluiten Schoolstraat en/of Domineeskamplaan

Naast het verplaatsen en uitbreiden van de supermarkten gecombineerd met woningen voorziet het plan in de mogelijke afsluiting van de Schoolstraat en Domineeskamplaan in het centrum van Didam. Ook de bereikbaarheid van het parkeerterrein veranderd in de planvariant, door het vervallen van de aansluiting op de Hoofdstraat (in de bestaande situatie bevindt zich hier een inrit naar het parkeerterrein bij de COOP). Een afsluiting van een wegvak is logischerwijs van invloed op de verkeersintensiteit op de omliggende wegvakken. Verkeer is net als water en kiest bij een afsluiting voor de weg van de minste weerstand. De effectbepaling wordt veelal gedaan met behulp van een verkeersmodel. De gemeente Montferland beschikt over een verkeersmodel, maar deze is echter niet op een dergelijk detailniveau dat het effect van de afsluiting van de Schoolstraat en/of Domineeskamplaan goed kan worden gemodelleerd. Daarom is in dit geval de effectbepaling als gevolg van de afsluiting beredeneerd.

In figuur 4.1 zijn de logische alternatieve routes gepresenteerd, welke naar verwachting gebruikt gaan worden bij het afsluiten van de Schoolstraat en/of Domineeskamplaan. De genoemde waarden in de figuur zijn de verkeersintensiteiten in motorvoertuigen per etmaal die gebruik maken van de wegvakken in de bestaande situatie. Deze waarden zijn beredeneerd vanuit een prognose uit het verkeersmodel, waarin de Raadhuisstraat is opgenomen. Vervolgens is aan de hand van de huidige vormgeving op basis van expert judgement een inschatting gemaakt van de verkeersintensiteiten op de overige wegvakken in de omgeving.

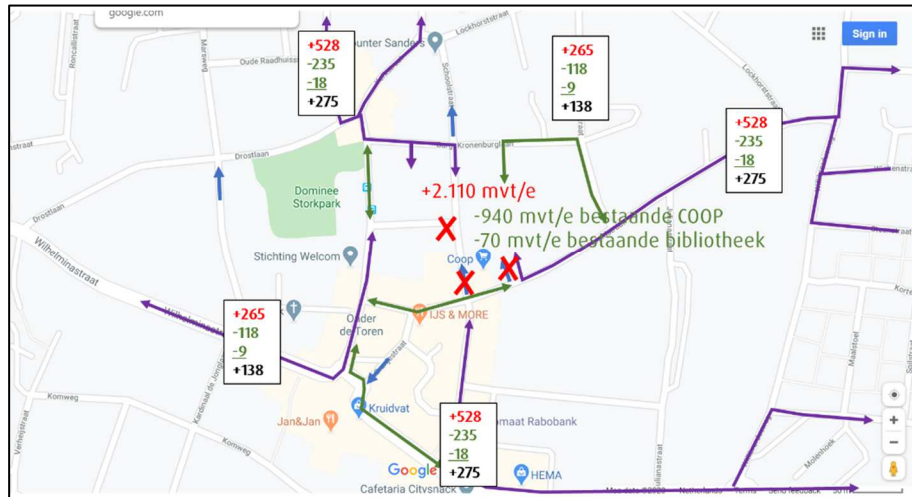


*Figuur 4.1: Bestaande en alternatieve routes bij voorgenomen afsluitingen (bron ondergrond: Google Maps)*

Op het wegvak van de Schoolstraat en de Domineeskamplaan is beredeneerd dat de verkeersintensiteit in prognosejaar 2032 zonder centrumontwikkeling circa 500 mvt/etmaal bedraagt. Door het afsluiten van deze wegvakken gaat dit verkeer via de alternatieve routes rijden. Naar verwachting neemt als gevolg van de voorgenomen afsluitingen de verkeersintensiteit op de Burgemeester Kronenburglaan, tussen de Raadhuisstraat en Schoolstraat toe met circa 750 mvt/etmaal. Op het wegvak ten oosten van de Schoolstraat bedraagt de toename naar verwachting circa 250 mvt/etmaal. De totale verkeersintensiteit op de Burgemeester Kronenburglaan bedraagt circa 2.250 mvt/etmaal aan de westzijde en circa 1.250 mvt/etmaal aan de oostzijde.

#### *Verdeling verkeersgeneratie planontwikkeling*

Zoals in paragraaf 4.1 berekend bedraagt de verkeersgeneratie van de planontwikkeling circa 1.100 mvt/etmaal. In figuur 4.2 is het effect van het centrumplan (concentratie en uitbreiding supermarkten) op de verkeersintensiteit weergegeven in het scenario waarin de Schoolstraat en Domineeskamplaan zijn afgesloten. Hierin is rekening gehouden met de afname van de verkeersintensiteit als gevolg van het vervallen van de bestaande functies. Uitgangspunt hierin is dat het verkeer van en naar de bestaande functies via dezelfde routes wordt afgewikkeld als de nieuwe functies.



Figuur 4.2: Effect op de verkeersintensiteit door de centrumontwikkeling (bron ondergrond: Google Maps)

Uit figuur 4.2 is op te maken dat de verkeersintensiteit op het westelijke wegvak van de Burgemeester Kronenburglaan netto met circa 450 mvt/etmaal toeneemt<sup>13</sup>. Op het oostelijke wegvak bedraagt de netto toename circa 200 mvt/etmaal<sup>14</sup>. De totale verkeersintensiteit op het westelijke wegvak bedraagt circa 2.700 mvt/etmaal en circa 1.450 mvt/etmaal op het oostelijke wegvak van de Burgemeester Kronenburglaan.

#### Beoordeling verkeersveiligheid toekomstige situatie

Met behulp van de Wegenscan is de verkeersveiligheid op de Burgemeester Kronenburglaan en Raadhuisstraat beoordeeld. De Wegenscan is een tool, ontwikkeld door Goudappel Coffeng, waarmee op basis van de vormgeving van het profiel een uitspraak wordt gedaan over de wenselijke verkeersintensiteit. In een verkeersveilige situatie zijn de functie, vormgeving en het gebruik in evenwicht met elkaar. In deze analyse is de vormgeving leidend en wordt de toekomstige verkeersintensiteit afgezet tegen de wenselijke verkeersintensiteit.

Het profiel van de Burgemeester Kronenburglaan bestaat in de huidige en toekomstige situatie uit een enkele rijloper voor gemengd verkeer. Dit betekent dat het fietsverkeer gemengd wordt afgewikkeld met het autoverkeer. Voor voetgangers is aan de noordzijde een trottoir beschikbaar. De maximum snelheid bedraagt 30 km/uur. Kruispunten met zijwegen zijn vormgegeven als gelijkwaardige kruispunten (verkeer van rechts heeft voorrang). De vormgeving van de weg is passend bij de functie als erftoegangsweg binnen de bebouwde kom. De wenselijke verkeersintensiteit bedraagt op het bestaande profiel circa 4.000 mvt/etmaal. Maatgevende criterium hierin is de vormgeving van de kruispunten en de sociale cohesie. De toekomstige verkeersintensiteit van circa 2.700 mvt/etmaal blijft, na het afsluiten van de Schoolstraat en Domineeskamplaan en het

<sup>13</sup> 80 vanuit Wilhelminastraat + 160 vanuit Kerkstraat/Kosterstraat + 30% van 160 vanuit de Hoofdstraat + 160 vanuit Schoolstraat.

<sup>14</sup> 80 vanuit Ambachtsstraat + 70% van 160 vanuit de Hoofdstraat.

effect door de concentratie/uitbreiding van de supermarkten, ruim onder de wenselijke verkeersintensiteit. De Burgemeester Kronenburglaan kan de toekomstige verkeersintensiteit verkeersveilig afwikkelen.

De Raadhuisstraat is eveneens gelegen binnen de 30 km/uur-zone in Didam. Ter hoogte van het centrum bestaat het profiel van de Raadhuisstraat uit een enkele geasfalteerde rijloper, waarop auto- en fietsverkeer gemengd wordt afgewikkeld. De Raadhuisstraat is gelegen in de voorrang ten opzichte van de zijwegen. Langs een deel van de hoofdrijbaan wordt op een strook (langs)geparkeerd. Voor voetgangers is aan weerszijden een trottoir aanwezig. De toekomstige verkeersintensiteit, zonder planontwikkeling, bedraagt circa 2.800 mvt/etmaal. Na afsluiting van de Schoolstraat en Domineeskamplaan en de concentratie/uitbreiding van supermarkten bedraagt de verkeersintensiteit circa 3.200 tot 3.600 mvt/etmaal. De wenselijke verkeersintensiteit bedraagt circa 5.000 mvt/etmaal, op basis van de wegbreedte en het ontbreken van voorzieningen voor langzaam verkeer. De toekomstige verkeersintensiteit blijft ook op de Raadhuisstraat ruim onder de wenselijke verkeersintensiteit.

Verkeerskundig gezien doen zich als gevolg van de afsluitingen van de Schoolstraat en Domineeskamplaan, inclusief concentratie en uitbreiding van de supermarkten, geen knelpunten voor. Daarbij dragen de afsluitingen bij aan het vergroten van de ruimtelijke kwaliteit in het centrumgebied. Beide routes blijven geschikt voor langzaam verkeer (fietsverkeer en voetgangers), waardoor een kwalitatief hoogstaand centrumgebied ontstaat.

## 5 Expeditieverkeer

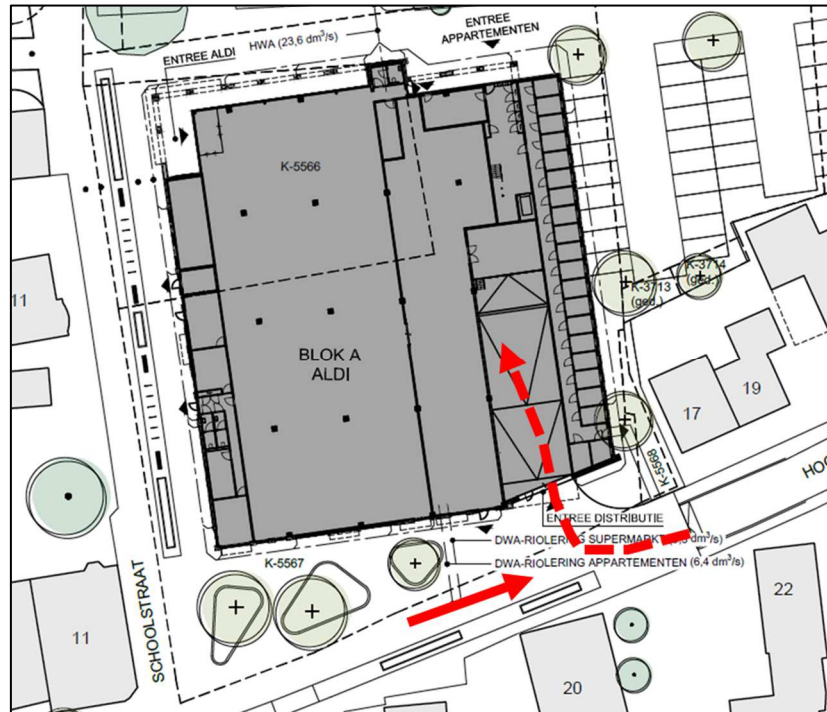
Op basis van het Voorontwerp d.d. 3 juni 2019 is met behulp van CURSIM<sup>15</sup> een verkenning gedaan naar de routing en bereikbaarheid van het expeditieverkeer van en naar de supermarkten. Hieruit zijn enkele benodigde aanpassingen in het ontwerp naar voren gekomen. Deze zijn overgenomen en verwerkt. Navolgende beschrijvingen van de expeditie manoeuvres zijn dan ook fysiek mogelijk.

### 5.1 ALDI supermarkt blok A

Het magazijn van de te ontwikkelen ALDI komt aan de oostzijde van het gebouw met een laad-/losdock haaks op de Hoofdstraat. Een arriverende vrachtauto moet het laad-/losdock vanaf de Hoofdstraat achteruit insteken. Bij voorkeur wordt deze bocht links achteruit gemaakt, omdat de chauffeur in dat geval het beste zicht heeft op de oplegger. Vanwege het slechte zicht van de chauffeur vanuit de cabine (met name op de situatie achter de oplegger) is het noodzakelijk dat bij de manoeuvre begeleiding buiten het voertuig aanwezig is.

---

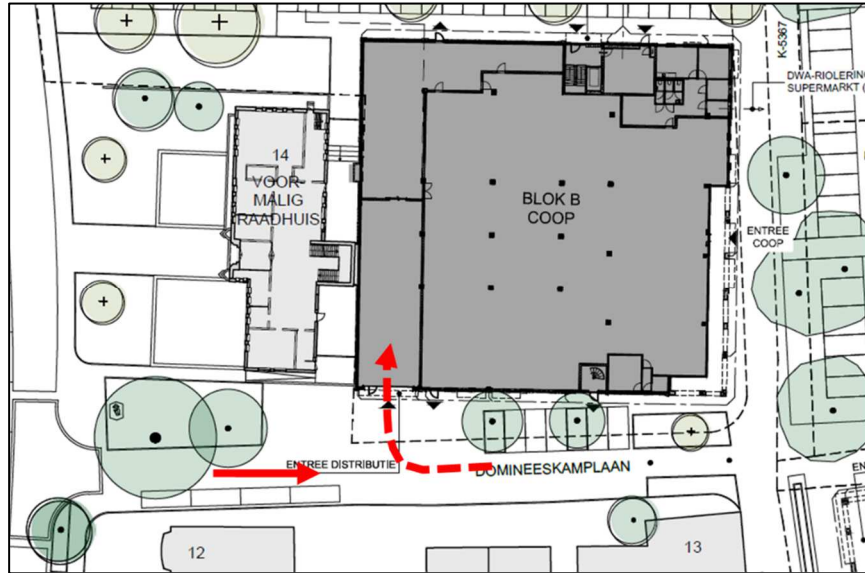
<sup>15</sup> CURSIM is een rijcurvesimulatieprogramma in AutoCAD waarmee het ruimtebeslag van verschillende voertuigtypen inzichtelijk wordt gemaakt.



*Figuur 5.1: Aankomstmanoeuvre Aldi*

## 5.2 COOP supermarkt blok B

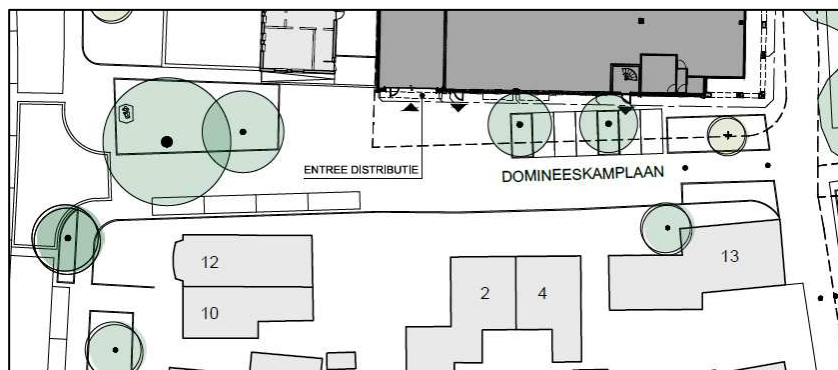
Het magazijn en laad-/losdock van de te ontwikkelen COOP komen aan de westzijde van het gebouw. Deze oplossingsrichting gaat uit van een inpandig laad-/losdock haaks op de rijbaan aan de zuidzijde van het gebouw. Bevoorrarend verkeer komt vanuit het westen aanrijden over de Domineeskamplaan aan de zuidzijde van het gebouw. De vrachtwagen steekt linksom achteruit het interne laad-/losdock in en kan na het laden/lossen weer in westelijke richting vertrekken. Zie ook figuur 5.2.



*Figuur 5.2: Aankomstmanoeuvre COOP*

De entree van het laad-/losdock is gesitueerd aan een woonstraat. In de bocht tussen de Raadhuisstraat en Domineeskamp heeft een trekker/opleggercombinatie de volledige wegbreedte nodig om de benodigde draai te kunnen maken. Beide wegvakken zijn woonstraten, waardoor deze manoeuvre echter niet tot knelpunten zal leiden.

Ook om de laad- en losruimte te bereiken heeft de vrachtwagen de volledige wegbreedte nodig. In de huidige situatie wordt er op de rijbaan geparkeerd, wat moet komen te vervallen (parkeerverbod instellen) om de benodigde manoeuvreer ruimte voor vrachtverkeer mogelijk te maken. De te vervallen parkeercapaciteit op de rijbaan wordt gecompenseerd middels haakse parkeerplaatsen langs de Domineeskamplaan, nabij de voormalige aansluiting met de Schoolstraat (zie figuur 5.3).



*Figuur 5.3: Haakse parkeerplaatsen langs de Domineeskamplaan*

## 6 Samenvattende conclusies

Uit het onderzoek worden de volgende conclusies getrokken:

- Het benodigde aantal parkeerplaatsen voor de ontwikkeling bedraagt op het maatgevende moment, zondagmiddag, (in geval van zondagopenstelling van beide supermarkten) 157 parkeerplaatsen. Het parkeeraanbod bedraagt 166 parkeerplaatsen en is voldoende om het benodigde aantal parkeerplaatsen op alle momenten van de week te faciliteren.
- De fietsparkeervraag van de ontwikkeling bedraagt indicatief 87 parkeerplaatsen voor beide supermarkten samen en 93 parkeerplaatsen voor de woningen.
- De netto verkeersgeneratie als gevolg van de ontwikkeling bedraagt circa 1.100 mvt/etmaal. Dit verkeer verdeeld zich over verschillende wegvakken in de omgeving.
- Het afsluiten van de Schoolstraat en Domineeskamplaan draagt positief bij aan de ruimtelijke kwaliteit en leidt in combinatie met de verkeerstoename als gevolg van de concentratie/uitbreiding van de supermarkten niet tot verkeerskundige knelpunten op de alternatieve wegvakken.
- De supermarkten kunnen worden bevoorraad. De manoeuvres kunnen met de betreffende trekker/oplegger-combinaties fysiek gemaakt worden. Wel is bij bepaalde manoeuvres begeleiding buiten het voertuig nodig/gewenst.